

Nota van Inspraak

Herinrichting Steenwijkerweg e.o. De Blesse

Definitief, d.d. 18-1-2021

Inleiding

Gemeente Weststellingwerf vindt het belangrijk dat inwoners en andere stakeholders betrokken zijn bij plannen en projecten en dat zij de mogelijkheid hebben om mee te denken en te reageren op de plannen. Dit is dan ook een belangrijke voorwaarde voor het project Herinrichting Steenwijkerweg e.o. De Blesse.

Het dorp heeft in 2008 zelf een ontwerp aangeboden voor de herinrichting van De Blesse. Dit toont de betrokkenheid van het dorp. Het college heeft het project Herinrichting Steenwijkerweg e.o. De Blesse in haar collegeprogramma 2018-2022 opgenomen. Hiervoor is een raming (geschatte kosten) opgenomen van 3,5 miljoen euro.

In samenwerking met het Plaatselijk Belang De Blesse-Peperga en de werkgroep Herinrichting Steenwijkerweg als vertegenwoordigers van De Blesse, heeft gemeente Weststellingwerf de plannen van het dorp verder uitgewerkt naar een Voorlopig Ontwerp. Daarin heeft de gemeente het dorp gefaciliteerd.

Inspraak op het Voorlopig Ontwerp

Het Voorlopig Ontwerp is tijdens een online bijeenkomst op 16 december 2020 gedeeld met de inwoners van De Blesse en andere belangstellenden. Het Plaatselijk Belang, ondersteund door de gemeente, heeft de plannen toegelicht. Al tijdens de bijeenkomst was inspraak mogelijk. Daarnaast was het mogelijk om achteraf op verschillende manieren op het Voorlopig Ontwerp te reageren.

Op de volgende manieren konden inwoners en andere belangstellenden reageren op het Voorlopig Ontwerp:

- Via reacties/vragen in de chat van Microsoft Teams tijdens de bijeenkomst op 16 dec. 2020;
- Via reacties/vragen in de groepsdiscussies tijdens de bijeenkomst op 16 dec 2020;
- Via reacties na de toelichting op het ontwerp in een “woorden-bubbel” via Mentimeter.com tijdens de bijeenkomst op 16 dec. 2020;
- Via vragen per mail met het Plaatselijk Belang (pbdeblesse.peperga@gmail.com) vanaf 17 dec. 2020 tot en met 24 dec. 2020;
- Via het achterlaten van reacties op het ontwerp op de speciale projectwebsite www.weststellingwerf.praatmee.nl/deblesse vanaf 17 dec. 2020 tot en met 3 jan. 2021.

Alle reacties zijn verzameld en beoordeeld. In deze Nota van Inspraak doen wij hier verslag van.

In bijlage 1 (bladen 1 t/m 20) zijn de reacties tijdens de inspraak opgenomen, voorzien van een reactie.

Alle reacties zijn gecodeerd en voorzien van een volgnummer.

- CH-**: een reactie in de chat van Microsoft Teams.
- GR-**: een reactie tijdens de groepsdiscussies.
- WB-**: een reactie uit de ‘woorden-bubbel’.
- PB-**: een reactie via de mail gericht aan het Plaatselijk Belang.
- PM-**: een reactie via de speciale projectenwebsite.

Inspiraakreacties

Deelname online bijeenkomst

Tijdens de onlinebijeenkomst op 16 dec. 2020 hebben 97 unieke emailadressen ingelogd. Op de vraag met hoeveel mensen vanuit huis de bijeenkomst werd bekeken, hebben 45 van de 97 unieke emailadressen hierop reactie gegeven. Deze groep gaf aan in totaal met 79 mensen de bijeenkomst te volgen. Hieruit volgt dat minimaal 131 mensen de bijeenkomst hebben gevolgd.

Om dit in perspectief te plaatsen: binnen het projectgebied zijn aan de Steenwijkerweg 80 woningen gelegen, aan de Spoorlaan 7 en aan de Markeweg 16.

Aantal reacties

Tijdens de bijeenkomst en de navolgende mogelijkheden om in te spreken zijn in totaal 257 unieke reacties (opmerkingen en vragen) door inwoners gegeven. De opmerkingen en vragen zijn van steekwoorden voorzien. In onderstaand overzicht is een verdeling van het aantal opmerkingen/vragen per steekwoord te zien.

Bijlage	Steekwoorden	Aantal
1.1	Overig ¹⁾	66
1.2	Parkeren	25
1.3	Spoorlaan	24
1.4	Weginrichting	22
1.5	Bomen/groenvakken	20
1.6	Verkeersveiligheid	13
1.7	Ontwerp	13
1.8	Geluidsoverlast	13
1.9	Fietsers	11
1.10	PVR, draaicirkels, passeren	11
1.11	Verkeersremmende maatregelen	9
1.12	Kadastraal	7
1.13	Snelheid buiten de kom	6
1.14	Riolering	5
1.15	Uitvoering	5
1.16	Vrachtverkeer	2
1.17	Uitzicht	2
1.18	Openbaar vervoer	2
1.19	Trillingen	2
1.20	Landbouwverkeer	2
Totaal		260

¹⁾ Onder 'overig' zijn reacties opgenomen als antwoord op de vraag "Wat vinden jullie van het ontwerp?"

Beantwoording inspraakreacties

In bijlage 1 van deze Nota van Inspraak zijn alle vragen/opmerkingen met de beantwoording opgenomen. Informatie die te herleiden is naar een specifiek adres of naam is geanonimiseerd. De bijlage is per blad gesorteerd op steekwoord.

Aanpassingen naar aanleiding van de inspraakreacties

Reacties en opmerkingen uit de inspraak hebben geleid tot aanpassing van het voorlopig ontwerp en nadere beschouwingen van aspecten. De volgende (belangrijke) aanpassingen zijn in het voorlopig ontwerp doorgevoerd:

- Parkeren: op basis van de inspraak zijn in totaal 6 extra parkeerplaatsen aan het ontwerp toegevoegd (voornamelijk in het deel van de Steenwijkerweg tussen de kruisingen met de Spoorlaan en de Markeweg). Dit gaat ten koste van het aandeel groen;
- Verkeersremmende maatregel: in het noordelijk deel van de Steenwijkerweg is een plateau (verhoging) toegevoegd (ter hoogte van Steenwijkerweg 11), om de rechtstand van dit deel van de Steenwijkerweg te breken en daarmee de snelheid te verlagen;
- Spoorlaan: de groenstructuur nabij kruispunt Spoorlaan/Steenwijkerweg is ingekort om de draai van vrachtwagens vanaf het tankstation mogelijk te maken;
- Voetpad Markeweg: het voetpad noordzijde ter plaatse van de Markeweg is komen te vervallen;
- Bushalte Noord: er komt een voetpad van de bushalte naar de fietsopstelplaats.

Daarnaast is naar aanleiding van reacties over geluidsoverlast een akoestische berekening uitgevoerd om te kunnen beoordelen of door de wijzigingen de geluidsbelasting op de woningen toeneemt. Uit de berekening volgt dat er sprake is van een toename van de geluidsbelasting door de volgende redenen: toepassing van een klinkerverharding (gebakken straatbaksteen), door verspringing van de as van de weg en door toename van autoverkeer (groei). Deze geluidsbelasting kan verminderd worden door toepassing van een 'stille' betonnen klinker. Omdat het hier een 30 km/u-zone betreft is de Wet geluidhinder niet van toepassing.

Ondanks de toename van de geluidsbelasting wordt vastgehouden aan de keuze voor een gebakken straatbaksteen, voornamelijk omdat het dorp hiermee verkeersveiliger wordt. Dit is een van de belangrijkste doelen van het project. Vanaf 2014 vonden er namelijk zes verkeersongevallen in het dorp plaats. Daarnaast kwam uit de inspraak dat inwoners van het dorp vaak een groot onveiligheidsgevoel ervaren door snelrijdende automobilisten. Hieruit blijkt de noodzaak en behoefte om het dorp verkeersveiliger te maken. Dit, in combinatie met een kwalitatief goede dorpse uitstraling (een ander projectdoel), weegt voldoende op tegen de toename van de geluidsbelasting. Uit de inspraakreacties is duidelijk geworden dat het overgrote deel van het dorp achter de herinrichting staat.

Bijlage 1.1

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-07	overig	bij Willemsoord is het een mooie oplossing	We nemen hiervan notie.
CH-10	overig	complexe situatie op dit punt waarbij veel acties plaatsvinden	Het is niet te herleiden waar de opmerking naar refereert. Het project is ontworpen volgens de geldende wettelijke vereisten en voorschriften op het gebied van verkeersveiligheid. Op het gebied van verkeersveiligheid worden geen concessies gedaan.
CH-15	overig	Is er rekening mee gehouden dat als er op de A32 een ongeluk gebeurt, wij de sluiproute zijn?	Nee, hier is geen rekening mee gehouden. De basis voor het ontwerp ligt in de doelstellingen aanbrengen dorps karakter en verbeteren verkeersveiligheid.
CH-16	overig	Dan is het toch juist goed om de snelheid eruit te halen?	Daar zijn we het mee eens.
CH-23	overig	verkeersborden zijn niet opgenomen in de video	Dat klopt. Binnen het plangebied zullen zo min mogelijk verkeersborden worden geplaatst. In een latere ontwerpfase wordt dit nader uitgewerkt.
CH-36	overig	zie het als aandachtspunten voor het vo	Hiervan wordt notie genomen.
CH-38	overig	30km weg moet in klinkers anders wordt handhaafbaarheid niet mogelijk	Binnen het plangebied worden de wegen, uitritten en voetpaden voorzien van een klinkerbestrating (gebakken materiaal).
CH-43	overig	Komt er nog een vervolg op de tuinstroken van percelen aan de Spoorlaan?	Binnen dit project is dat niet voorzien.
CH-44	overig	hoe zit het met de zonnepanelen op de daken i.v.m. de bomen	In het kader van klimaatadaptatie (tegen hittestress) worden bomen aangeplant. Dit draagt bij aan het dorps karakter van De Blesse. Bomen zorgen voor schaduw. Dit kan ook van invloed zijn op uw dak. We kunnen aan uw vraag niet herleiden welke woning het betreft.
GRv1-01	overig	mooi ontwerp	Dank.
GRv1-05	overig	tevreden over presentatie en over ontwerp, mooi dorpse sfeer	Dank.
GRv1-06	overig	voldoet niet aan plan 2008	De ontwerpprincipes uit het plan van het dorp van 2008 zijn als basis gebruikt voor de uitwerking van dit ontwerp. Dit onlangs gepresenteerde ontwerp is opgesteld nadat het Programma van Eisen is goedgekeurd door de gemeente Weststellingwerf, het Plaatselijk Belang en de Werkgroep herinrichting Steenwijkerweg. Het lag niet in de bedoeling om het plan uit 2008 te actualiseren en uit te voeren.
GRv1-11	overig	drempels in Willemsoord zijn er notabene weer uitgehaald omdat ze niet hielpen	Wij focussen op een vergroting van de verkeersveiligheid in De Blesse. Drempelconstructies zorgen ervoor dat de snelheid van motorvoertuigen verlaagd wordt, dit komt ten goede - tezamen met de andere maatregelen - aan de verkeersveiligheid in het dorp.
GRvr3-02	overig	Mooi plan	Dank.
WB-01	overig	Mooi ontwerp! Complimenten aan alle betrokkene!	Dank.
WB-02	overig	Mooi plan!	Dank.
WB-03	overig	Mooi ontwerp!!	Dank.
WB-04	overig	Mooi plan! Ziet er prachtig uit 🍷	Dank.
WB-05	overig	Complimenten.	Dank.
WB-06	overig	heel netjes!	Dank.
WB-07	overig	Dat de weg aangepakt wordt aangepast wordt is harstikke mooi, maar dat de mensen ook de voortuin netjes onderhouden	Eens.
WB-10	overig	Goed doordacht	Dank.
WB-11	overig	Heel goed idee om dit via teams te doen! Goed gestructureerd. Mooi plan!	Dank.
WB-13	overig	Complimenten	Dank.
WB-14	overig	Succes met de verdere uitwerking van dit mooie plan!	Dank.

WB-15	overig	Mooi man morgen maar beginnen	Dank.
WB-16	overig	Duidelijk verhaal, complimenten	Dank.
WB-19	overig	prachtig ontwerp. Benieuwd naar de verdere details.	Dank.
WB-20	overig	Wat fijn dat er eindelijk een mooi plan ligt na jaren. We hopen echt dat we de mooie lantaarns krijgen voor de landelijke uitstraling!!	Dank.
WB-21	overig	Prima 🍷 een flinke verbetering vind ik	Dank.
WB-24	overig	Prima opzet van de avond en de inhoud van het plan. Dat motiveert om verder te gaan!	Dank.
WB-27	overig	Hele verbetering ten opzichte van de huidige situatie	Dank.
WB-28	overig	Ziet er fantastisch uit!	Dank.
WB-29	overig	Top ontwerp, hoop dat er nu eens een schop in de grond gezet wordt 😊	Dank.
WB-30	overig	Ziet er goed uit. Zeer uitgebreide en duidelijke uitleg! Hoop dat het binnenkort kan worden gerealiseerd.	Dank.
WB-32	overig	Ziet er in theorie prachtig uit. Nu hopen dat het in de praktijk ook zo is.	Dank.
WB-33	overig	Huizen en tuinen zelf ook netjes houden	Eens.
WB-34	overig	Mooi plan, complimenten. Deze avond is goed geregeld. Mooi manier van vergaderen	Dank.
WB-37	overig	Woon niet aan Steenwijkerweg. Ziet er prachtig uit	Dank.
WB-38	Overig	Bedankt voor de uitgebreide en goed voorbereide presentatie. Mooi ontwerp. H	Dank.
WB-40	overig	Erwin en pen bedankt	Dank.
WB-41	overig	Goed georganiseerd. In de basis een mooi plan, wel enkele aandacht puntjes.	Dank.
WB-43	overig	Goeie uitleg. En maar snel beginnen zou ik zeggen.	Dank.
WB-49	overig	Goede presentatie!	Dank.
WB-51	overig	We hopen dat er snel gestart kan worden!	Dank.
WB-53	overig	Mooi ontwerp! Oogt veel vriendelijker dan het vele asfalt nu. En hopelijk gaat de snelheid flink omlaag. Succes verder met de verdere uitwerking!	Dank.
WB-54	overig	Goed bezig met zijn allen. Flink stap voorwaarts 🐢	Dank.
WB-56	overig	Mooi ontwerp	Dank.
WB-57	overig	Ziet er goed uit. Goed gedaan alle commissies	Dank.
WB-61	overig	Het zou fijn zijn als de b weg, vanuit provincie Overijssel, gesloten wordt voor doorgaand landbouwverkeer. Het zorgt voor het remmen van de snelheid van overig verkeer, en maakt de b weg veiliger voor fietsverkeer	Dank voor uw opmerking, deze valt buiten de reikwijdte van het project. Maar uw suggestie wordt bekeken.
WB-65	overig	Ziet er goed uit.	Dank.
WB-66	overig	Heel Blesse wordt hierdoor 30 km/uur, vergt dat nog aanvullende maatregelen op bv Nieuwstraat	Nee. Op de Nieuwstraat geldt ook een snelheidsregime van 30 km/u, maar is geen doorgaande verkeersroute.
WB-67	overig	Dorpse uitstraling is gelukt, fijn dat er geen paaltjes en hekken meer op voetpad staan	Dank.
WB-69	overig	Een prachtig plan, het kan alleen maar beter worden!	Dank.
WB-71	overig	Wordt potentieel een levendig dorp zo	Dank.
WB-72	overig	Zelf ook 30 gaan rijden	Eens.
WB-75	overig	Goed bedacht ontwerp.	Dank.
WB-76	overig	nu ook allemaal zelf 30 km per uur gaan rijden maximaal	Eens.
WB-78	overig	Wordt ook goed gedrag van ons allen verwacht	Eens.
WB-79	overig	Wordt stuk veiliger zo	Dank.

