

College van burgemeester en wethouders

GOEDGEKEURD

Zitting van 17 september 2019
Beheer en Realisatie - Openbare
Ruimte

7 2019_B&W_00426 Informatienota Kuinre N351 - informeren

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer R. Bats, Burgemeester; de heer B. Harmsma, Wethouder; mevrouw T. Jongman, Wethouder;
de heer M. Scheringa, Wethouder; mevrouw T. Bijl

Zijn eveneens aanwezig:

de heer G. Smilda, loco-secretaris

Afwezig:

mevrouw J. Groot de, Secretaris

Informatienota

Inleiding

Op de politieke markt van 27 augustus 2019 is ingesproken door Plaatselijk Belang Kuinre. Alle fracties van de gemeenteraad hebben het college opgedragen zich maximaal in te spannen om de maximumsnelheid op de N351 terug te brengen naar 50 km/uur. Wethouder Scheringa heeft daarop de volgende toezeggingen gedaan:

- De wethouder zegt toe zich tot het uiterste te zullen inspannen voor het realiseren van de wens van de inwoners van Kuinre om de maximumsnelheid van de weg terug te brengen naar 50 km.
- De wethouder zal de provincie verzoeken een schriftelijke motivatie aan te leveren waarom de provincie de snelheid van 80 km wil handhaven.
- De wethouder zegt toe te streven naar het niet kappen van bomen, nu er een nieuwe aanpak wordt voorgestaan.

De geplande inloopavond voor de inwoners van Kuinre die gepland was op 5 september is door de provincie verplaatst naar 12 september. Daar wordt de uitvoering van het groot onderhoud van de N351 toegelicht. De werkzaamheden beperken zich tot het traject van de Friese grens tot de aansluiting van 't Noordeinde. Het vervolg van het traject ter hoogte van het dorp Kuinre en tot aan de grens met Flevoland zal nu dus niet worden uitgevoerd. Over de mogelijkheden om dat deel tot een gewenst 50 km/uur regime in te richten zal de provincie nog nader met de gemeente in overleg treden.

Het college stelt zich op het standpunt dat de eindsituatie van dat deel van de N351 moet zijn dat het een 50 km/h weg wordt.

Dit proces vraagt nog wel de nodige afwegingen en afstemming tussen gemeente en provincie. De motivatie van de provincie en de bijbehorende verslagen van de gehouden werkateliers in 2019 treft u hierbij aan. De kap van bomen langs het traject is niet vergund en de procedure daarvoor wordt dan ook niet doorgezet. De verleende vergunning voor het kappen van 10 bomen vanwege de gesteldheid van de bomen, nabij de begraafplaats, is niet gekoppeld aan de geplande wegwerkzaamheden.

Kernboodschap

De door de provincie voorgenomen werkzaamheden ter plaatse van het dorp Kuinre worden niet gestart. De mogelijkheid om voor een 50 km/u inrichting te kiezen blijft daarmee aanwezig. Het voorkomt uitgaven aan wegaanpassingen die wellicht op korte termijn onnodig blijken te zijn. In afwachting van de definitieve plannen voor dit traject worden de gezonde bomen nu niet gekapt.

Consequenties voor de gemeente

De komende tijd zal de gemeente samen met de provincie bespreken hoe en tegen welke kosten een 50 km/h regime wel mogelijk is. De termijn waarop die mogelijkheden en uitvoering daarvan afgerond zullen zijn is nu nog niet bekend. Als die wel bekend zijn zal de raad daarover tijdig geïnformeerd worden door het college.

Communicatie

De inloopbijeenkomst die voor de start van de werkzaamheden gepland was op 5 september is verplaatst naar 12 september. Circa 400 geadresseerden in en rondom Kuinre zijn daarover door de provincie per brief geïnformeerd.

Vervolg

Voor het vervolg is nog geen precieze planning af te geven op dit moment.

Besluit

Beslispunt 1

Het college besluit de informatienota over de N351 bij Kuinre vast te stellen en inclusief bijlagen aan de gemeenteraad te verzenden.

Bijlagen

1. Kuinre - Presentatie N351 Kuinre - Eerste Werkatelier.pdf
2. Kuinre - Presentatie N351 Kuinre - Tweede Werkatelier.pdf
3. Kuinre - Presentatie N351 Kuinre - Derde Werkatelier.pdf
4. Ingebrachte punten bewoners Kuinre – N351.pdf
5. N351 memo proces en argumentatie 80 km.pdf

Eerste werkatelier N351

Kuinre | De Kleine Burcht
3 juni 2019

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Programma

| Welkom | Presentatie | De opgaven rondom Kuinre | Einde |

Start: 19.30 u.

Einde: 21.30 u. **Let op:** hand-out wordt digitaal nagezonden.



Michiel Evers & Jenno Kootstra

Adviseurs Mobiliteit
Ruimte | Planvorming en Mobiliteit



Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Eerste werkatelier N351 | Kuinre

Werkatelier(s) | Proces | Verkeersveiligheid en Wegontwerp

Werkatelier(s)

Participatie | N351
Toelichting

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Werkatelier(s) | Toelichting



Het betrekken van de omgeving is **van groot belang** om de zorgen boven tafel te krijgen en draagvlak te creëren. Door met **de belanghebbenden in Kuinre** (werkgroep N351) een **drietal werkateliers** door te lopen zorgen we voor dit draagvlak door:

- **Helderheid** over het proces tot nu toe en over het vervolg;
- We zorgen voor **goede en eenduidige antwoorden** op alle vragen.
- We zorgen voor een **helder en objectief afwegingskader**, zodat keuzes uitgelegd kunnen worden.
- We zijn **duidelijk** in waar de omgeving over **mee kan denken** en **waarover ook niet**.