WB-83	overig	Erwin bedankt	Dank.
WB-86	overig	Graag goed luisteren naar mening bewoners. Dat iedereen hier redelijk tevreden mee kan zijn.	Met de onlinebijeenkomst, met de speciale website Praatmee en met de mogelijkheid om via mail naar het Plaatselijk Belang te reageren, proberen wij de inwoner zoveel als mogelijk een podium te geven voor inspraak op het ontwerp. U heeft vele mogelijkheden om te participeren en we hopen ook dat u daar gebruik van maakt. Uw opmerkingen worden beoordeeld en als deze passen binnen de kaders van het project, ook verwerkt in het ontwerp.
PM-33	overig	Bestaat er de mogelijkheid de inrit van woning te verplaatsen naar de rechterzijde (vanaf de straat gezien) van het perceel? De inrit zit nu ergens in het midden van het perceel.	Dit is niet mogelijk. Als de eigenaar van het perceel daartoe plannen heeft, is het goed die tijdig af te stemmen en daarvoor een melding te doen.
PM-78	overig	Huidige situatie is aangelegd n.a.v. het bestaande plan wat de mening van het dorp was. Hier is dus al geld in geïnvesteerd. Zonde om het weer te wijzigen. Huidige situatie vinden wij veiliger dan nieuwe situatie.	In het verleden hebben inderdaad kleinere aanpassingen in de openbare ruimte in De Blesse plaatsgevonden. Tot verbeteringen in de verkeersveiligheid heeft dit nog niet geleid, althans naar mening van een groot deel van de inwoners van het dorp De Blesse. Het vergroten van de verkeersveiligheid is één van de projectdoelstellingen.
PM-82	overig	Wij zijn bang dat deze nieuwe situatie als gevolg heeft dat men door de Nieuwstraat gaat rijden i.p.v. over de Steenwijkerweg te gaan rijden. Dit omdat deze straat geen "lastige" obstakels heeft en het meeste verkeer "bekend" verkeer is.	Wij delen uw zorg op dit punt niet. Ook in de Nieuwstraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/u en via de Nieuwstraat rijdt men om.
PM-83	overig	Wij vinden deze situatie geen uitnodiging om het dorp in te rijden. De Poort van Friesland? Het lijkt net een doodlopende weg...	Deze mening delen wij niet. De Steenwijkerweg wordt ingericht als een doorlopende weg, verkeersveilig en met een dorps karakter.

Bijlage 1.2

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-02	parkeren	waar zijn de parkeervakken?	Dit is toegelicht tijdens onlinepresentatie op 16-12-2020. Op basis van parkeeronderzoek is de parkeerbehoefte bepaald. In het ontwerp is in parkeervakken voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal).
CH-37	parkeren	Hoe zit t met parkeren als er visite is waar moeten die hun auto neerzetten dan??	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In het plangebied zijn daarom parkeerhavens voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Er zijn woningen zonder oprit. Hiervoor zijn parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.

GRv1-16	parkeren	Hoe zit het met parkeren, zeker ook voor visite?	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In het plangebied zijn daarom parkeerhavens voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Er zijn woningen zonder oprit. Hiervoor zijn parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.
GRvr3-03	parkeren	Inwoner mist een parkeerplaats bij zijn huis. Zijn oprit is te smal voor zijn 2 auto's.	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In dit deel van de Steenwijkerweg zijn parkeerhavens voorzien voor de woningen in dit deel van de Steenwijkerweg. Dit zijn openbare parkeerplaatsen. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.
WB-48	parkeren	Ziet er keurig uit. Hoop dat er geen auto's meer op het voetpad naast de Steenwijkerweg kunnen parkeren	Dank. Door de herinrichting met veel groen langs de rijbaan is lukraak parkeren op het voetpad naast de rijbaan niet zomaar mogelijk. We gaan er van uit dat de inwoners van De Blesse de auto niet op de rijbaan geparkeerd laten staan. Hiermee zou de doorstroming van het verkeer in gevaar kunnen komen.
WB-58	parkeren	Wel redelijk jammer dat de voetpaden niet allemaal afgeschermd zijn en te weinig parkeervakken	De voetpaden worden niet afgeschermd met hekken of aangesloten groen. Inwoners moeten ook via hun inrit van hun percelen af kunnen komen met voertuigen. Op basis van een parkeeronderzoek is de parkeerbehoefte bepaald. In het plan zijn daarvoor parkeervakken voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Er zijn woningen zonder oprit. Hiervoor zijn parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.
WB-64	parkeren	Mooi dat de geparkeerde auto's een vaste parkeerplaats krijgen	Op basis van een parkeeronderzoek is de parkeerbehoefte bepaald. In het plan zijn daarvoor parkeervakken voorzien. Dit zijn openbaar toegankelijke parkeervakken.
WB-80	parkeren	Weinig ruimte voor parkeren.	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In het plangebied zijn daarom parkeerhavens voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Er zijn woningen zonder oprit. Hiervoor zijn parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.

WB-88	parkeren	Gelukkig geen auto's meer op het voetpad!!	Dank. Door de herinrichting met veel groen langs de rijbaan is lukraak parkeren op het voetpad naast de rijbaan niet zomaar mogelijk. We gaan er van uit dat de inwoners van De Blesse de auto niet op de rijbaan geparkeerd laten staan. Hiermee zou de doorstroming van het verkeer in gevaar kunnen komen.
PM-07	parkeren	Op Steenwijkerweg weinig tot geen mogelijkheden voor parkeren. Wat als er bezoek is? Denk dat het bedrijventerrein er niet op zit te wachten dat hun parkeerplaatsen worden gebruikt hiervoor.	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In het plangebied zijn daarom parkeerhavens voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Er zijn woningen zonder oprit. Hiervoor zijn parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.
PM-09	parkeren	Bij drukbezochte wedstrijden wordt er nog wel eens in de bermen geparkeerd. Hoe gaat dit nu?	Het is niet verboden om in een 30 km/u - zone (binnen de bebouwde kom) langs de weg te parkeren. Parkeren moet zo veel als mogelijk gefaciliteerd worden op het complex van de voetbalvereniging.
PM-27	parkeren	Heel blij met de parkeer plaats voor ins huis stappen veel kinderen in en uit voor ons gastouder bedrijf	Voor de woning wordt inderdaad een dubbele parkeerplaats aangelegd.
PM-30	parkeren	Inwoner heeft smalle inrit, zijn woonachtig met 5 mensen en hebben 3 auto's. 1 staat dus aan de weg geparkeerd (kan er niet bij op de oprit) maar daar wordt nu een boom voor mijn huis geplant. Zou liever een parkeervak zien!	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In dit deel van de Steenwijkerweg zijn parkeerhavens voorzien voor de woningen in dit deel van de Steenwijkerweg. Dit zijn openbare parkeerplaatsen. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.
PM-32	parkeren	Is het mogelijk dat woning aan de eigen kant een parkeerplek krijgt? De woning heeft namelijk geen eigen oprit waardoor er altijd aan de overkant van de weg geparkeerd moet worden. Dit is minder veilig.	Er wordt beoordeeld of in de nabijheid van deze woning een parkeerplaats kan worden aangelegd. Aan welke zijde de parkeerplaats ook wordt aangelegd, er zal altijd een kruisende beweging met verkeer moeten worden gemaakt.
PM-41	parkeren	Hopelijk wordt met de plaatsing van het 30 km bord rekening gehouden met het kunnen blijven gebruiken van de parkeerstrook voor ons huis.	Uiteraard zal dat passend worden opgelost.
PM-46	parkeren	Wij hebben een woning met twee opritten. Deze willen we graag beide behouden en gebruiken als oprit voor een auto. (Tweede in nabije toekomst). In dit project is er een parkeerplaats voor onze tweede oprit ingetekend.	Voor het aanbrengen van een tweede inrit dient een melding te worden ingediend bij het college van B&W. Het college zal beoordelen volgens de APV (artikel 2:12 'Maken, veranderen van een uitweg') of hier sprake van kan zijn.
PM-48	parkeren	De ervaring leert dat onze beide burens meer behoefte hebben aan parkeergelegenheid. Onze visite parkeert op onze oprit(ten). Daarom zou er bij de burens twee vakken kunnen en die voor onze oprit kunnen opschuiven.	Dank voor uw suggestie, deze zullen we niet verder uitwerken. In het geval twee parkeervakken voor deze woning aangelegd worden, kan de inwoner van dat perceel niet meer van zijn inrit gebruik maken.

PM-52	parkeren	Waarom zo weinig parkeervakken, is hier niet goed naar gekeken. Bij huis parkeren als er visite is bijna niet mogelijk bij bewoners. Men zegt nu al privé-parkeervakken waar ze voor komen te liggen?????	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In het plangebied zijn daarom parkeerhavens voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Er zijn woningen zonder oprit. Hiervoor zijn parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.
PM-53	parkeren	Word gezegd dat je op de weg mag parkeren in de Stellingwerf staat om dit niet te doen! Heel bijzonder dat er zo weinig parkeervakken komen. Levensgevaarlijk als je op de doorgaande weg gaat parkeren. Advies kom eens op de avond kijken i.v.m. parkeren	Parkeren in de openbare ruimte wordt zoveel als mogelijk ontmoedigt. De gemeente stimuleert het parkeren op eigen terrein. Voor parkeren binnen 30 km-zones bestaan geen speciale regels. Parkeren is dus toegestaan, tenzij dit uitdrukkelijk is verboden via bebording of voortvloeit uit de verkeerswetgeving. Dit laatste is voor De Blesse niet van toepassing. De wet (het RVV; het Reglement verkeersregels en verkeerstekens) verstaat onder parkeren: "het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen". Door de herinrichting met veel groen langs de rijbaan is lukraak parkeren op het voetpad naast de rijbaan niet zomaar mogelijk. We gaan er van uit dat de inwoners van De Blesse de auto niet op de rijbaan geparkeerd laten staan. Hiermee zou de doorstroming van het verkeer in gevaar kunnen komen.
PM-60	parkeren	Aan zuidkant spoorlaan geen rabatstrook. Dit gaat 1 lange parkeerstrook worden. Al dit blik geeft geen dorpskarakter. Aantal bewoners aan Steenwijkerweg moeten eigen erf beter benutten om daarop te parkeren.	Een voetpad aan beide zijden van de weg is geen optie. Aan de zuidzijde (zijde even nummers) van de Spoorlaan is onvoldoende ruimte voor parkeren tezamen met paden voor voetgangers. Aan de noordzijde van de Spoorlaan is ruimte voor een pad voor voetgangers en een groenstrook. Hiermee krijgt dit deel van de Spoorlaan een meer dorps karakter. Onderzocht wordt of de groene haagstructuur en het voetpad aan de noordzijde van de Spoorlaan gespiegeld kan worden naar de zuidzijde van de Spoorlaan. Dit betekent wel dat de parkeerruimte verplaatst naar de noordzijde van de Spoorlaan. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.
PM-70	parkeren	Veel te weinig parkeerplaatsen: veel bewoners hebben eigen auto bij huis staan, maar zo weinig plaatsen voor zoveel woningen geeft problemen voor de visite.	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In het plangebied zijn daarom parkeerhavens voorzien. Het merendeel van de woningen heeft voldoende parkeerplek op eigen terrein. Er zijn woningen zonder oprit. Hiervoor zijn parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.

PM-74	parkeren	Wat is de gedachte van meer groen en minder parkeergelegenheid? We vinden het er mooi uitzien maar vragen ons af waar de auto's geparkeerd kunnen worden.	Eén van de projectdoelstellingen is een herinrichting met een dorps karakter. Door meer groen aan te brengen en minder auto's in het straatbeeld te laten parkeren, wordt hier naar onze mening aan voldaan. Parkeren in de openbare ruimte wordt ontmoedigd. Parkeren op eigen terrein wordt gestimuleerd.
PB-10	parkeren	Een boom voor mijn huis. Daar zit ik niet op te wachten. Nu kunnen we daar 1 van onze 3 auto's neerzetten. Al deze auto's hebben we nodig i.v.m. ons werk.	Parkeren in het dorp wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd. Parkeren op eigen erf is de norm. Op basis van onderzoek is de parkeerbehoefte in het dorp bepaald. In dit deel van de Steenwijkerweg zijn parkeerhavens voorzien voor de woningen in dit deel van de Steenwijkerweg. Dit zijn openbare parkeerplaatsen. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn met name op de Steenwijkerweg (deel Spoorlaan-Markeweg) extra parkeerplaatsen bijgevoegd (zes in totaal). Hierbij merken we op dat we begrip hebben voor individuele belangen, en daar willen we ook zoveel als mogelijk rekening mee houden, maar het algemeen belang prevaleert.
PB-14	parkeren	ik ben niet gelukkig met de plaats van de boom en de parkeerplaats voor mijn huis.	Hiervan nemen wij notie. De Steenwijkerweg, Spoorlaan (ged.) en Markeweg krijgen in totaliteit een meer dorps karakter, maar op perceelniveau kan dit afwijken. De kruising nabij de woning wordt voorzien van krappere bochtstralen, om voetgangers rond dit perceel meer ruimte te geven en auto's wat verder van de woning te krijgen. Bomen en groen voor de woning dragen bij aan het verminderen van hittestress. Onderzocht wordt of de groen haagstructuur en het voetpad aan de noordzijde van de Spoorlaan gespiegeld kan worden naar de zuidzijde van de Spoorlaan. Dit betekent wel dat de parkeerruimte verplaats naar de noordzijde van de Spoorlaan. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.
PB-15	parkeren	Aangezien de Spoorlaan parkeerluw wordt, ben ik bang voor grote overlast dat er 80% van de tijd busjes/aanhanger (staan nu meestal aan Spoorlaan) voor mijn raam staan. Nu weet ik dat ik een hoekwoning heb, en daardoor al meer overlast ervaar van het verkeer, maar dit is een druppel van de bewuste emmer. Gaarne een keer overleg om te overleggen wat er mogelijk is om er iets aan te veranderen.	Op de Spoorlaan wordt aan de zijde van de even nummers (zijde tankstation) voorzien in één parkeervak. Tussen de rijbaan en de woonpercelen (even zijde) wordt een strook verharding aangebracht (rabatstrook). Het is niet gezegd dat op deze strook verharding anders niet geparkeerd mag worden. Zeer waarschijnlijk zal deze strook weer gebruikt worden parkeerdoeleinden. Er mag naast de rijbaan geparkeerd worden in een 30 km-zone. Maar dit wordt omwille van doorstroming van het verkeer ontraden.

Bijlage 1.3

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-05	Spoorlaan	blijft de spoorlaan vanaf de Nieuwstraat tot aan het spoor zoals het nu is?	Het deel van de Spoorlaan, vanaf de kruising met de Nieuwstraat tot en met het spoor, wordt niet heringericht.

CH-28	Spoorlaan	Jammer dat de Spoorlaan niet helemaal meegenomen wordt in het plan. Nu blijft de Spoorlaan een racebaan.	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
CH-29	Spoorlaan	eens!	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
CH-30	Spoorlaan	prachtig plan, maar de spoorlaan blijft een racebaan.	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
CH-39	Spoorlaan	waarom niet vanaf het spoor een 30km zone?	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.

GRvr3-01	Spoorlaan	Jammer dat de Spoorlaan niet in z'n geheel wordt meegenomen in de herinrichting	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
GRvr3-04	Spoorlaan	Spoorlaan 34; vindt het spijtig en vreemd waarom de Spoorlaan tussen Nieuwstraat en spoor niet aangepast wordt. Ze vindt het nu een racebaan.	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-09	Spoorlaan	Mooi ontwerp, jammer van de spoorlaan	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-12	Spoorlaan	Dat het bijzonder jammer is dat de spoorlaan niet meegenomen wordt in het nieuwe plan, een gemiste kans	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.

WB-17	Spoorlaan	Spoorlaan graag volledig meenemen	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-18	Spoorlaan	Nu op spoorlaan nog iets doen	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-25	Spoorlaan	Gemiste kans m.b.t. de Spoorlaan	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-31	Spoorlaan	oostdeel van de spoorlaan dan maar een goedkoper idee voor bedenken	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.

WB-36	Spoorlaan	Wij vinden het jammer dat een groot gedeelte van de Spoorlaan een racebaan blijft ze rijden hier soms wel 100km langs	M.b.t. uw opmerking over de gereden snelheid zullen we onderzoeken of Handhaving hier aandacht voor kan hebben. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-39	Spoorlaan	Er zitten veel gaten in het asfalt van de Spoorlaan. Kan daar wel wat aan gedaan worden?	Uw opmerking m.b.t. de staat van onderhoud van de Spoorlaan wordt doorgegeven. Binnen reguliere onderhoudsbudgetten dient dit desnoods opgepakt te worden.
WB-46	Spoorlaan	Jammer van de spoorlaan	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-60	Spoorlaan	Test iets versoberen en toch iets aan de Spoorlaan doen? Daar wordt op dit moment veel sneller gereden. Ook veel schooljeugd op dat deel.	M.b.t. uw opmerking over de gereden snelheid zullen we onderzoeken of Handhaving hier aandacht voor kan hebben. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-63	Spoorlaan	Complimenten maar heel erg jammer van de Spoorlaan	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.

WB-73	Spoorlaan	Desnoods dikke drempel in Spoorlaan. Wordt of blijft anders racebaan.	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-82	Spoorlaan	Hoop dat Spoorlaan toch nog wordt meegenomen	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-84	Spoorlaan	Mooi plan, veel groen is mooi. Nu de Spoorlaan ook nog erbij betrekken!	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
WB-85	Spoorlaan	Iets versoberen op rest zodat de spoorlaan ook meegenomen kan worden	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.

PM-37	Spoorlaan	Mooi ontwerp voor de Steenwijkerweg Wel bijzonder teleurstellend dat de spoorlaan (de racebaan van De Blesse) niet aangepakt wordt! Wederom moeten wij het met niets doen (bij vorige aanpak De Blesse ook het geval) weer geen eenheid	Er is begrip voor uw reactie. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.
PM-67	Spoorlaan	Het is naar het dorp lastig te verkopen dat de Markeweg wel helemaal wordt heringericht en de Spoorlaan (met groter veiligheidsprobleem) niet. Advies om met goedkope middelen (fietssuggestiestrook, duidelijkere komgrens en 1 wegversmalling) iets te doen.	De wensen van de werkgroep en het Plaatselijk Belang voor aanvullende maatregelen op de Spoorlaan is genoteerd. Dit gepresenteerde plan voldoet aan de kaders van de gemeente, te weten: het ontwerp komt via participatie tot stand en de herinrichting moet passen binnen budget. In het collegeprogramma is een raming van € 3,5 miljoen opgenomen voor de realisatie van de herinrichting. Daarbij gaat de gemeente voor een kwalitatieve en goede herinrichting van de hoofdwegen in De Blesse. Het moet aantrekkelijk zijn om in te wonen en het moet ook voor decennia kunnen blijven liggen. Dat kost geld. Daardoor ligt de grens van de herinrichting op de Spoorlaan net na het kruispunt met de Nieuwstraat. Het gepresenteerde Voorlopig Ontwerp past binnen de financiële kaders.

Bijlage 1.4

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-11	weginrichting	Wordt het asfalt of klinkerweg?	Dit is toegelicht tijdens onlinepresentatie op 16-12-2020. In het ontwerp worden klinkers toegepast.
CH-12	weginrichting	waarom is gekozen voor hol profiel, sluit dat wel goed aan bij plateaus rondom shared space rondom kruisingen	Er is gekozen voor een hol profiel om de wateroverlast op o.a. de Steenwijkerweg te minimaliseren. Het hemelwater wordt zodoende via de regenwaterafvoer in de weg afgevoerd, in plaats van via de percelen. De wegen en kruisingen worden op een juiste en aansluitende hoogte aangelegd. Het hoogteplan van het ontwerp wordt in een latere ontwerpfase nader gedetailleerd.
CH-14	weginrichting	alleen asfalt of ook onderlaag	Het is niet te herleiden waar de opmerking naar refereert. In het algemeen gesteld: de asfaltlagen inclusief onderlagen worden verwijderd. Voor de nieuwe klinkerverharding wordt een geheel nieuw wegcunet aangelegd.
CH-18	weginrichting	En hoe zit het met voetgangers? Op de plannen zie ik weinig ruimte voor voetpad	Dit is toegelicht tijdens onlinepresentatie op 16-12-2020. Naast de rijbanen wordt een voetpad aangelegd.
CH-22	weginrichting	geen bebording om voorrang te regelen?	Het is niet te herleiden waar de opmerking naar refereert. In het algemeen gesteld: binnen een 30 km/u-zone gelden geen bijzondere voorrangsregels. Verkeer (ook fietsers) van rechts heeft voorrang.
CH-26	weginrichting	blijft de weg ruim 6m breed? i.v.m. groot verkeer	De breedte van de Steenwijkerweg en de Spoorlaan bedraagt 5,8 m. De breedte van de Markeweg bedraagt 5,55 m.

CH-32	weginrichting	Waarom is er gekozen om de weg naar de huizen te laten buigen?	Op twee plaatsen binnen het plan wordt een verspringing van de as van de weg als snelheid remmende verkeersmaatregel toegepast. Deze maatregel is ontworpen om de snelheid van gemotoriseerde voertuigen laag te houden en ook (gedragmatig) af te dwingen. Op deze twee bijzondere plaatsen in het wegontwerp moet de automobilist goed opletten om zijn weg te vervolgen. Daardoor zal de snelheid van de automobilist worden aangepast.
CH-34	weginrichting	kommaatregel wordt deze met bord f5 en f6 uitgevoerd i.v.m. voorrangsgedrag te regelen?	De bebording in het plan zal in een latere ontwerpfase worden uitgewerkt.
GRv1-02	weginrichting	waarom uitbuiging weg voor Oosterveld naar d huizen toe	Op twee plaatsen binnen het plan wordt een verspringing van de as van de weg als verkeersmaatregel toegepast. Deze maatregel is ontworpen om de snelheid van gemotoriseerde voertuigen laag te houden en ook (gedragmatig) af te dwingen. Op deze twee bijzondere plaatsen in het wegontwerp moet de automobilist goed opletten om zijn weg te vervolgen. Daardoor zal de snelheid van de automobilist worden aangepast.
GRv1-13	weginrichting	hol profiel rijdt het verkeer bijna tegen elkaar aan	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren. De wegbreedte in 30 km/u zones is standaard (voorschriften en richtlijnen) 5,5 m. Voor de Steenwijkerweg en de Spoorlaan geldt, gezien het feit dat ook landbouw- en vrachtverkeer deze route gebruikt, een wegbreedte van 5,8 m. Voor de Markeweg bedraagt de breedte in het ontwerp 5,55 m. Er is daarmee voldoende ruimte aanwezig om elkaar te passeren.
GRv2-06	weginrichting	Steenwijkerweg 47 vindt het voor zijn huis wel gevaarlijk worden voor zijn kleine kinderen. Aangezien op het plein geen afscherming tussen rijbaan en voetpad aanwezig is.	De rijbaan ligt nu en in de toekomst op relatief korte afstand van de woning. Aan speelruimte, voorzover die aan de voorkant van de woning ligt, wordt niet ingeboet. In de huidige situatie ligt een smalle groenstrook tussen rijbaan en fiets-/voetpad voor de woning. Er is in de huidige situatie ook geen afscherming aanwezig tussen fiets-/voetpad en het perceel. Er treden dan ook geen noemenswaardige wijzigingen op.
WB-81	weginrichting	Hopelijk worden de bankjes ook echt goed gebruikt i.v.m. veiligheid. Het staat prachtig in het straatbeeld. De tijd zal het leren.	Dank.
WB-89	weginrichting	Staan de bankjes wel op voldoende afstand van de rijbaan?	Dank, dit wordt bekeken.
PM-03	weginrichting	Als bewoner vind ik het niet fijn dat er een bankje voor mijn huis [Steenwijkerweg 70] komt. Mijn woonkamer is aan de voorkant van het huis.	Hiervan nemen wij notie. De Steenwijkerweg, Spoorlaan (ged.) en Markeweg krijgen in totaliteit een meer dorps karakter, maar op perceelniveau kan dit afwijken. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert. Het bankje voor Steenwijkerweg 70 past in de ontwerplijn die door het hele plangebied is doorgevoerd. We houden bij het positioneren van bankjes zo veel mogelijk rekening met de positionering van de woningen op de percelen, zodat dit zo min mogelijk tot overlast gevende situaties kan leiden.
PM-04	weginrichting	Lantaarnpaal liever op een andere plek. Als het niet anders kan dan graag dat er vanuit huis geen last is van het licht.	De lantaarnpaal kan niet komen te vervallen. Deze paal geeft de automobilist beter zicht op de asverspringing ter plekke. Geopteerd wordt om bijvoorbeeld geen open armatuur te plaatsen (zoals op de foto in de presentatie), maar een armatuur dat naar beneden schijnt, niet naar de woning toe. Dit wordt verder uitgewerkt in het verlichtingsplan, dat in de latere ontwerpfase aan de orde komt.

PM-14	weginrichting	In aanvulling op mijn andere opmerking over dit punt mis ik hier een wegversmalling om de overgang extra de accentueren.	Binnen de bebouwde kom wordt geen wegversmalling toegepast zoals die elders op de Steenwijkerweg en de Markeweg wel wordt toegepast. Met een versmalling bij de kom en de daaropvolgende reeks van maatregelen voldoet het ontwerp om ook het gedrag van de automobilist te beïnvloeden en de snelheid op 30 km/u te houden.
PM-15	weginrichting	Tijdens de bijeenkomst werd aangegeven dat uitgaand verkeer voorrang heeft op inkomend verkeer. Dit is geen verkeersregel. Gaat dit met extra borden geregeld worden? Het moet ook geen woud aan borden worden.	De bebording in het plan zal in een latere ontwerpfase worden uitgewerkt.
PM-42	weginrichting	Het is mij niet duidelijk hoe de weginrichting hier [nabij Spoorlaan 15] eruit komt te zien. Wordt de parkeerstrook verhoogd of blijft die zoals hij is? Waar begint de verhoging? Halverwege onze uitrit?	De parkeerstrook voor de woning wordt niet verhoogd. De drempelconstructie wordt aangelegd voorbij de inrit van uw woning, ter hoogte van de groenstrook naast het perceel Spoorlaan 15.
PM-56	weginrichting	De lantaarnpaal staat nu een beetje in de 'vrije ruimte'. Kan deze meer in de richting van Wolvega geplaatst worden? Gelieve niet voor ons grote raam. Of wellicht helemaal vervallen? Dit in verband met uitrijden van de auto's en kans op schade.	De lantaarnpaal kan niet komen te vervallen. Deze paal geeft de automobilist beter zicht op de asverspringing ter plekke. Geopteerd wordt om bijvoorbeeld geen open armatuur te plaatsen (zoals op de foto in de presentatie), maar een armatuur dat naar beneden schijnt, niet naar de woning toe. Dit wordt verder uitgewerkt in het verlichtingsplan, dat in de latere ontwerpfase aan de orde komt.
PM-57	weginrichting	Zou deze drempel ook iets meer richting Steenwijk kunnen? Tussen nr. 47 en 49 in zeg maar. Ik weet niet hoe hoog deze wordt, maar dit i.v.m. (geluids)overlast door hard op drempel rijden (met lage auto's).	Hiervan nemen wij notie. De verbijzondering nabij Steenwijkerweg 47 wordt aangelegd op een plateau, met de bedoeling de verkeersveiligheid te vergroten door de snelheid van auto's te verlagen. De drempelconstructie markeert de verbijzondering, het plein. De afmetingen van het plein zijn gekoppeld aan de beschikbare fysieke openbare ruimte. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.
PM-61	weginrichting	Wens werkgroep en PB om langs de Nieuwstraat 6 à 8 parkeerplaatsen aan te leggen. Deels t.b.v. bewoners met parkeerproblemen en grotendeels voor bezoekers dorpshuis 't Centrum (t.b.v. bloedprikken, kaartochtenden en andere bijeenkomsten)	De wens van de werkgroep en het Plaatselijk Belang is genoteerd.
PB-21	weginrichting	Ten eerste wil ik heel graag dat er geen bankje voor mijn huis [Steenwijkerweg 70] komt. De woonkamer is voor bij het huis en het lijkt me nogal vervelend als er mensen voor je huis zitten. Het is namelijk best gehorig in de huizen.	Hiervan nemen wij notie. De Steenwijkerweg, Spoorlaan (ged.) en Markeweg krijgen in totaliteit een meer dorps karakter, maar op perceelniveau kan dit afwijken. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert. Het bankje voor Steenwijkerweg 70 past in de ontwerplijn die door het hele plangebied is doorgevoerd. We houden bij het positioneren van bankjes zo veel mogelijk rekening met de positionering van de woningen op de percelen, zodat dit zo min mogelijk tot overlast gevende situaties kan leiden.