Werkatelier(s) | Toelichting (vervolg)



De werkateliers hebben een snelle doorlooptijd. Er is daarin sprake van een iteratief proces waarbij steeds meer informatie beschikbaar komt die wordt meegewogen om uiteindelijk keuzes te maken. Dat vergt van alle aanwezigen een houding die gericht is op samenwerken. En vanuit die insteek daadwerkelijk verder komen. Wij werken daarom volgens het principe van **Coöperatief Ontwikkelen**. Een coöperatieve werksfeer is bepalend voor een goed verloop van het proces.

Een **vijftal spelregels** helpt ons daarbij:

- Opdrachtgever, gebruiker of deskundige: **ieders rol is gelijkwaardig**;
- Iedereen voelt zich **verantwoordelijk** voor het eindresultaat;
- Knowledge of the crowd: **samen kom je verder**;
- De werksfeer is open en **oplossingsgericht**;
- Afwijkende meningen/ standpunten zijn **toegestaan**;
- **Gezamenlijk belang en begrip**: oog voor het grotere geheel.

Werkatelier 1 | Elkaar informeren



De doelen van het eerste werkatelier zijn informeren:

1. **Proces:** Waar staan we? Hoe zit het proces er vanaf nu uit?
2. **Richtlijnen, regels en normen:** wat zijn de uitgangspunten waaraan we moeten voldoen?
3. **Opgaven** rondom Kuinre

En om te luisteren: we inventariseren de zorgen, wensen en ideeën; wat vinden de aanwezigen belangrijk? We werken vanuit een **Informe setting**. Dit biedt aan alle aanwezigen de kans op hun eigen tempo hun informatie op te halen en te delen. Op een laagdrempelige wordt met behulp van kaartmateriaal het gesprek gevoerd over zorgen/ ideeën/ kansen.

Proces

Provincie Overijssel | N351
“Elkaar informeren” | Kuinre

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Eerste werkatelier N351 | Proces

- | Werkatelier 1 “Elkaar informeren” (3 juni 2019) |
- | Werkatelier 2 “Samen creëren in woord en beeld” (13 juni 2019) |
- | Werkatelier 3 “Kijk hier, ons plan” (24 juni 2019) |

Verkeersveiligheid en Wegontwerp

N351
Richtlijnen | Regels | Normen

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Verkeersveiligheid en Wegontwerp | Kuinre



- Verkeersveiligheid | Functie en gebruik | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Functionaliteit van wegen, doorstroming, routing verschillende modaliteiten, kruisingen/ oversteekbaarheid
- Verkeersveiligheid | Biomechanica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van snelheid, afstemming richting, afstemming massa en afmetingen, bescherming van verkeersdeelnemers
- Verkeersveiligheid | Psychologica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
- Wegontwerp | Wegenverkeerswet 1994
- Wegontwerp | Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA 2007)
- Wegontwerp | Buiten de bebouwde kom
 - Handboek wegontwerp 2013 - Basiscriteria
 - Handboek wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen 2013
 - Handboek wegontwerp 2013 - Gebiedsontsluitingswegen 2013
 - Handboek wegontwerp 2013 - Regionale stroomwegen 2013
- Wegontwerp | Binnen de bebouwde kom
 - ASVV 2012
- Handboek ontwerpcriteria wegen Overijssel 2017

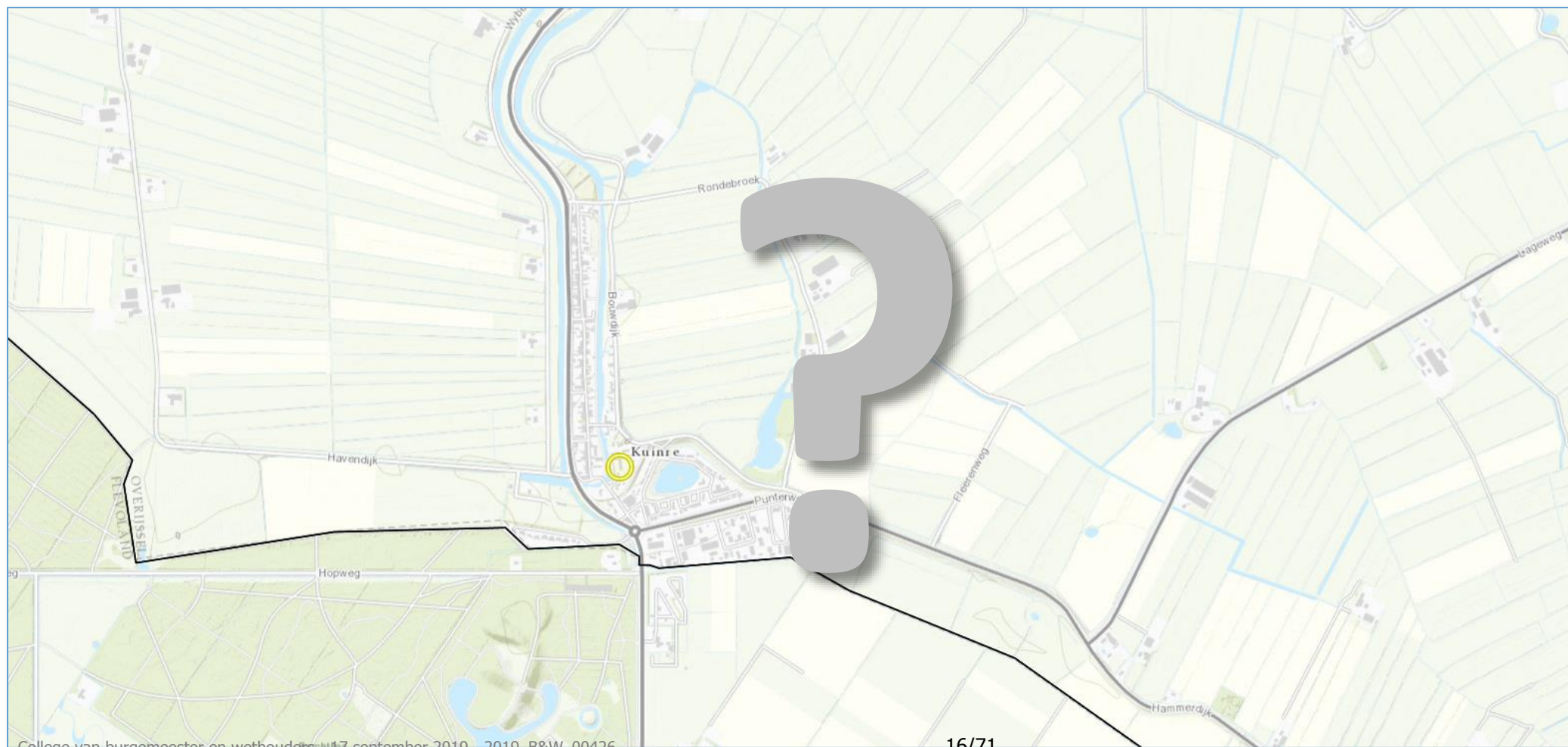
“Elkaar informeren”

Provincie Overijssel | N351
Opgaven rondom Kuinre

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

De opgaven rondom Kuinre | Werkatelier





Eerste werkatelier N351 | Vervolg

- | Werkatelier 1 “Elkaar informeren” (3 juni 2019) | ✓
- | Werkatelier 2 “Samen creëren in woord en beeld” (13 juni 2019) |
- | Werkatelier 3 “Kijk ons plan” (24 juni 2019) |

Understanding today.
Improving tomorrow.

Werkatelier 2 | N351

Kuinre

Werkateliers | 13 juni 2019

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Programma

| Welkom | Terugblik | Presentatie | Tekeningen op tafel | Einde |

Start: 19.30 u.

Einde: 21.30 u. **Let op:** hand-out wordt digitaal nagezonden.



Michiel Evers & Jenno Kootstra

Adviseurs Mobiliteit
Ruimte | Planvorming en Mobiliteit



Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Samenvatting werkatelier 1 | Kuinre

| Proces | Opgaven | Wegontwerp | Verkeersveiligheid |

Ingebrachte punten bewoners Kuinre – N351



Veiligheid &
Leefbaarheid



Overlast



Milieu & Landschap



Ondernemers &
Toerisme

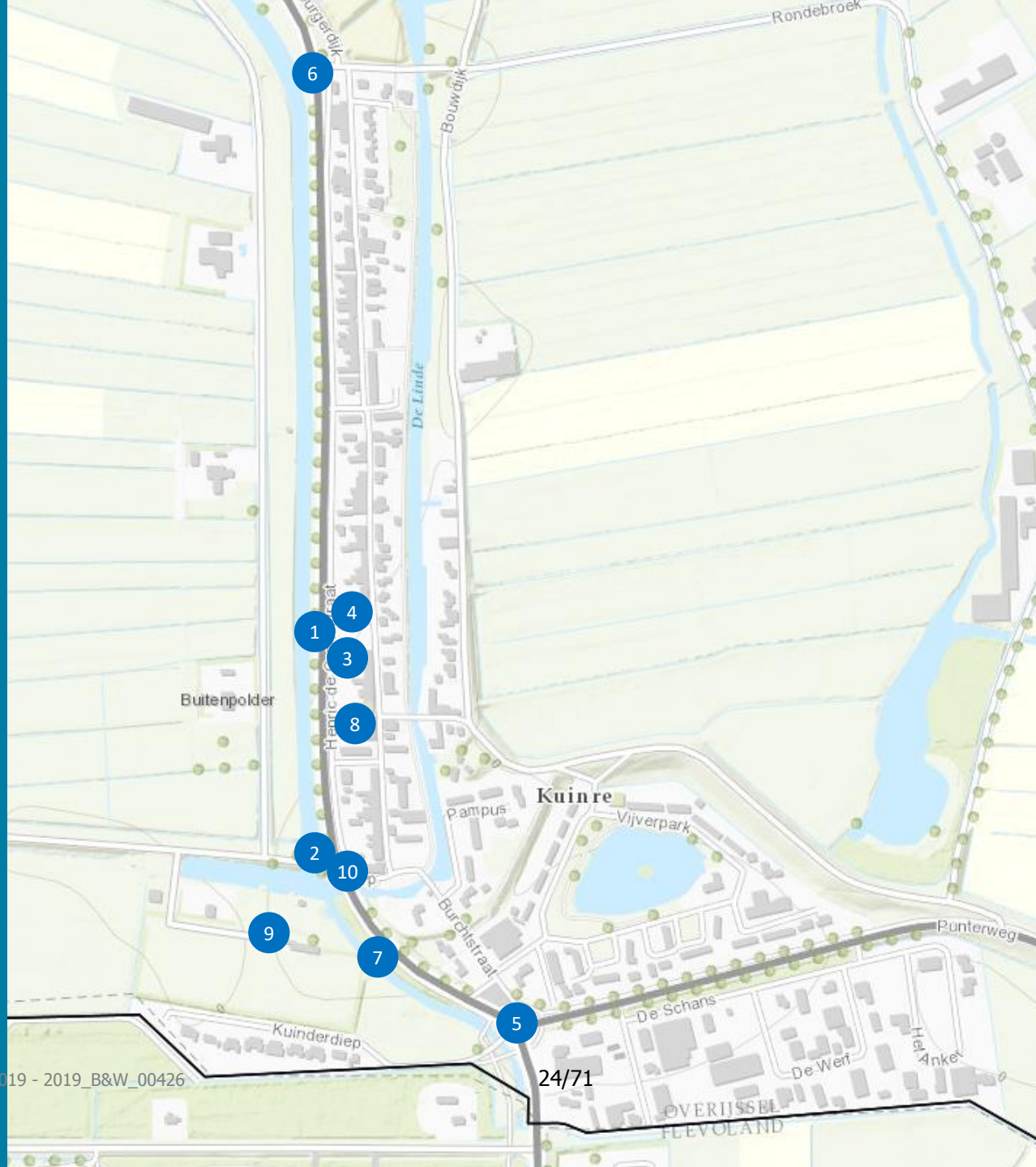


Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

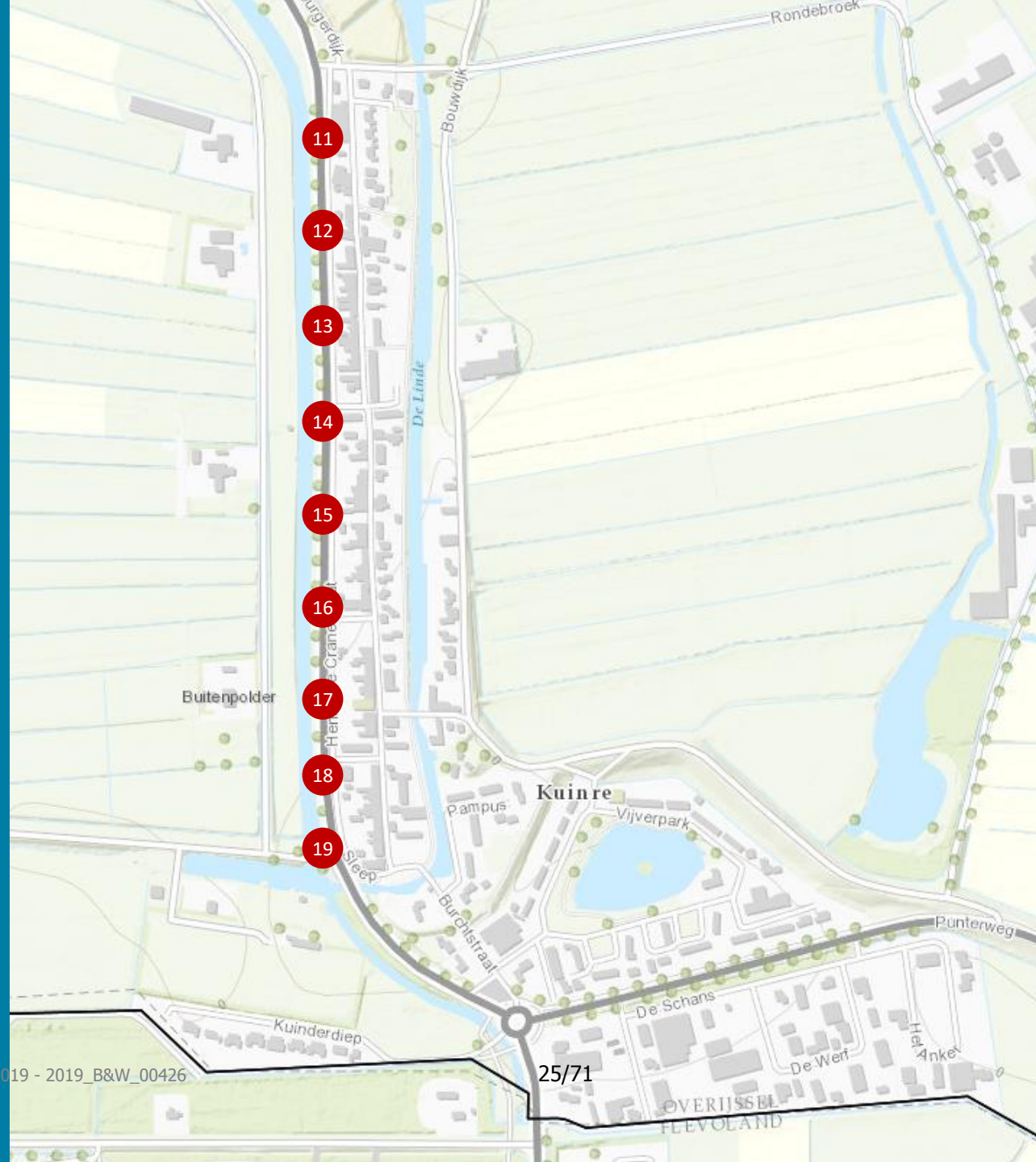
Veiligheid & Leefbaarheid

1. Bij afsluiten afslag Waagplein ontstaan onveilige situaties door slechte bereikbaarheid hulpdiensten.
2. Gevaarlijke afslag richting sportvelden.
3. Bij afsluiten afslag Waagplein veel (vracht)verkeer door Henric de Cranestraat en de Sleep.
4. Bij Kuunders feest is de Waag de enige locatie voor laden en lossen.
5. Onveilige situatie bij de rotonde, te hoge snelheid.
6. Onveilige situatie bij afslaan op 't Noordeinde, te hoge snelheid.
7. Onveilige situatie fietspad tussen brug en rotonde (Verlichting)
8. Ontlasten Henric de Cranestraat en de Sleep
9. Bij 80 km/u minder ruimte voor nieuwe bebouwing aan de Havendijk.
10. Verbeteren tunnel naar Havendijk