Bijlage 1.5

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-06	bomen/groenvakken	Hoe zit t met nr.** wat voor berm komt daarvoor	In de openbare ruimte voor de woning is niet voorzien in een groenvak en/of boom. De ruimte voor de woning maakt deel uit van een verbijzondering in het straatbeeld. Hier verspringt de as van de weg van west naar oost (en vice versa).
CH-13	bomen/groenvakken	ik zie veel groen. Om dat netjes te houden is (veel) onderhoud nodig. Wordt daar budgettair rekening mee gehouden?	Het onderhoud aan het groen wordt uitgevoerd door de gemeente Weststellingwerf, op basis van de bestaande onderhoudsbudgetten volgens de vastgestelde onderhoudskwaliteit (binnen bebouwde kom). Onderhoud aan areaaluitbreiding wordt begroot en in uitvoering genomen

CH-31	bomen/groenvakken	de nieuw te plaatsen heggen langs de spoorlaan, verbeteren de verkeersveiligheid niet, als ik achteruit met mijn auto de spoorlaan oprij, heb ik totaal geen zicht op de weg	De haag langs de Spoorlaan en de Markeweg (soorten n.t.b.) wordt maximaal 80 cm hoog. De haag wordt onderhouden door de gemeente, volgens de gebruikelijke onderhoudstermijnen. Rijdend in uw auto heeft u over de heg heen zicht op voetgangers, fietsers en auto's.
CH-35	bomen/groenvakken	Is het met de bomen nog wel overzichtelijk genoeg voor auto's die uitrijden bij de huizen? Is nu namelijk nog wel eens onoverzichtelijk.	De opkroonhoogte van de bomen bedraagt langzamerhand ca. 4 à 5 m t.o.v. het wegdek. Hierdoor is voldoende zicht naar weerszijden van de weg beschikbaar.
CH-41	bomen/groenvakken	hoe ver moeten nieuw te plaatsen bomen van de erfgrens staan	De stam van de boom ter hoogte van de woning staat op ca. 4,5m vanaf het perceel. Gemeentebomen staan soms dichtbij percelen van particulieren. In artikel 5:42 lid 1 BW (Burgerlijk Wetboek) staat dat de afstand van bomen tot de perceelgrens met de particulier minimaal 2 meter hoort te zijn.
GRv1-15	bomen/groenvakken	Inwoner vindt het jammer dat er geen groen voor hun woning zit	Hiervan nemen wij notie. De Steenwijkerweg, Spoorlaan (ged.) en Markeweg krijgen in totaliteit een meer dorps karakter, maar op perceelniveau kan dit afwijken. Ter plaatse van de woning is voorzien in een asverspringing met een plein om de verkeerssnelheid eruit te halen. Deze verkeer remmende maatregel is op een logische plek aangelegd. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.
WB-68	bomen/groenvakken	Hebben we nog invloed op de beplanting	In latere projectfasen zal daarover informatie worden gedeeld.
WB-87	bomen/groenvakken	Mooie karakteristieke lantaarnpalen en haag op stam i.p.v. bomen	Dank. Met het plaatsen van bomen sluiten we aan bij het huidige en historische straatbeeld in De Blesse. Deze eenheid in beeldvorming willen we behouden.
PM-11	bomen/groenvakken	Blijft het door de bomen voor bewoners wel overzichtelijk om vanaf de dam de weg op te rijden?	De specifieke boom staat meer dan 10 m vanaf de inritten naar de percelen van de woningen. De afstand is ruim genoeg voor auto's. De maximale opkroonhoogte van de bomen bedraagt ca. 4 à 5 m. Hierdoor is voldoende zicht naar weerszijden van de weg beschikbaar.
PM-23	bomen/groenvakken	heggen aan Spoorlaan geven een zeer gevaarlijke verkeerssituatie, bij oprijden vanaf huizen (aan noordzijde spoorlaan) naar spoorlaan is er geen zicht op verkeer, hoe hoog worden heggen, wie doet onderhoud, hoe vaak onderhoud	De haag langs de Spoorlaan en de Markeweg (soorten n.t.b.) wordt maximaal 80 cm hoog. De haag wordt onderhouden door de gemeente, in overeenstemming met de gebruikelijke onderhoudstermijnen. Rijdend in uw auto heeft u over de heg heen zicht op voetgangers, fietsers en auto's.
PM-31	bomen/groenvakken	Tip voor de soort bomen aan de weg daar waar de huizen dicht op de weg staan: Kies bijvoorbeeld voor de "sierpeer". Deze wordt niet te groot, geen last van rupsen, spint en andere ellende zoals zaadjes, plakkerige afscheiding etc. Weinig overlast.	We nemen uw suggestie mee in de afwegingen, die in latere fasen van het project vorm krijgen. In ieder geval zullen we rekening houden met groen dat niet tot weinig 'overlast' leidt.
PM-39	bomen/groenvakken	Jammer dat hier gekozen is voor een haag [Spoorlaan]. Haalt meer ruimte dan een lage border.	Er is gekozen voor een haagstructuur omdat die meer passend is bij de projectdoelstelling 'Dorps karakter'.
PM-40	bomen/groenvakken	Weer jammer voor de keuze van een haag, i.v.m. ruimte op stoep [Markeweg]	Er is gekozen voor een haagstructuur omdat die meer passend is bij de projectdoelstelling 'Dorps karakter'.
PM-50	bomen/groenvakken	Bankje voor woning beter een bloembak i.v.m. met totaal geen groen voor dit perceel. Word nu 1 groot bestraat plein geen dorpsuitstraling	Hiervan nemen wij notie. De Steenwijkerweg, Spoorlaan (ged.) en Markeweg krijgen in totaliteit een meer dorps karakter, maar op perceelniveau kan dit afwijken. Ter plaatse van de woning is voorzien in een asverspringing met een plein om de verkeerssnelheid eruit te halen. Deze verkeer remmende maatregel is op een logische plek aangelegd. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.

PM-55	bomen/groenvakken	We zitten met de volgende vragen: - hoe hoog wordt de heg? - hoe zit het met uit rijden oprit is dit dan nog veilig hoe komt het parkeerplekken i.v.m. af en toe voetbalwedstrijden etc. Wij zijn anders bang dat ze op onze dam parkeren en/of blokkeren	De heg wordt maximaal 90 cm hoog, dit biedt automobilisten vrij zicht bij inparkeeracties op/vanaf de inrit. Rijdend in uw auto heeft u over de heg heen zicht op voetgangers, fietsers en auto's. Auto's dienen op de parkeerplaats bij het voetbalveld te parkeren. Als daar geen parkeerruimte meer aanwezig is, kunnen auto's op de rabatstrook aan de noordzijde van de Markeweg parkeren. We gaan uit van goed fatsoen van automobilisten om niet ter plaatse van inritten te parkeren.
PM-59	bomen/groenvakken	Is het ook mogelijk om hier ietsie pietsie groen op te nemen? Het is nu wel heel kaal.	Ter plaatse van de openbare ruimte voor de woning is niet voorzien in een groenvak en/of boom. De ruimte voor de woning maakt deel uit van een verbijzondering in het straatbeeld. Hier verspringt de as van de weg van west naar oost (en vice versa). Met het plan krijgen de Steenwijkerweg, Spoorlaan en Markeweg als geheel een dorps karakter. Op perceelniveau kunnen daarin verschillen worden waargenomen. Ter plaatse van de woning is voorzien in een asverspringing met een plein om de verkeerssnelheid eruit te halen. Deze verkeer remmende maatregel is op een logische plek aangelegd. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.
PM-72	bomen/groenvakken	svp geen boom plaatsen voor woning i.v.m. rieten dak	De boom staat pal westelijk van de woning. Op deze plek zorgt de boom voor een beperkte beschaduwning van het rieten dak. Takken en blad van de boom zullen niet over het dak gaan hangen. Deze vorm van overlast zal door snoei worden voorkomen. De maatvoering van de boom op de woning zal hierop worden afgestemd.
PB-03	bomen/groenvakken	Waar is het groen bij ons voor? Het wordt zoals t nu kunnen zien alleen maar bestrating vooral omdat er bij buitengoed ook allemaal bestrating is. Geen dorps uitstraling	Ter plaatse van de openbare ruimte voor de woning is niet voorzien in een groenvak en/of boom. De ruimte voor de woning maakt deel uit van een verbijzondering in het straatbeeld. Hier verspringt de as van de weg van west naar oost (en vice versa). Met het plan krijgen de Steenwijkerweg, Spoorlaan en Markeweg als geheel een dorps karakter. Op perceelniveau kunnen daarin verschillen worden waargenomen. Ter plaatse van de woning is voorzien in een asverspringing met een plein om de verkeerssnelheid eruit te halen. Deze verkeer remmende maatregel is op een logische plek aangelegd. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.
PB-04	bomen/groenvakken	Bankje bij ons voor kan beter bloembak worden. I.v.m dorpse uitstraling en geen groen voor ons.	Het bankje voor de woning past in de ontwerplijn die door het hele plangebied is doorgevoerd. We houden bij het positioneren van bankjes zo veel mogelijk rekening met de positionering van de woningen op de percelen, zodat dit zo min mogelijk tot overlast gevende situaties kan leiden.
PB-12	bomen/groenvakken	Wij wonen op een smal stukje Steenwijkerweg. Wanneer je daar ook nog brede groenstroken en bomen gaat plaatsen wordt het wel smal. Plaats je toch bomen kies dan voor smalle bomen die geen overlast verzorgen zoals berkenzaadjes, rupsen, spint, plakzooi die uit de boom valt etc. Een tip is kiezen voor "sierpeer" bomen. Staan ook in de Nieuwstraat.	We nemen uw suggestie mee in de afwegingen, die in latere fases van het project vorm krijgen. In ieder geval zullen we rekening houden met groen dat niet tot weinig 'overlast' leidt.

Bijlage 1.6

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-25	verkeersveiligheid	ander detail dan, hoe diep is de waterafvoer in het midden om voldoende afwatering te krijgen, dit i.v.m. veiligheid motorrijders	In een latere ontwerpfase zal dit worden uitgewerkt.
GRv1-07	verkeersveiligheid	rare geul in het midden, gladheid wat dan?	In het midden van de rijbaan is een molgoot voorzien die het hemelwater van de weg afvoert. De rijstroken liggen in hol profiel met een afschot van 2% (hoogteverschil van 2 cm per meter). Dit percentage is in overeenstemming met landelijke ontwerprichtlijnen. In de huidige situatie zijn de Steenwijkerweg, Spoorlaan en Markeweg in bol profiel aangelegd, met een bepaald afschot. Nu wordt het regenwater via de zijkanalen van de wegen afgevoerd, naar de percelen toe. Met glad weer zal worden gestrooid, net als in de huidige situatie.
WB-45	verkeersveiligheid	Gevaarlijk plan voor alle weggebruikers	Deze mening zijn het Plaatselijk Belang / Werkgroep Herinrichting Steenwijkerweg en de gemeente Weststellingwerf niet toegedaan.
WB-55	verkeersveiligheid	Veel potentieel, Veel aandacht besteden aan de afwatering, in ogenschouw nemen dat dit verkeersveiligheidsaspecten kleven (met name bv dat auto's/motoren in molgoot in het midden worden verrast wanneer deze te groot wordt	Dank, met de molgoot in het midden van de weg wordt het hemelwater van de percelen afgehouden.
WB-74	verkeersveiligheid	Logisch ogend, maar is veiligheid voldoende gewaarborgd voor kinderen i.v.m. groen en parkeren auto's? Mooi plan. Succes verder.	Dank. Dit plan is volgens geldende richtlijnen en voorschriften opgesteld en biedt waarborging voor voldoende veiligheid.
PM-08	verkeersveiligheid	Denk dat dit ontwerp zeker bij kan dragen aan de verkeersveiligheid bij het voetbalveld.	Eens.
PM-12	verkeersveiligheid	Verkeerstechnisch lijkt het mij verstandiger de overgang van 50km naar 30 km zone 50 mtr naar voren te halen. De bestuurders kunnen dan eerst de overgang naar 30 km verwerken en worden daarna pas geconfronteerd met de smalle weg van rechts.	Vanuit verkeerskundig oogpunt is de overgang van 50 naar 30 km/u op de Spoorlaan op de juiste positie ingetekend. De zonestrepen worden minimaal 20 m voor de kruising met de Nieuwstraat aangebracht.
PM-13	verkeersveiligheid	Er werd tijdens de voorlichtingsbijeenkomst aangegeven dat verkeer van rechts straks voorrang krijgt i.v.m. de verkeersveiligheid. De voorrangssituatie is nu ook al zo dat verkeer van rechts, en dus ook fietsers, hier voorrang hebben.	Op de Spoorlaan tot aan het kruispunt met de Steenwijkerweg geldt nu een maximumsnelheid van 50 km/u. Ook in de huidige situatie hebben fietsers op het fietspad voorrang op verkeer uit de richting Peperga. Echter door aanpassing van het kruispunt op een plateau en in de 30 km-zonering wordt die voorrangsregel beter benadrukt. Daarmee wordt beoogd de veiligheid voor fietsers te vergroten.
PM-34	verkeersveiligheid	Is het mogelijk dat op bepaalde punten zoals bij deze wijziging in wegedeelte. Fietsers een uitwijk krijgen naast de weg zoals bij de vernauwingen in Willemsoord. Dit is van belang bij breed landbouw verkeer, vrachtwagens en bussen die elkaar passe	Daarin is voorzien in het ontwerp. Alle banden langs de Steenwijkerweg, Spoorlaan en Markeweg krijgen een schuine band, daar waar geen groenvak aanwezig is. Zodat fietsers eenvoudig het trottoir op kunnen rijden om daar te stoppen voor verkeer. Daar waar sprake is van groenvakken zal een rechte band worden toegepast.
PM-47	verkeersveiligheid	Steenwijk Noord: Hier fietsen de schoolkinderen de weg op bij de bushalte, maar is er geen aandacht voor een snelheidsafremming. De verwachting is dat het verkeer hier nog/weer een behoorlijke snelheid heeft.	Binnen de bebouwde kom mag het verkeer met een snelheid van 30 km/u rijden. Verkeer uit het noorden wordt flink afgeremd door de versmalling (in een drempelconstructie) bij de komgrens. Fietsers die vanuit het noorden het dorp in willen, staan op een stukje parallelweg tussen de bushalte en de komgrens. Dit gedeelte heeft dezelfde klinkerverharding als de Steenwijkerweg, om te benadrukken dat (fiets)verkeer voorrang heeft op verkeer dat noordwaarts rijdt. De verwachting is dat het verkeer zich houdt aan de snelheidsgeboden.

PM-51	verkeersveiligheid	hoe zit t met hulpdiensten die hier met grote snelheid door het dorp heen gaan. Verkeer kan niet uitwijken i.v.m. totaal bijna geen parkeervakken. Levensgevaarlijk	In het geval hulpdiensten het dorp kruisen, dan kunnen fietsers en automobilisten stoppen om het voertuig van de hulpdiensten te laten passeren. Desnoods kunnen fietsers en automobilisten (deels) het trottoir gebruiken om de passeeractie te vergemakkelijken. In het ontwerp wordt namelijk een schuine band tussen rijbaan en voetpad aangebracht (m.u.v. de groenvakken), zodat men kan uitwijken.
PM-75	verkeersveiligheid	Afwateringsgoot in het midden van de rijbaan is gevaarlijk voor motorrijders. fietsers en bromfietsers, zeker bij winterse omstandigheden.	We hebben begrip voor uw opmerking. In het midden van de weg wordt een molgoot aangebracht, die enkele centimeters dieper komt te liggen dan de rijbaan. Onder gladde winterse omstandigheden worden de wegen gestrooid.
PM-76	verkeersveiligheid	Nieuwe inrichting buslus gaat kruisen met de fietsers. Dit gaat gevaarlijke situaties opleveren. In de huidige situatie worden de fietsers gescheiden van de bussen en kunnen nu veiliger de rijbaan op.	In de huidige situatie worden fietsers niet gescheiden van de bussen. Fietsers worden over de busbaan/-halte naar de Parallelweg geleid. In de huidige situatie moeten fietsers uit het noorden tot voorbij de bushalte fietsen om de Steenwijkerweg op te rijden. Dat zal straks niet meer het geval zijn. Fietsers die dan vanuit het noorden het dorp in willen, staan op een stukje parallelweg tussen de bushalte en de komgrens, op dezelfde klinkerverharding als de Steenwijkerweg. Om te benadrukken dat (fiets)verkeer voorrang heeft op verkeer dat noordwaarts rijdt. Fietsverkeer uit het dorp richting Wolvega dient via de bushalte de Parallelweg op te fietsen.

Bijlage 1.7

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
GRv1-04	ontwerp	afstand kant weg tot huis is 2,5 m	Daar waar de rijbaan het meest nabij de gevel van een woning ligt is ter plaatse van de Markeweg tussen de gevels van Markeweg 1 (2,5 m) en Steenwijkerweg 80 (3 m). De breedte van de Markeweg in het ontwerp bedraagt 5,55 m. In de huidige situatie is de Markeweg 5,5 m breed. De afstand van deze woningen tot aan de Markeweg bedraagt in de huidige situatie 2,6 tot 2,8 m. In het ontwerp is de wegas van de Markeweg iets van woning Steenwijkerweg 80 af geplaatst om auto's niet te dicht op de woning te krijgen. Ter plaatse van de overige woningen aan de Steenwijkerweg, Spoorlaan en Markeweg geldt een grotere afstand tussen gevel en rijbaan; ter plaatse van Steenwijkerweg 47 minimaal ca. 3,3 m.
WB-47	ontwerp	Groenstrook en voetpad spoorlaan aan andere zijde. Mensen uit het dorp hoeven niet steeds over te streken. Ook voor de uitritten van de noordzijde is het overzichtelijker. Mensen die met de bus willen kunnen dan normaal richting halte lopen.	Een voetpad aan beide zijden van de weg is geen optie. Aan de zuidzijde (zijde even nummers) van de Spoorlaan is onvoldoende ruimte voor parkeren tezamen met paden voor voetgangers. Aan de noordzijde van de Spoorlaan is ruimte voor een pad voor voetgangers en een groenstrook. Hiermee krijgt de Spoorlaan een meer dorps karakter. Onderzocht wordt of de inrichting ter plaatse van de Spoorlaan gespiegeld kan worden met voetpad en haagstructuur aan de zuidzijde van de Spoorlaan. Dit betekent dat aan de noordzijde van de Spoorlaan de parkeergelegenheid wordt geboden (ook op de rabatstrook).
WB-59	ontwerp	Zie veel mooie/goede dingen. Presentatie ging ook prima zo via teams. Alleen zelf totaal niet blij met het ontwerp voor bushalte (Li). Ook goed kijken of het voor bewoners niet vervelend gaat worden, zoals bijv. licht van een lantaarnpaal in huis.	Dank. Geopteerd wordt om bijvoorbeeld geen open armatuur te plaatsen (zoals op de foto in de presentatie), maar een armatuur dat naar beneden schijnt, niet naar de woning toe. Dit wordt verder uitgewerkt in het verlichtingsplan, dat in de latere ontwerpfase aan de orde komt.
PM-19	ontwerp	Deze gezamenlijke inrit is, na instemming gemeente, verbreed i.v.m. bereikbaarheid perceel. Ik neem aan dat deze breedte gehandhaafd blijft en niet teruggegrepen wordt op de oude situatie.	We respecteren deze afspraak.

PM-20	ontwerp	Ik mis hier een containeropstelplaats. Hier worden wekelijks 4 containers opgesteld en geleegd. Binnenkort 5e woning. Als al deze containers aan overzijde bij perceel 108 opgesteld moeten worden is de oprit hier compleet geblokkeerd.	Correct, in het ontwerp zal hier rekening mee worden gehouden.
PM-26	ontwerp	Is het wellicht handig om hier nog een verharde doorsteek te make door het groen. naar de bushalte aan de overkant van de busbaan. Mensen kiezen graag de kortste weg terug naar de fiets. Op deze manier blijft het groen mooi.	Goede suggestie, er wordt een doorsteek voor voetgangers aangebracht.
PM-28	ontwerp	Voetpad langs spoorlaan aan de zijde van de even nummers. Aan deze kant geen uitritten en mensen lopen vaak van uit het dorp langs deze kant richting benzinepomp. Aan beide kanten een voetpad is ook een optie.	Een voetpad aan beide zijden van de weg is geen optie. Aan de zuidzijde (zijde even nummers) van de Spoorlaan is onvoldoende ruimte voor parkeren tezamen met paden voor voetgangers. Aan de noordzijde van de Spoorlaan is ruimte voor een pad voor voetgangers en een groenstrook. Hiermee krijgt de Spoorlaan een meer dorps karakter. Onderzocht wordt of de inrichting ter plaatse van de Spoorlaan gespiegeld kan worden met voetpad en haagstructuur aan de zuidzijde van de Spoorlaan. Dit betekent dat aan de noordzijde van de Spoorlaan de parkeergelegenheid wordt geboden (ook op de rabatstrook).
PM-63	ontwerp	Langs oostelijke deel van de Markeweg is geen parkeerbehoefte. Het wordt nu weer 1 grote plaat verharding. Advies is om ook aan noordzijde Markeweg groen aan te brengen.	De strook verharding aan de noordzijde van de Markeweg is te smal om nog groen aan te brengen in combinatie met een voetpad. Beoordeeld wordt of de groenstructuur met voetpad gespiegeld kan worden (toepassen aan de noordzijde).
PM-64	ontwerp	aan 1 zijde voetpad is voldoende	Vooralsnog wordt het losliggende voetpad aan de noordzijde van de Markeweg gehandhaafd. Dit voorkomt dat dat voetgangers onnodig vaak de weg moeten kruisen om aan deze zijde van de weg een ommetje te maken.
PM-65	ontwerp	Afstand tussen noordelijk komgrens en kruising Spoorlaan is redelijk groot. Advies om halverwege een forse drempel of wegversmalling aan te brengen.	Deze suggestie wordt beoordeeld, in dit geval wordt gedacht aan een plateau ter plaatse van de verbijzondering in straatbeeld voor Steenwijkerweg 19 (café).
PM-66	ontwerp	Noordelijk komgrens kan ca. 50 meter richting het dorp verplaats worden. De lengte voor 30 km/uur niet onnodig lang maken en geld besparen voor kleine oplossingen op Spoorlaan.	Er zal in de volgende ontwerpfase onderzocht worden of de komgrens ca. 25 m zuidwaarts verschoven kan worden (ten noorden met kruising Parallelweg), vanuit verkeerstechnisch oogpunt. De kostenbesparing is nihil, omdat voor de verplaatsing van de kom een bestuurlijk besluit moet worden genomen.
PM-68	ontwerp	Eventueel is het ook mogelijk om in het noordelijke deel van de Steenwijkerweg nog een extra asverspringing toe te passen. De asverspringingen zitten nu allemaal erg dicht bij elkaar in het ontwerp.	Dank voor uw suggestie. We zullen deze beoordelen (zie ook PM-65).
PM-69	ontwerp	Waarom op veel wegvakken een voetpad van 2,5 tot 3 m breed. 1,50 is toch voldoende. Deze overbreedte kan groen worden, wat weer aanlegkosten bespaart. Wegbreedte van 5,80 nog steeds erg breed. Op een industrieterrein leg je ook 6 m aan. Advies= 5 m	We nemen notie van uw advies, maar nemen die niet over. De standaard wegbreedte in 30 km/u-zones bedraagt 5,5 m. In verband met vrachtverkeer en landbouwverkeer, wat ook van deze route gebruik maakt, is de breedte van de weg aangepast naar 5,8 m. Het verschil in aanlegkosten per eenheid groen of verharding is nagenoeg nihil. Hierin worden geen grote besparingen behaald.

Bijlage 1.8

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-08	geluidsoverlast	asfalt geeft minder lawaai, zou ik voor pleiten	Bekend is dat rollende voertuigen op klinker- en asfaltwegen beide geluid produceren. Dit ligt voor een groot deel aan de snelheid van het voertuig, het legverband en het type van de elementenverharding en de fundatie van de verharding. Bij hogere snelheden is het motorgeluid maatgevend. Ligt de verharding goed vast, dan zal de auto voornamelijk rolgeluid produceren. De huidige gemiddelde snelheid in het dorp ligt op 39 km/u (tussen kruisingen Markeweg-Spoorlaan). Door een verlaging van de snelheid af te dwingen naar 30 km/u neemt de geluidproductie op de wegen af. Dit geldt voor asfalt- maar ook voor klinkerwegen. Asfaltwegen geven een lagere geluidbelasting in vergelijking met klinkerwegen (dat gaat om een aantal dB). Door een verlaging van de gereden snelheid, door o.a. de verkeer remmende maatregelen en de elementenverharding, zal de verkeersveiligheid in het dorp toenemen. Een belangrijke projectdoelstelling. Met een asfaltverharding nemen de snelheden en daarmee de geluidsoverlast weer toe.
CH-17	geluidsoverlast	is er onderzoek gedaan naar verhoging geluidsoverlast, we gaan over van asfalt naar klinkers, worden er geluidsarme klinkers gebruikt	In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit de zorgplicht van de gemeente voor haar inwoners is naar aanleiding van de inspraak beoordeeld of de geluidssituatie door de voorgenomen wijzigingen niet te veel verslechterd en of er eventueel maatregelen getroffen moeten worden om een toename van de geluidbelastingen te voorkomen of te reduceren. Het betreft hier een 30 km/u-zone, hiermee is de Wet geluidhinder feitelijk niet van toepassing. Uit de akoestische berekening volgt dat het geluideffect voornamelijk ter plaatse van de Steenwijkerweg tussen de kruisingen met de Spoorlaan en de Markeweg toeneemt door toepassing van klinkerverharding (in keperverband) en de asverspringingen. De toename bedraagt maximaal 2,5 dB. De geluideffecten zijn per woning (per object) verschillend. In de Wet geluidhinder is een toename van 2 of meer dB niet toegestaan. Zoals aangegeven is dit wettelijk kader hier niet van toepassing. Op basis van de eisen uit het Programma van Eisen en de Duurzaamheidsessie, de kwaliteit en de uitstraling van materialen wordt vastgehouden aan de keuze voor gebakken straatklinkers. De keuze voor deze verharding, i.c.m. de asverspringingen, leidt tot een toename in de geluidsbelasting op 25 woningen aan de Steenwijkerweg. In ogenschouw genomen dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor De Blesse, is de keuze voor gebakken straatklinkers gerechtvaardigd. Op het overige deel van de Steenwijkerweg (kruising Markeweg tot en met bebouwde kom zuid), Markeweg en Spoorlaan (ged.) zijn geen noemenswaardige geluidseffecten berekend. De voetpaden en inritten binnen het plangebied worden heringericht met een gebakken straatklinker. Gebakken straatklinkers zijn duurzamer, slijtvaster en geven bij uitstek invulling aan 'dorps karakter'.

GRv1-08	geluidsoverlast	klinkers geven lawaai	Bekend is dat rollende voertuigen op klinker- en asfaltwegen beide geluid produceren. Dit ligt voor een groot deel aan de snelheid van het voertuig, het legverband en het type van de elementenverharding en de fundatie van de verharding. Bij hogere snelheden is het motorgeluid maatgevend. Ligt de verharding goed vast, dan zal de auto voornamelijk rolgeluid produceren. De huidige gemiddelde snelheid in het dorp ligt op 39 km/u (tussen kruisingen Markeweg-Spoorlaan). Door een verlaging van de snelheid af te dwingen naar 30 km/u neemt de geluidproductie op de wegen af. Dit geldt voor asfalt- maar ook voor klinkerwegen. Asfaltwegen geven een lagere geluidbelasting in vergelijking met klinkerwegen (dat gaat om een aantal dB). Door een verlaging van de gereden snelheid zal de verkeersveiligheid in het dorp toenemen. Een belangrijke projectdoelstelling. Met een asfaltverharding nemen de snelheden en daarmee de geluidsoverlast weer toe.
GRv1-12	geluidsoverlast	landbouwvoertuigen maken snelheid op klinkers maakt dat veel geluid	Bekend is dat rollende voertuigen op klinker- en asfaltwegen beide geluid produceren. Dit ligt voor een groot deel aan de snelheid van het voertuig, het legverband en het type van de elementenverharding en de fundatie van de verharding. Bij hogere snelheden is het motorgeluid maatgevend. Ligt de verharding goed vast, dan zal de auto voornamelijk rolgeluid produceren. De huidige gemiddelde snelheid in het dorp ligt op 39 km/u (tussen kruisingen Markeweg-Spoorlaan). Door een verlaging van de snelheid af te dwingen naar 30 km/u neemt de geluidproductie op de wegen af. Dit geldt voor asfalt- maar ook voor klinkerwegen. Asfaltwegen geven een lagere geluidbelasting in vergelijking met klinkerwegen (dat gaat om een aantal dB). Door een verlaging van de gereden snelheid zal de verkeersveiligheid in het dorp toenemen. Een belangrijke projectdoelstelling. Met een asfaltverharding nemen de snelheden en daarmee de geluidsoverlast weer toe.