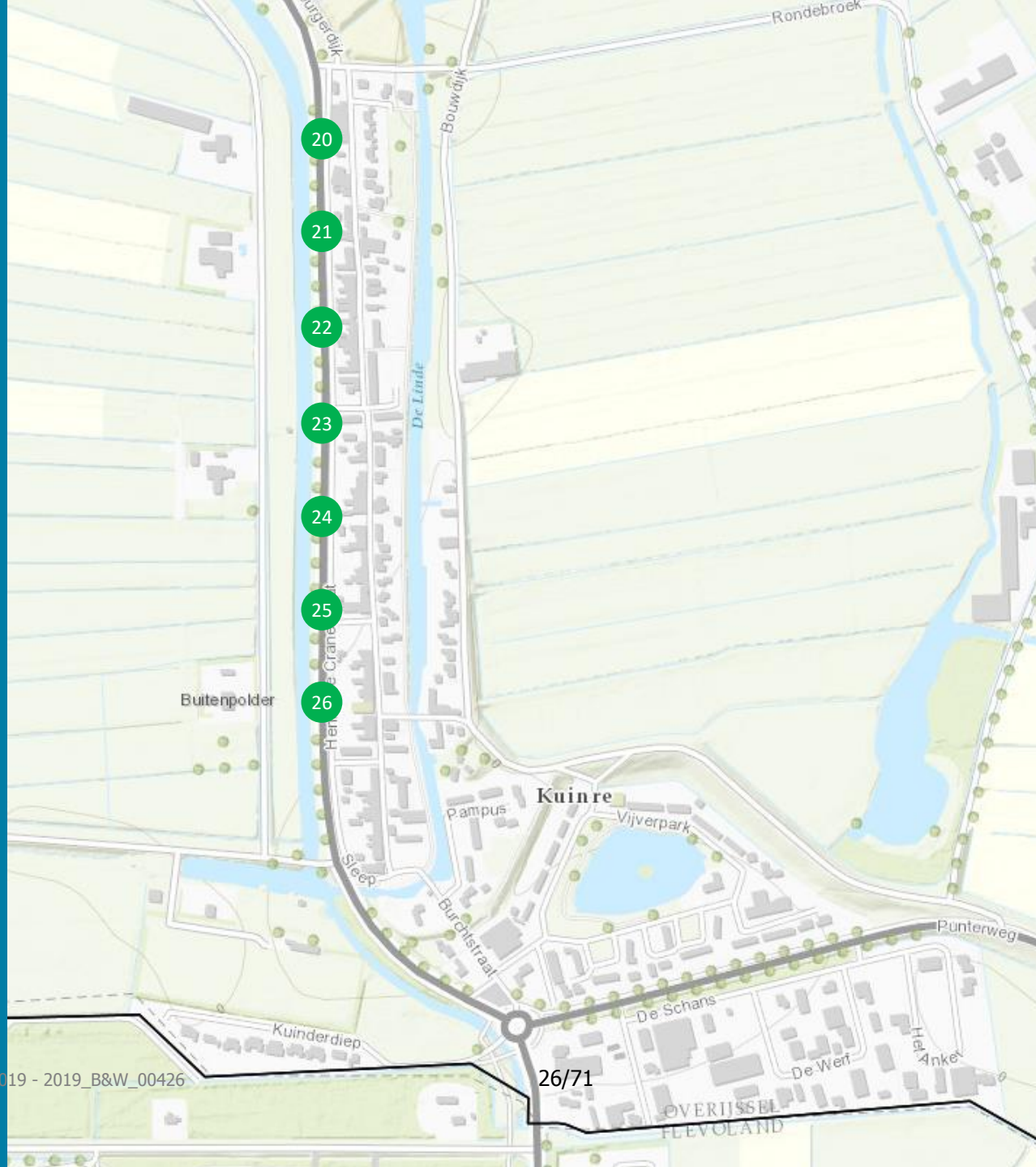
Overlast

- 11. Veel geluidsoverlast door verkeer.
- 12. Veel trillingshinder door zwaar verkeer.
- 13. Veel verkeersonveiligheid door snel rijdend verkeer.
- 14. Veel CO2 en Fijnstof in huidige situatie, bij hogere snelle meer uitstoot.
- 15. Veel geluid- en trillingshinder door vrachtverkeer en zandauto's
- 16. In de zomer veel geluidsoverlast van snel rijdende motoren.
- 17. Kabinet stemt in met heffing op vrachtverkeer. Als gevolg hiervan meer drukte op de N351.
- 18. Angst voor extra geluidsoverlast bij het plaatsen van een vangrail. Dit door de weerkaatsing van het verkeersgeluid via de vangrail naar het dorp.
- 19. Minder zicht vanuit de woningen op het water en pleziervaartuigen door en dichte railing



Landschap & Milieu

- 20. Bij kappen van bomen vangen de woningen meer wind.
- 21. Bij kappen van bomen verdwijnt de huidige aanvliegroute van vleermuizen.
- 22. Bij herplanten van bomen in de heg ontstaat er meer schaduw in de tuinen (overlast bladeren, onrendabele zonnepanelen, etc.)
- 23. De huidige volgroeide bomen nemen meer CO₂ op dan nieuwe bomen.
- 24. De huidige bomenrij is landschapsbepalend.
- 25. Op dit moment zijn de bomen enigszins een afremmende factor voor verkeer.
- 26. Het verplaatsen van de bomen naar dorp kant belet het uitzicht en vrije gevoel.

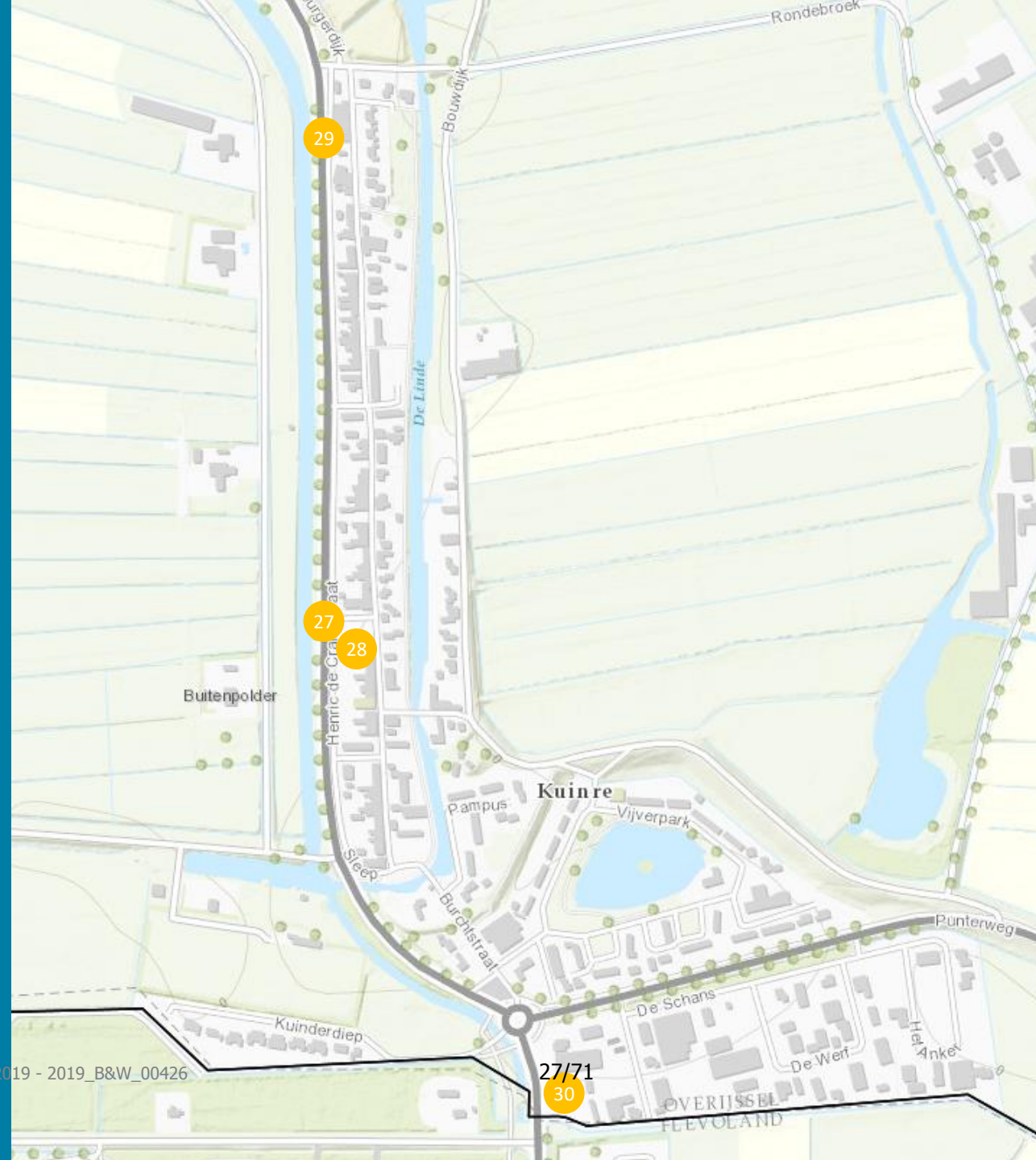


Ondernemers & Toerisme



Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



- 27. Problemen bedrijfsvoering ondernemers Henric de Cranestraat bij sluiting doorgang de Waag.
- 28. Ondernemers kansen bieden om in Kuinre te blijven.
- 29. Bij groepsaccommodatie de Waker komen klanten niet terug vanwege geluidsoverlast door verkeer
- 30. - De Burght geeft aan dat fietsers en wandelaars wegblijven door de N351 en het snel rijdende verkeer.

Totaal overzicht

The diagram consists of five horizontal bars of different colors, each containing a category name. The bars are stacked vertically. The colors are blue, red, green, and yellow. The text is white and centered within each bar.

Category
Veiligheid en Leefbaarheid
Overlast
Milieu en Landschap
Ondernemers en Toerisme

College van burgemeester en wethouders - 17 september 2024

Veiligheid en Leefbaarheid

Overlast

Milieu en Landschap



Verkeersveiligheid en Wegontwerp | Kuinre



- Verkeersveiligheid | Functie en gebruik | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Functionaliteit van wegen, doorstroming, routing verschillende modaliteiten, kruisingen/ oversteekbaarheid
- Verkeersveiligheid | Biomechanica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van snelheid, afstemming richting, afstemming massa en afmetingen, bescherming van verkeersdeelnemers
- Verkeersveiligheid | Psychologica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
- Wegontwerp | Wegenverkeerswet 1994
- Wegontwerp | Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)
- Wegontwerp | Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV)
- Wegontwerp | Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA 2007)
- Wegontwerp | Buiten de bebouwde kom
 - Handboek wegontwerp 2013 - Basiscriteria
 - Handboek wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen 2013
 - Handboek wegontwerp 2013 - Gebiedsontsluitingswegen 2013
 - Handboek wegontwerp 2013 - Regionale stroomwegen 2013
- Wegontwerp | Binnen de bebouwde kom
 - ASVV 2012
- Handboek ontwerpcriteria wegen Overijssel 2017

Verkeersveiligheid en Wegontwerp | Kuinre



- Verkeersveiligheid | Functie en gebruik | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Functionaliteit van wegen, doorstroming, routing verschillende modaliteiten, kruisingen/ oversteekbaarheid
- Verkeersveiligheid | Biomechanica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van snelheid, afstemming richting, afstemming massa en afmetingen, bescherming van verkeersdeelnemers
- Verkeersveiligheid | Psychologica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
- Wegontwerp | Wegenverkeerswet 1994
- *Wegontwerp | Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)*
- *Wegontwerp | Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV)*
- Wegontwerp | Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA 2007)
- Wegontwerp | Buiten de bebouwde kom
 - Handboek wegontwerp 2013 - Basiscriteria
 - Handboek wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen 2013
 - Handboek wegontwerp 2013 - Gebiedsontsluitingswegen 2013
 - Handboek wegontwerp 2013 - Regionale stroomwegen 2013
- Wegontwerp | Binnen de bebouwde kom
 - ASVV 2012
- Handboek ontwerpcriteria wegen Overijssel 2017



Tekeningen op tafel | Werkatelier 2

| Wensbeelden 50 | Wensbeelden 80 | Visualiseren en beargumenteren |

Understanding today.
Improving tomorrow.