GRvr3-05	geluidsoverlast	is bang voor te veel geluids- en trillinghinder doordat de rijbaan voorzien wordt van klinkers. Ook omdat hij niet verwacht dat iedereen netjes 30 zal rijden.	In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit de zorgplicht van de gemeente voor haar inwoners is naar aanleiding van de inspraak beoordeeld of de geluidsituatie door de voorgenomen wijzigingen niet te veel verslechterd en of er eventueel maatregelen getroffen moeten worden om een toename van de geluidbelastingen te voorkomen of te reduceren. Het betreft hier een 30 km/u-zone, hiermee is de Wet geluidhinder feitelijk niet van toepassing. Uit de akoestische berekening volgt dat het geluideffect voornamelijk ter plaatse van de Steenwijkerweg tussen de kruisingen met de Spoorlaan en de Markeweg toeneemt door toepassing van klinkerverharding (in keperverband) en de asverspringingen. De toename bedraagt maximaal 2,5 dB. De geluideffecten zijn per woning (per object) verschillend. In de Wet geluidhinder is een toename van 2 of meer dB niet toegestaan. Zoals aangegeven is dit wettelijk kader hier niet van toepassing. Op basis van de eisen uit het Programma van Eisen en de Duurzaamheidsessie, de kwaliteit en de uitstraling van materialen wordt vastgehouden aan de keuze voor gebakken straatklinkers. De keuze voor deze verharding, i.c.m. de asverspringingen, leidt tot een toename in de geluidsbelasting op 25 woningen aan de Steenwijkerweg. In ogenschouw genomen dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor De Blesse, is de keuze voor gebakken straatklinkers gerechtvaardigd. Op het overige deel van de Steenwijkerweg (kruising Markeweg tot en met bebouwde kom zuid), Markeweg en Spoorlaan (ged.) zijn geen noemenswaardige geluidseffecten berekend. De voetpaden en inritten binnen het plangebied worden heringericht met een gebakken straatklinker. Gebakken straatklinkers zijn duurzamer, slijtvaster en geven bij uitstek invulling aan 'dorps karakter'. Het verkeersgedrag van een automobilist is niet eenvoudig te beïnvloeden. Met de verkeer remmende maatregelen in het plangebied wordt de automobilist zoveel als mogelijk gedwongen een lage snelheid aan te houden (30 km/u).
----------	-----------------	--	---

PM-06	geluidsoverlast	Niet blij met dit stukje van het ontwerp. Voor de bewoners van deze huizen kan dit overlast geven. Weg dichterbij huis (geluidsoverlast). Ook auto's die optrekken en afremmen. Is het niet mogelijk om de slinger de andere kant op te maken?	De slinger spiegelen, aan de andere kant van de weg, is niet mogelijk omdat de drie monumentale bomen ter plaatse van de huidige bushalte behouden dienen te worden. We hebben begrip voor uw bezorgdheid. Door de herinrichting van de openbare ruimte wordt afgedwongen dat men zich aan de verkeerssnelheid van 30 km/u houdt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit de zorgplicht van de gemeente voor haar inwoners is naar aanleiding van de inspraak beoordeeld of de geluidssituatie door de voorgenomen wijzigingen niet te veel verslechterd en of er eventueel maatregelen getroffen moeten worden om een toename van de geluidbelastingen te voorkomen of te reduceren. Het betreft hier een 30 km/u-zone, hiermee is de Wet geluidhinder feitelijk niet van toepassing. Uit de akoestische berekening volgt dat het geluideffect voornamelijk ter plaatse van de Steenwijkerweg tussen de kruisingen met de Spoorlaan en de Markeweg toeneemt door toepassing van klinkerverharding (in keperverband) en de asverspringingen. De toename bedraagt maximaal 2,5 dB. De geluideffecten zijn per woning (per object) verschillend. In de Wet geluidhinder is een toename van 2 of meer dB niet toegestaan. Zoals aangegeven is dit wettelijk kader hier niet van toepassing. Op basis van de eisen uit het Programma van Eisen en de Duurzaamheidsessie, de kwaliteit en de uitstraling van materialen wordt vastgehouden aan de keuze voor gebakken straatklinkers. De keuze voor deze verharding, i.c.m. de asverspringingen, leidt tot een toename in de geluidsbelasting op 25 woningen aan de Steenwijkerweg. In ogeschouw genomen dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor De Blesse, is de keuze voor gebakken straatklinkers gerechtvaardigd. Op het overige deel van de Steenwijkerweg (kruising Markeweg tot en met bebouwde kom zuid), Markeweg en Spoorlaan (ged.) zijn geen noemenswaardige geluidseffecten berekend.
PM-16	geluidsoverlast	Is het mogelijk om hier een geluidsmeting te doen aan de gevels van de woningen hier, voor en na de herinrichting. Dan kan met keiharde cijfers eventueel aangetoond worden dat de herinrichting, t.h.v. de asverschuiving, geen extra geluid veroorzaakt.	Wettelijk gezien (in situaties waar de Wet geluidhinder van toepassing is) worden geen geluidsmetingen aan de gevel gedaan om de belastingen op de gevel vast te stellen. Metingen op de gevel zijn namelijk altijd momentopnamen en worden beïnvloed door specifieke omstandigheden zoals weer en verkeer. Om dan een vergelijk te maken met eerdere situaties is dan. In een akoestisch onderzoek worden veel woningen beschouwd. Alle te beschouwen woningen gemeten moeten worden is dat veel werk. Eventueel kunnen geluidsmetingen nadien uitgevoerd worden, om te verifiëren of berekeningen kloppen. Het enige is dan de validatie of het model klopt. Met modellen is het uitstekend te bepalen wat de geluidemissie is bij wijzigingen (emissie vanaf de bron valt goed te modelleren). Dit is namelijk heel vaak gemeten en gevalideerd in Nederland. Een geluidsmeting aan de gevel wordt bij vraagstukken zoals wijziging in verhardingstype daarom niet uitgevoerd. Wel is een akoestische berekening verricht. Uit de akoestische berekening volgt dat het geluideffect toeneemt door toepassing van klinkerverharding (in keperverband) en de asverspringingen. De toename bedraagt maximaal 2,5 dB. De geluideffecten zijn per woning (per object) verschillend.

PM-21	geluidsoverlast	vraag, waarom worden er geen geluidsarme klinkers gebruikt om de te verwachten geluidshinder te verminderen	In de plannen wordt het dorp heringericht met een gebakken straatklinker (wegen, inritten en voetpaden), in plaats van (geluidsarme) betonstraatstenen. Gebakken straatklinkers zijn duurzamer, slijtvaster en geven bij uitstek invulling aan 'dorps karakter'. Er zijn inderdaad betonstraatstenen te verkrijgen die met een speciale deklaag geluid reducerende eigenschappen hebben. Maar zoals aangegeven, in het ontwerp wordt uitgegaan van gebakken straatklinkers.
PM-22	geluidsoverlast	waarom is er geen akoestisch rapport, volgens wet artikel110g geluidshinder, voor 30 km zone geldt er geen geluidsnorm. de raad is wel verplicht om te onderzoeken of er sprake is van aanvaardbaar woon- en leefklimaat	In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit de zorgplicht van de gemeente voor haar inwoners is naar aanleiding van de inspraak beoordeeld of de geluidsituatie door de voorgenomen wijzigingen niet te veel verslechterd en of er eventueel maatregelen getroffen moeten worden om een toename van de geluidbelastingen te voorkomen of te reduceren. Het betreft hier een 30 km/u-zone, hiermee is de Wet geluidhinder feitelijk niet van toepassing. Uit de akoestische berekening volgt dat het geluideffect voornamelijk ter plaatse van de Steenwijkerweg tussen de kruisingen met de Spoorlaan en de Markeweg toeneemt door toepassing van klinkerverharding (in keperverband) en de asverspringingen. De toename bedraagt maximaal 2,5 dB. De geluideffecten zijn per woning (per object) verschillend. In de Wet geluidhinder is een toename van 2 of meer dB niet toegestaan. Zoals aangegeven is dit wettelijk kader hier niet van toepassing. Op basis van de eisen uit het Programma van Eisen en de Duurzaamheidsessie, de kwaliteit en de uitstraling van materialen wordt vastgehouden aan de keuze voor gebakken straatklinkers. De keuze voor deze verharding, i.c.m. de asverspringingen, leidt tot een toename in de geluidsbelasting op 25 woningen aan de Steenwijkerweg. In ogenschouw genomen dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor De Blesse, is de keuze voor gebakken straatklinkers gerechtvaardigd. Op het overige deel van de Steenwijkerweg (kruising Markeweg tot en met bebouwde kom zuid), Markeweg en Spoorlaan (ged.) zijn geen noemenswaardige geluidseffecten berekend.

PM-35	geluidsoverlast	van asfalt naar klinkers geeft meer geluidsoverlast, gaarne uitleg (rapport) over verschil in geluidsoverlast tussen asfalt/ gewone klinkers en geluidsarme klinkers, elke 3 Db verhoging is een verdubbeling van geluidsoverlast,	Bekend is dat rollende voertuigen op klinker- en asfaltwegen beide geluid produceren. Dit ligt voor een groot deel aan de snelheid van het voertuig, het legverband en het type van de elementenverharding en de fundatie van de verharding. Bij hogere snelheden is het motorgeluid maatgevend. Ligt de verharding goed vast, dan zal de auto voornamelijk rolgeluid produceren. De huidige gemiddelde snelheid in het dorp ligt op 39 km/u (tussen kruisingen Markeweg-Spoorlaan). Door een verlaging van de snelheid af te dwingen naar 30 km/u neemt de geluidproductie op de wegen af. Dit geldt voor asfalt- maar ook voor klinkerwegen. Asfaltwegen geven een lagere geluidbelasting in vergelijking met klinkerwegen (dat gaat om een aantal dB). Door een verlaging van de gereden snelheid zal de verkeersveiligheid in het dorp toenemen. Een belangrijke projectdoelstelling. Met een asfaltverharding nemen de snelheden en daarmee de geluidsoverlast weer toe. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit de zorgplicht van de gemeente is beoordeeld of de geluidssituatie door de voorgenomen wijzigingen niet te veel verslechterd en of er eventueel maatregelen getroffen moeten worden om een toename van de geluidbelastingen te voorkomen. Echter omdat het hier een 30 km/u-zone betreft is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Uit de akoestische berekening volgt dat het geluideffect toeneemt door toepassing van klinkerverharding (in keperverband) en de asverspringingen. De toename bedraagt 2,5 dB. De geluideffecten zijn per woning (per object) verschillend. In de Wet geluidhinder is een toename van 2 of meer dB niet toegestaan. Zoals aangegeven is dit wettelijk kader hier niet van toepassing.
PM-71	geluidsoverlast	SVP geen klinkers, maar ASFALT i.v.m. geluidsoverlast. Wij denken dat de vele vrachtwagens en zwaar landbouwverkeer wat hier dagelijks passeert, de klinkerweg snel zal beschadigen.	Bekend is dat rollende voertuigen op klinker- en asfaltwegen beide geluid produceren. Dit ligt voor een groot deel aan de snelheid van het voertuig, het legverband en het type van de elementenverharding en de fundatie van de verharding. Bij hogere snelheden is het motorgeluid maatgevend. Ligt de verharding goed vast, dan zal de auto voornamelijk rolgeluid produceren. De huidige gemiddelde snelheid in het dorp ligt op 39 km/u (tussen kruisingen Markeweg-Spoorlaan). Door een verlaging van de snelheid af te dwingen naar 30 km/u neemt de geluidproductie op de wegen af. Dit geldt voor asfalt- maar ook voor klinkerwegen. Asfaltwegen geven een lagere geluidbelasting in vergelijking met klinkerwegen (dat gaat om een aantal dB). Door een verlaging van de gereden snelheid zal de verkeersveiligheid in het dorp toenemen. Een belangrijke projectdoelstelling. Met een asfaltverharding nemen de snelheden en daarmee de geluidsoverlast weer toe. Met een goede fundatie van de klinkerverharding is de kans op verzakkingen van de verharding minimaal.