Werkatelier N351

Kuinre
3^e werkatelier | 24 juni 2019

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Michiel Evers & Jenno Kootstra

Adviseurs Mobiliteit
Ruimte | Planvorming en Mobiliteit



Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Programma

| Welkom | Korte terugblik | Afwegingskader | Schetsen 50 & 80 op tafel | Afronding |

Start: 19.30 u.

Einde: 22.00 u. **Let op:** hand-out wordt digitaal nagezonden.



Terugblik Werkatelier 1 & 2 | Kuinre

| Werkatelier 1 (zorgen, wensen, kansen en opgaven) | Werkatelier 2 (de kaarten op tafel) |

Ingebrachte punten bewoners Kuinre – N351



Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Veiligheid &
Leefbaarheid



Overlast



Milieu & Landschap



Ondernemers &
Toerisme

Verkeersveiligheid en Wegontwerp | Kuinre



- Verkeersveiligheid | Functie en gebruik | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Functionaliteit van wegen, doorstroming, routing verschillende modaliteiten, kruisingen/ oversteekbaarheid
- Verkeersveiligheid | Biomechanica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van snelheid, afstemming richting, afstemming massa en afmetingen, bescherming van verkeersdeelnemers
- Verkeersveiligheid | Psychologica | Duurzaam Veilig 3 | Ontwerpprincipes
 - Afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
- Wegontwerp | Wegenverkeerswet 1994 |
- Wegontwerp | Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) |
- Wegontwerp | Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) |
- Wegontwerp | Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA 2007)
- Wegontwerp | Buiten de bebouwde kom
 - Handboek wegontwerp 2013 - Basiscriteria | Erftoegangswegen 2013 | Gebiedsontsluitingswegen 2013 | Regionale stroomwegen 2013 |
- Wegontwerp | Binnen de bebouwde kom
 - ASVV 2012
- CROW Publicatie 135 | Bebouwdekomgrenzen |
- Handboek ontwerpcriteria wegen Overijssel 2017



Afwegingskader | Verkeersveiligheid

| V-max. 80 | Ontwerpcriteria Duurzaam Veilig 3 |

Afwegingskader | Verkeersveiligheid | V-max. 80



Aspect	Ontwerp N351 V-max. 80
Verkeersveiligheid Functie en gebruik van weg	Herkenbaarheidskenmerken GOW 80 dragen bij om verkeersgedrag en v-max. na te leven.
Verkeersveiligheid Doorstroming	Geen negatieve gevolgen voor doorstroming.
Verkeersveiligheid Routing	Routekeuze verkeersdeelnemers niet beïnvloed door veranderde v-max.
Verkeersveiligheid Kruispunten (# conflictpunten)	Aantal kruispunten gelijk. Anticiperen op afslaand/ kruisend verkeer door T-aansluitingen.
Verkeersveiligheid Afstemming in snelheid	Wegontwerp afgestemd V-max. 80.
Verkeersveiligheid Afstemming in richting	Wegontwerp bevat duidelijke indeling rijbaan voor rijrichtingen verkeersdeelnemers.
Verkeersveiligheid Afstemming in afmetingen en massa	Wegontwerp voorziet hierin door essentiële herkenbaarheidskenmerken GOW 80.
Verkeersveiligheid Bescherming verkeersdeelnemers	Wegontwerp voorziet hierin.
Verkeersveiligheid Verkeersomgeving en competenties	Wegontwerp houdt rekening met competenties weggebruikers (vergevingsgezindheid).

Afwegingskader | Geluid

| V-max. 80 | Geluidsniveau i.r.l.t. huidige situatie |

Afwegingskader | Geluid | V-max. 80



Aspect	Ontwerp N351 V-max. 80
Geluid Bron en dominantie	Geluidsbron → Rijweerstand banden (dominant) en motorgeluid (ondergeschikt).
Geluid Reductie i.r.l.t. huidige situatie	QuickScan geluidsreductie → n.v.t. bij gelijkblijvende condities (bronbestrijding mogelijk → bijv. ZOAB tot 5 dB geluidsreductie behoort tot de mogelijkheid).



Afwegingskader | Verkeersveiligheid

| V-max. 50 | Ontwerpcriteria Duurzaam Veilig 3 |

Afwegingskader | Verkeersveiligheid | V-max. 50



Aspect	Ontwerp N351 Vmax. 50
Verkeersveiligheid Functie en gebruik van weg	Aanvullende maatregelen nodig om gewenste verkeersgedrag en v-max. na te leven.
Verkeersveiligheid Doorstroming	Geen negatieve gevolgen voor doorstroming.
Verkeersveiligheid Routing	Routekeuze verkeersdeelnemers niet beïnvloed door veranderde v-max.
Verkeersveiligheid Kruispunten (# conflictpunten)	Aantal kruispunten gelijk. Anticiperen op afslaand/ kruisend verkeer beter.
Verkeersveiligheid Afstemming in snelheid	Wegontwerp afgestemd V-max. 50.
Verkeersveiligheid Afstemming in richting	Wegontwerp bevat duidelijke scheiding in rijrichting verkeersdeelnemers.
Verkeersveiligheid Afstemming in afmetingen en massa	Wegontwerp voorziet niet in extra voorziening kwetsbare verkeersdeelnemers (o.a. fiets).
Verkeersveiligheid Bescherming verkeersdeelnemers	Wegontwerp voorziet niet in extra voorziening kwetsbare verkeersdeelnemers (o.a. fiets).
Verkeersveiligheid Verkeersomgeving en competenties	Wegontwerp houdt rekening met competenties weggebruikers.