PM-79	geluidsoverlast	Waarom klinkers? Dit geeft meer geluidsoverlast dan asfalt.	Met een klinkerverharding wordt voldaan aan de projectdoelstelling 'herinrichting met een dorps karakter'. Bekend is dat rollende voertuigen op klinker- en asfaltwegen beide geluid produceren. Dit ligt voor een groot deel aan de snelheid van het voertuig, het legverband en het type van de elementenverharding en de fundatie van de verharding. Bij hogere snelheden is het motorgeluid maatgevend. Ligt de verharding goed vast, dan zal de auto voornamelijk rolgeluid produceren. De huidige gemiddelde snelheid in het dorp ligt op 39 km/u (tussen kruisingen Markeweg-Spoorlaan). Door een verlaging van de snelheid af te dwingen naar 30 km/u neemt de geluidproductie op de wegen af. Dit geldt voor asfalt- maar ook voor klinkerwegen. Asfaltwegen geven een lagere geluidbelasting in vergelijking met klinkerwegen (dat gaat om een aantal dB). Door een verlaging van de gereden snelheid zal de verkeersveiligheid in het dorp toenemen. Een belangrijke projectdoelstelling. Met een asfaltverharding nemen de snelheden en daarmee de geluidsoverlast weer toe.
PB-22	geluidsoverlast	Ook vraag ik me af of het geen extra geluidsoverlast geeft dat er een 'slinger van de weg' voor het huis komt. De weg komt namelijk dichterbij de huizen en het is nu al dat je de auto's goed kunt horen. In de presentatie werd er aangegeven dat er een mooie uitstraling komt voor het 'winkelcentrum'. Het perkje met groen vond ik erg leuk om voor het huis te hebben, maar is er niet iets mogelijk dat de slinger de andere kant op gaat, want denk dat het 'winkelcentrum' daar minder last van heeft dan de bewoners.	De slinger spiegelen, aan de andere kant van de weg, is niet mogelijk omdat de drie monumentale bomen ter plaatse van de huidige bushalte behouden dienen te worden. We hebben begrip voor uw bezorgdheid. Door de herinrichting van de openbare ruimte wordt afgedwongen dat men zich aan de verkeerssnelheid van 30 km/u houdt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit de zorgplicht van de gemeente voor haar inwoners is naar aanleiding van de inspraak beoordeeld of de geluidssituatie door de voorgenomen wijzigingen niet te veel verslechterd en of er eventueel maatregelen getroffen moeten worden om een toename van de geluidbelastingen te voorkomen of te reduceren. Het betreft hier een 30 km/u-zone, hiermee is de Wet geluidhinder feitelijk niet van toepassing. Uit de akoestische berekening volgt dat het geluideffect voornamelijk ter plaatse van de Steenwijkerweg tussen de kruisingen met de Spoorlaan en de Markeweg toeneemt door toepassing van klinkerverharding (in keperverband) en de asverspringingen. De toename bedraagt maximaal 2,5 dB. De geluideffecten zijn per woning (per object) verschillend. In de Wet geluidhinder is een toename van 2 of meer dB niet toegestaan. Zoals aangegeven is dit wettelijk kader hier niet van toepassing. Op basis van de eisen uit het Programma van Eisen en de Duurzaamheidsessie, de kwaliteit en de uitstraling van materialen wordt vastgehouden aan de keuze voor gebakken straatklinkers. De keuze voor deze verharding, i.c.m. de asverspringingen, leidt tot een toename in de geluidsbelasting op 25 woningen aan de Steenwijkerweg. In ogenschouw genomen dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor De Blesse, is de keuze voor gebakken straatklinkers gerechtvaardigd. Op het overige deel van de Steenwijkerweg (kruising Markeweg tot en met bebouwde kom zuid), Markeweg en Spoorlaan (ged.) zijn geen noemenswaardige geluidseffecten berekend.

Bijlage 1.9

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-20	fietsters	Hoe is het fietsverkeer geregeld in combinatie met groot landbouwverkeer en de verkeersremmers?	Binnen het plan (Steenwijkerweg, Spoorlaan (ged.) en Markeweg) rijden de fietsers op de rijbaan, daar is ruimte voor fietsers en gemotoriseerd verkeer.
GRv1-14	fietsters	fietsters op voetpad	Nee, de fietsers krijgen naast het gemotoriseerd verkeer ruimte op de rijbaan.
GRv2-03	fietsters	wel akkoord met 30 km u, daar horen nee moeten fietsers op de rijbaan	Dank, eens met de stelling
GRv2-05	fietsters	Fietsters op rijbaan toch wel een goed voorstel	Dank.
GRv2-07	fietsters	Beter voor fietsers, maar fietsers op de weg blijft spannend voor mensen met kleine kinderen denken wij	Dank. Uiteraard moeten verkeersdeelnemers alert blijven.
GRv2-08	fietsters	de maatregelen van de fietsers op de weg de haag beplanting zijn natuurlijk allemaal remmende maatregelen zowel voor doorgaand verkeer als opkomend verkeer	Eens.
GRv2-09	fietsters	als je fietst op de Steenwijkerweg moet je ook echt je ruimte nemen. Met kinderen fiets ik altijd heel erg ruim op de weg, zeker niet achterelkaar	Eens.
WB-08	fietsters	Het voorrang geven aan fietsers die de Spoorlaan oversteken is vragen om ongelukken	Op een gelijkwaardig kruispunt hebben fietsers (bestuurder) van rechts voorrang, ook op gemotoriseerd verkeer.
WB-23	fietsters	Op zich een goed plan maar denk niet dat het de veiligheid van vooral de jongere fietsers ten goede komt	De fietsers krijgen naast gemotoriseerd verkeer ruimte op de rijbaan, zoals dat elders binnen de bebouwde kom ook plaatsvindt.
WB-35	fietsters	Jammer dat fietsers in dit ontwerp niet veilig gehouden worden	De fietsers krijgen naast gemotoriseerd verkeer ruimte op de rijbaan, zoals dat elders binnen de bebouwde kom ook plaatsvindt.
WB-44	fietsters	Plus fietspad te slecht zichtbaar vanuit de richting van het spoor	Het fietspad ligt op de gelijkwaardige kruising Spoorlaan/Nieuwstraat. De zichtlijnen op de fietsers die hier vandaan komen zijn goed.

Bijlage 1.10

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-33	PVR, draaicirkels, passeren	profiel van ruimte rondom bankjes wanneer auto's of auto en vrachtauto elkaar passeren	De wegbreedte in 30 km/u zones is standaard (voorschriften en richtlijnen) 5,5 m. Voor de Steenwijkerweg en de Spoorlaan geldt, gezien het feit dat ook landbouw- en vrachtverkeer deze route gebruikt, een wegbreedte van 5,8 m. Voor de Markeweg bedraagt de breedte in het ontwerp 5,55 m. Er is daarmee voldoende ruimte aanwezig om elkaar te passeren.
CH-40	PVR, draaicirkels, passeren	Markeweg is er rekening gehouden met dat een vrachtwagen bij ons het erf in kan draaien? aangezien het nu al krap is en dat er t.o. ons groen is gepland. Het gaat om beide inritten	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren.
CH-42	PVR, draaicirkels, passeren	Zeer gevaarlijk bankje voor woning, met vrachtwagens naar buitengoed toe	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren. Deze voertuigen kunnen langs het bankje de draai naar Buitengoed maken.
GRv2-01	PVR, draaicirkels, passeren	prima ontwerp, let op met indraaiende vrachtauto's - even persoonlijk contact via mail	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren.
WB-42	PVR, draaicirkels, passeren	De groene strook aan de Markeweg is aan de verkeerde kant m.b.t. Indraaien vrachtwagen op agrarische bedrijf	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren.
WB-77	PVR, draaicirkels, passeren	ruimte bij bankjes bij asverspringing nabij "winkelcentrum" wanneer mvt elkaar passeren	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren.
PM-05	PVR, draaicirkels, passeren	Door hier extra ruimte te geven voor voetgangers, maakt dit het kruispunt zeker veiliger. Als nu een auto de bocht te kort neemt, levert dit soms gevaarlijke situaties op.	Klopt, dit is ook de reden om hier iets meer ruimte rondom de woning te creëren.

PM-38	PVR, draaicirkels, passeren	bussen, tractoren, vrachtwagens zullen bij het nemen van deze bocht op de Markeweg op de andere rijbaan uitkomen. Hoe wordt voorkomen dat tegemoetkomend verkeer verrast wordt en hoe wordt klemrijden voorkomen?	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren. Dat betekent dat het verkeer bochten kan nemen zonder op de aanliggende rijstrook uit te komen. Verkeer wordt niet verrast of klemgereden.
PM-49	PVR, draaicirkels, passeren	Komt er ook een verhoging tussen stoep en wegdek voor de woning. Als dit niet zo is dat wordt dit een uitwijkgebied voor doorgaand verkeer. Vrachtauto's' draaien nu al over de bloembakken heen als ze bij buitengoed moeten zijn.	Er komt geen verhoging tussen het gedeelte van de rijbaan en de overige ruimte. De rijbaan wordt geaccentueerd door een verdiept aangebracht goot, dit is detaillering die in de volgende ontwerpfase aan de orde komt.
PM-81	PVR, draaicirkels, passeren	Bochten Spoorlaan en Markeweg zijn erg krap voor vrachtverkeer/landbouwverkeer.	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren.
PB-06	PVR, draaicirkels, passeren	Verder draaien de vrachtauto's nu al bijna door de bestaande bloembakken heen als ze naar buitengoed gaan. Als er geen verhoging in komt zijn we terug bij af zoals het was in de jaren tachtig. Te dicht bij de woning draaien. Zeer onveilig!!!	In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren. Dat betekent dat het verkeer de draai kan nemen naar Buitengoed.

Bijlage 1.11

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-03	verkeersremmende maatregelen	Gaat de drempel van de Markeweg eruit?	De huidige drempel ter plaatse van Markeweg 14 wordt verwijderd.
CH-09	verkeersremmende maatregelen	entree Steenwijkerweg zuid, ligt vlak na midden geleider, dat zijn veel maatregelen vlak bij elkaar. is het wellicht verstandig om deze te combineren.	De middengeleider zal met de herinrichting worden verwijderd. Hiervoor in de plaats wordt een kommaatregel toegepast; een versmalling in een drempelconstructie.
GRv2-02	verkeersremmende maatregelen	mooi plan. Woont SW#17, met gierende banden door de "wissel"	Dank, de "wissel" betreft de komgrens. Ter plaatse wordt een versmalling in een drempelconstructie aangebracht.
GRv2-04	verkeersremmende maatregelen	Graag voorbeelden aandragen die bewezen effectief zijn voor 30km/u (hoe groot moeten de asverspringingen zijn, hoe steil de opgangen naar de plateaus en drempels, etc.). Bewezen effectief, niet alleen voor de eerste keer, maar ook voor mensen die de route vaak rijden	De verkeersmaatregelen die uitgedacht zijn om het verkeer naar 30 km/u te krijgen en te houden, zijn reguliere oplossingen die elders in Nederlandse gemeenten ook gemeengoed zijn. Bij het ontwerpen van de verkeersmaatregelen zijn de geldende voorschriften en ontwerprichtlijnen gevolgd. Hoe groot asverspringingen moeten zijn is afhankelijk van de beschikbare fysieke ruimte. In het geval van De Blesse moet de asverspringing passen binnen de ruimte tussen de gevels en effectief zijn. Effectief is in dit geval een verspringing over een gehele rijstrook. Voor wat betreft de steilheid (helling) van de drempels geldt dat hoe steiler, hoe groter de remmende werking van de drempel. Vaak wordt een afweging gemaakt van effectiviteit versus comfort. In dit plan wordt uitgegaan van een hellinglengte van 2,4 m.
PM-44	verkeersremmende maatregelen	Worden het verhoogde plateau's/ drempels? Of "schijn" drempels?	Binnen de projectgrenzen worden verhoogde plateau's/drempels toegepast. Deze verhogingen zorgen onder andere voor snelheidsverlaging.
PM-45	verkeersremmende maatregelen	Wat worden de echte verkeersremmers? Om de snelheid eruit te halen?	Er zijn meerdere snelheidsremmende maatregelen in het ontwerp opgenomen, namelijk: versmallingen bij de entree' s van het dorp (in een drempelconstructie), asverspringingen, plateau's op kruispunten en drempelconstructies.
PM-62	verkeersremmende maatregelen	Als busmaatschappij en hulpdiensten geen steile drempel (helling 1,2 m lang) willen hebben dan is het beter om hier een forse wegversmalling aan te leggen. Het is namelijk een lang recht eind tussen komgrens en kruising met Markeweg.	Vooralsnog gaan we uit van een drempel met een helling van 2,4 m lang, ook gericht op comfort. Overleg met OV-vervoer en hulpdiensten zal in komende ontwerpfase plaatsvinden.
PM-77	verkeersremmende maatregelen	Zowel noordkant als zuidkant van De Blesse: dagelijks maken een zeer groot aantal voertuigen gebruik van de toegangswegen. Door de toegang te versmallen krijg je vele rem en optrekbewegingen. Dit maakt het niet veiliger en de milieubelasting hoger.	Juist, door de versmalling (in een drempelconstructie) bij de entrees van het dorp moet het verkeer afremmen tot 30 km/u en met die snelheid het dorp doorrijden. Ons inziens wordt met een lage snelheid de verkeersveiligheid verhoogt en de milieubelasting beperkt.

PM-80	verkeersremmende maatregelen	Waarom drempels? Dit geeft veel afremmend en optrekkend verkeer, is ook geluids en milieuoverlast.	Door toepassing van de plateau's (o.a. bij de entrees van het dorp en in het dorp) moet het verkeer afremmen tot 30 km/u en met die snelheid blijven rijden. Ons inziens wordt met een lage snelheid de verkeersveiligheid verhoogt en de milieubelasting beperkt.
-------	------------------------------	--	--

Bijlage 1.12

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
PM-01	kadastraal	Ter hoogte van ons pand is aan de westzijde van de plantenbak het trottoir geprojecteerd achter de kadastrale grens, dus op onze grond. Kunnen wij daar wat van vinden?	Zeker, uw bent kadastraal eigenaar. We willen hier graag maatwerk leveren. De kadastrale begrenzing van dit perceel loopt niet evenwijdig aan de Steenwijkerweg, maar knikt halverwege het perceel schuin van de weg af. In het ontwerp willen we graag een logisch lijnenspel behouden. We passen het ontwerp nu aan, waarbij de kadastrale grenzen worden gerespecteerd.
PM-10	kadastraal	Wordt hier rekening gehouden met de kadastrale grens. Lijkt of het pad tegen de huizen aan komt. Echter hoort het stukje voor de huizen nog bij de bewoners.	We willen hier graag met de eigenaar maatwerk leveren. De kadastrale begrenzing van dit perceel ligt enkele decimeters voor de gevel van de woning. In het ontwerp willen we graag een logisch lijnenspel behouden. We passen het ontwerp nu aan, waarbij de kadastrale grenzen worden gerespecteerd.
PM-36	kadastraal	Op onze kavel wordt onze gehele stoep met oprit door het ontwerp geconfisqueerd. Wij willen graag na de herinrichting deze stoep transformeren naar een nette voortuin.	We willen hier graag maatwerk leveren. De kadastrale begrenzing van dit perceel loopt niet evenwijdig aan de Steenwijkerweg, maar knikt halverwege het perceel schuin van de weg af. In het ontwerp willen we graag een logisch lijnenspel behouden. We passen het ontwerp nu aan, waarbij de kadastrale grenzen worden gerespecteerd.
PB-11	kadastraal	Ik zie dat een deel van mijn grond (stuk oprit) bij de weg wordt getrokken? Daar ben ik het niet mee eens. Als ze dat willen in straten prima, maar dan wel in een andere kleur stenen zodat het duidelijk is dat het privé grond is en dus geen stoep voor algemeen gebruik. Ik parkeer 1 van mijn auto vooraan op mijn oprit!	We willen hier graag met de eigenaar maatwerk leveren. De kadastrale begrenzing van dit perceel ligt enkele decimeters voor de gevel van de woning. In het ontwerp willen we graag een logisch lijnenspel behouden. We passen het ontwerp nu aan, waarbij de kadastrale grenzen worden gerespecteerd.
PB-19	kadastraal	Op de voorlopige plantekening van de Steenwijkerweg wordt onze stoep meegenomen in het plan. Dat past eigenlijk niet in ons plan. Wij willen in de toekomst wanneer de Steenwijkerweg zijn dorpse karakter heeft gekregen graag een voortuintje maken van onze stoep. Wij zouden dan ook graag zien dat het plan hierop aangepast wordt, ik denk wel dat dit mogelijk is toch?	We willen hier graag maatwerk leveren. De kadastrale begrenzing van dit perceel loopt niet evenwijdig aan de Steenwijkerweg, maar knikt halverwege het perceel schuin van de weg af. In het ontwerp willen we graag een logisch lijnenspel behouden. We passen het ontwerp nu aan, waarbij de kadastrale grenzen worden gerespecteerd.
PB-20	kadastraal	Misschien kan de parkeervoorziening vervallen, alhoewel ik niet denk dat buurman dat een goede optie vindt. Maar ik begreep dat buurman niet persé een boom voor zijn huis hoeft, dus wellicht is er daar wat in te vinden, kan de parkeerstrook bij nr. **, en wij weer onze stoep c.q. voortuintje terug. Wij hebben geen bezwaar tegen de extra boom en de groenstrook is ook ok, maar wij zouden graag onze voortuin willen houden (is kadastraal trouwens ook onze grond).	De ruimte tussen de inritten van de woningen te klein om het parkeervak voor woning te plaatsen. Het parkeervak wordt niet verplaatst. Voor wat betreft uw kadastraal eigendom respecteren we deze grenzen in het ontwerp. Wel willen we graag maatwerk gaan leveren, zodat in het ontwerp een logisch lijnenspel ontstaat.
PB-23	kadastraal	In het plan zie ik ook dat het pad tegen het huis aankomt. Dit voorjaar wil ik graag voor het huis een klein perkje maken, zodat voetgangers niet meer zo dicht langs het huis kunnen lopen. Dit stukje grond hoort nog bij de huizen. Weet niet of hier rekening mee gehouden is bij het plan.	Uiteraard staat het u vrij uw eigen grond in te richten naar uw wensen. We willen hier graag met de eigenaar maatwerk leveren. De kadastrale begrenzing van dit perceel ligt enkele decimeters voor de gevel van de woning. In het ontwerp willen we graag een logisch lijnenspel behouden. We passen het ontwerp nu aan, waarbij de kadastrale grenzen worden gerespecteerd.

Bijlage 1.13

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-01	Snelheid buiten de kom	kunnen we aanrijden met 60km/h i.p.v. 80, het snelheidsverschil is erg groot	Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. In dit project wordt buiten de bebouwde kom geen verkeersmaatregel toegepast om de snelheid te verlagen. Het gemeentebestuur onderzoekt of in de toekomst (delen van) wegen in het buitengebied worden gecategoriseerd/ingericht als 60 km wegen.
WB-22	Snelheid buiten de kom	Aanrijsnelheid op het dorp aanpassen	Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. In dit project wordt buiten de bebouwde kom geen verkeersmaatregel toegepast om de snelheid te verlagen. Het gemeentebestuur onderzoekt of in de toekomst (delen van) wegen in het buitengebied worden gecategoriseerd/ingericht als 60 km wegen.
WB-50	Snelheid buiten de kom	Is van 80 km/u naar 30 km/u wettelijk wel toegestaan?	De overgang van 80 naar 30 km/u dient wettelijk gezien in stappen gedaan te worden (80-60-30 km/u of 80-50-30 km/u). Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. In dit project wordt buiten de bebouwde kom geen verkeersmaatregel toegepast om de snelheid te verlagen. Het gemeentebestuur onderzoekt of in de toekomst (delen van) wegen in het buitengebied worden gecategoriseerd/ingericht als 60 km wegen.
PM-02	Snelheid buiten de kom	Wij wonen zelf net buiten De Blesse aan de Steenwijkerweg 114, wat wordt hier de maximumsnelheid 60 of 80? Het is nu bij tijden al een racebaan als men uit de bebouwde kom komt. Komen hier ook nog maatregelen voor, een extra wegversmalling ofzo?	Op dit deel van de Steenwijkerweg, buiten de bebouwde kom, geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. In dit project wordt buiten de bebouwde kom geen maatregel toegepast. Het gemeentebestuur onderzoekt of in de toekomst (delen van) wegen in het buitengebied worden gecategoriseerd/ingericht als 60 km wegen.
PM-17	Snelheid buiten de kom	Om snelheidsreductie te bevorderen en verkeersstroom te verminderen gebied buiten bebouwde kom 60 km maken. Er wordt nadien eerder 30 km gereden en men zal vanaf Wolvega/Steenwijk eerder de A32 nemen, omdat via De Blesse geen tijdswinst oplevert.	Op dit deel van de Steenwijkerweg, buiten de bebouwde kom, geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. In dit project wordt buiten de bebouwde kom geen maatregel toegepast. Het gemeentebestuur onderzoekt of in de toekomst (delen van) wegen in het buitengebied worden gecategoriseerd/ingericht als 60 km wegen.
PM-18	Snelheid buiten de kom	Om snelheidsreductie te bevorderen en verkeersstroom te verminderen gebied buiten bebouwde kom 60 km maken. Er wordt nadien eerder 30 km gereden en men zal vanaf Wolvega/Steenwijk eerder de A32 nemen, omdat via De Blesse geen tijdswinst oplevert.	Op dit deel van de Steenwijkerweg, buiten de bebouwde kom, geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. In dit project wordt buiten de bebouwde kom geen maatregel toegepast. Het gemeentebestuur onderzoekt of in de toekomst (delen van) wegen in het buitengebied worden gecategoriseerd/ingericht als 60 km wegen.

Bijlage 1.14

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-19	riolering	Worden alle werkzaamheden aan riool en dergelijke ook mee berekend? Als er iets aan het riool moet gebeuren (oude bende) moet anders die nieuwe bestrating e.d. er weer uit	Nee, er worden geen werkzaamheden aan de riolering van de woonpercelen voorzien. In het project is de afvoer van hemelwater van voetpad en rijbaan voorzien.
CH-24	riolering	waar zitten de kolken in de holle bestrating	De kolken komen in de molgoot. In een latere ontwerpfase zal dit worden uitgewerkt.
PM-43	riolering	Hier zit een put. Het is mij onduidelijk hoe de weginrichting hier eruit komt te zien. Ik vraag me af hoe hemelwater op dit punt in de nieuwe situatie wordt afgevoerd, omdat die put volgens mij binnen de verhoging van de verkeersdrempel valt.	Het betreft een put (mangat) naar de gemeentelijke riolering. Deze is volgens tekeningen gelegen in het midden van het fietspad, op een paar meter vanaf het kruispunt in de Spoorlaan. Dit fietspad valt buiten het projectgebied. Afvoer van hemelwater van plateaus wordt in een latere projectfase uitgewerkt.
PM-54	riolering	hoe zit t met waterafvoer voor woning, nu staat alles al blank bij buitengoed. op het ontwerp nergens te zien waar dit komt	Afvoer van hemelwater van plateaus wordt in een latere ontwerpfase van het project uitgewerkt. Het feit dat perceel Buitengoed wateroverlast heeft bij stevige buien is bekend. Dit zal uitgewerkt worden d.m.v. onder andere een hoogteplan.
PM-58	riolering	Wordt de put in de huidige goot ook meegenomen? Die ligt momenteel dermate hoog dat bij regen er grote plassen bij ons op de oprit staan. Het water wordt onvoldoende afgevoerd naar de put tussen de woningen (of de andere zijde).	De hemelwaterafvoer wordt geheel herzien. Op basis van een hoogteplan wordt het hemelwater afgevoerd richting de as van de weg.

Bijlage 1.15

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
GRv1-09	uitvoering	hoelang duurt de uitvoering, niet alles er in 1 x uit	Hoelang de uitvoering duurt, is nu niet aan te geven. De aannemer worden randvoorwaarden meegegeven. Bereikbaarheid van het dorp en doorstroming van het verkeer zijn belangrijke voorwaarden tijdens de uitvoering. Dit betekent dat de uitvoering gefaseerd plaatsvindt.
GRv1-10	uitvoering	de Nieuwstraat wordt tijdens de aanleg de nieuwe Steenwijkerweg	Tijdens de uitvoering worden de aannemer voorwaarden opgelegd om te zorgen voor verkeersdoorstroming op de Steenwijkerweg.
WB-26	uitvoering	Mooi ontwerp, fijn dat de avond zo kon plaats vinden. 1 vraag; wanneer wordt er begonnen? Is dat al duidelijk?	Toegelicht tijdens de presentatie; begin 2022.
WB-62	uitvoering	In etappes van 100 meter de Steenwijkerweg aanpakken betekent dat we 4 jaar in de zooi zitten	Door een gefaseerde aanpak van de uitvoering wordt de verkeersdoorstroming en de bereikbaarheid beter geborgd. Naar verwachting duurt de uitvoering korter dan vier jaar.
PM-24	uitvoering	Hoe zit het met de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden? Dit jaar is voor ons zeer slecht in verband met Corona. Als we komend jaar niet bereikbaar zijn en er zelf niet langs kunnen komt het voor ons niet goed!	De aannemer worden randvoorwaarden meegegeven. Bereikbaarheid van het dorp en doorstroming van het verkeer zijn belangrijke voorwaarden tijdens de uitvoering. Dit betekent dat de uitvoering gefaseerd plaatsvindt.

Bijlage 1.16

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
WB-70	vrachtverkeer	Hoe wordt opgelost voor vrachtverkeer	Vrachtverkeer kan net als in de huidige situatie door De Blesse haar weg volgen. In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren.

PM-73	vrachtverkeer	Transport met vrachtwagens met daarop lading van en naar ons bedrijf (TAB De Blesse) wordt lastig met deze inrichting. Uitgaande lading (gecoate tanks) kan beschadigd raken door de beplanting(bomen). In hoeverre is hier rekening mee gehouden?	Met TAB De Blesse zijn in september 2019 de plannen doorgesproken. Door TAB De Blesse is aangegeven dat de aan- en afvoer van tanks plaatsvindt vanuit het zuiden via A32 en Willemsoord. Er is daarom geen rekening gehouden met schade aan gecooate tanks.
-------	---------------	--	--

Bijlage 1.17

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
GRv1-17	uitzicht	Nieuwe plan Steenwijkerweg, net een gevangenis, boom voor het raam parkeerplek voor het raam, spoorlaan geen zicht vanaf afrit.	Hiervan nemen wij notie. De Steenwijkerweg, Spoorlaan (ged.) en Markeweg krijgen in totaliteit een meer dorps karakter, maar op perceelniveau kan dit afwijken. De kruising nabij de woning wordt voorzien van krappere bochtstralen, om voetgangers rond de woning meer ruimte te geven en auto's wat verder van de woning te krijgen. Bomen en groen voor de woning dragen bij aan het verminderen van hittestress. Onderzocht wordt of de groen haagstructuur en het voetpad aan de noordzijde van de Spoorlaan gespiegeld kan worden naar de zuidzijde van de Spoorlaan. Dit betekent wel dat de parkeerruimte verplaatst naar de noordzijde van de Spoorlaan. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.
PM-29	uitzicht	Door het autoluw maken van Spoorlaan, voel ik mij een slachtoffer, door parkeerplaatsen voor mijn raam. Omdat ik een hoekwoning heb, heb ik al meer overlast. Dit voorstel is voor mij niet acceptabel, graag andere oplossing	De Spoorlaan wordt niet autoluw gemaakt. De inrichting en het snelheidsregime op de Spoorlaan veranderd. De Steenwijkerweg en de Spoorlaan komen verder van de woning af te liggen. We houden het hoofdconcept voor ontwerp aan, daarin proberen we rekening te houden met individuele belangen, maar het algemeen belang prevaleert.

Bijlage 1.18

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-04	Openbaar vervoer	is plan afgestemd met beroepsgoederenvervoer en ov-bedrijven?	Het ontwerp is niet voorgelegd aan beroepsgoederenvervoer en OV-bedrijven. Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. OV-bedrijven zijn door de gemeente op de hoogte gesteld van de planvorming. In het ontwerp is rekening gehouden met draaicirkels en breedtes van vrachtauto's, bussen en tractoren.
CH-21	Openbaar vervoer	hoe kan iemand in een rolstoel op de bushalte komen op een veilige manier	De paden naar de bushaltes worden van een helling voorzien, zodat ook mensen in een rolstoel met het OV-vervoer kunnen reizen.

Bijlage 1.19

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
GRv1-03	trillingen	risico op trillingsoverlast	Dit is een aandachtspunt voor een latere fase in het project. Maar in het werk worden geen heiwerkzaamheden uitgevoerd. In eerste aanleg bestaat er geen risico op trillingsoverlast of noodzaak voor het doen van trillingsmetingen. De verwijdering van de huidige - en de aanleg van de nieuwe - wegen en paden worden uitgevoerd door mobiele kranen en transportauto's. Door een goede fundering van de weg aan te leggen, wordt de trilling van voertuigen opgeheven.

PM-25	trillingen	Ik kan mij goed vinden in het ontwerp van de Steenwijkerweg. Mijn vraag gaat meer over de uitvoering ervan. Ik vraag mij af of er tijdens de (sloop)werkzaamheden ook trillingsmetingen worden gedaan aan de woningen langs het project?	Dit is een aandachtspunt voor een latere fase in het project. Maar in het werk worden geen heiwerkzaamheden uitgevoerd. In eerste aanleg bestaat er geen risico op trillingsoverlast of noodzaak voor het doen van trillingsmetingen. De verwijdering van de huidige - en de aanleg van de nieuwe - wegen en paden worden uitgevoerd door mobiele kranen en transportauto's. Door een goede fundering van de weg aan te leggen, wordt de trilling van voertuigen opgeheven.
-------	------------	--	---

Bijlage 1.20

ID	Steekwoord	Opmerking/vraag	Reactie
CH-27	landbouwverkeer	wordt het landbouwverkeer het onmogelijk gemaakt om een stukje Parralelweg mee te nemen, dit gebeurt tegenwoordig regelmatig	Een goede suggestie. In het ontwerp is op het kruispunt bushalte Noord met de Steenwijkerweg een strook grasbetonstenen opgenomen, om landbouwverkeer op dit punt goed te faciliteren. Om dit ook daadwerkelijk af te dwingen opteren we in de oostelijk berm van de Steenwijkerweg beplanting aan te brengen, zodat landbouwverkeer niet door de grasberm kan rijden om op de parallelweg te komen.
WB-52	landbouwverkeer	Graag aandacht houden voor dubbel landbouw verkeer en de fietser ...juist bij snelheidsbeperkingen	Daar is zeker aandacht voor in het ontwerp. Eventueel kan de fietser makkelijk stoppen op het trottoir, er worden schuine banden toegepast. Uitzondering hierop zijn de banden rond de groenvakken.