Afwegingskader | Geluid

| V-max. 50 | Geluidsniveau i.r.l.t. huidige situatie |

Afwegingskader | Geluid | V-max. 50



Aspect	Ontwerp N351 Vmax. 50
Geluid Bron en dominantie	Geluidsbron → motorgeluid (dominant) en rijweerstand banden (ondergeschikt).
Geluid Reductie i.r.l.t. huidige situatie	QuickScan geluidsreductie → $\text{Log}(50/80) \times 10 = -2.04 \rightarrow 2\text{dB}$ reductie

Handwritten text: "Handwritten notes: QuickScan geluidsreductie"



Afwegingskader | Haalbaarheid

| Bepalen of er een bebouwde kom is | Afstand criterium | Lengte wegvak |
| Eenzijdige of tweezijdige bebouwing | Bebouwingsdichtheid |

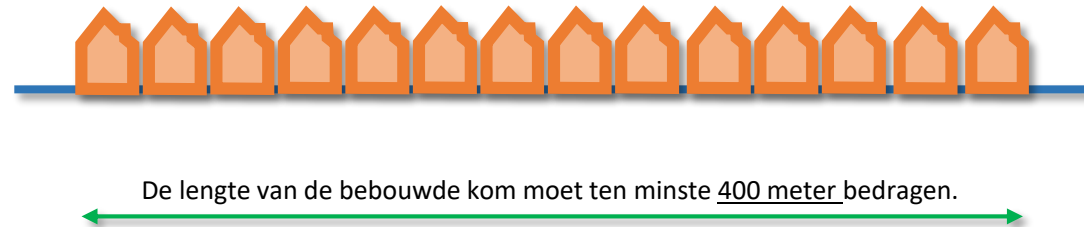
Stap 1. Wordt er voldaan aan het afstandscriterium?

Voor de beleving van een gesloten ruimte moet de afstand tussen de wegas en de bebouwing kleiner zijn dan driemaal de hoogte van de bebouwing en niet meer bedragen dan 25 meter.



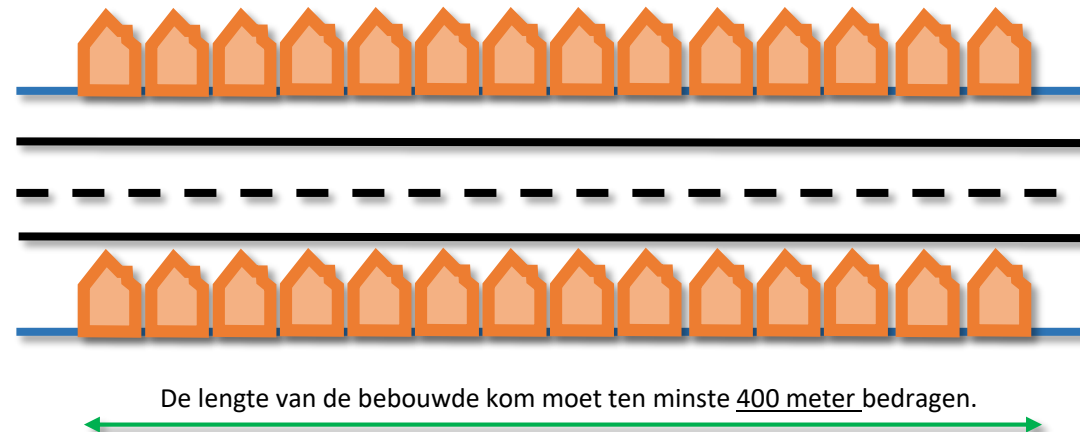
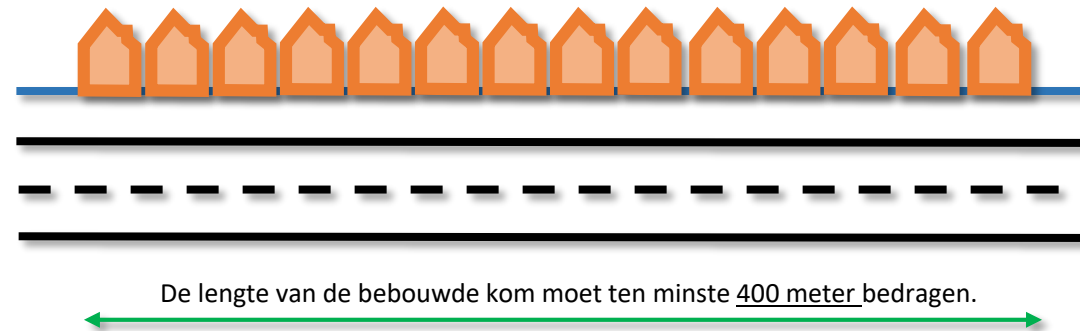
Stap 2. Is de lengte van de bebouwde kom > 400 meter?

Het bebouwde lint moet van een bepaalde lengte zijn, wil het de weggebruiker de indruk van een bebouwd gebied geven.



Stap 3. Eenzijdige of tweezijdige bebouwing?

Om de gewenste dichtheid van de bebouwing te kunnen vaststellen, moet eerst bepaald worden of er sprake is van eenzijdige- of tweezijdige bebouwing.

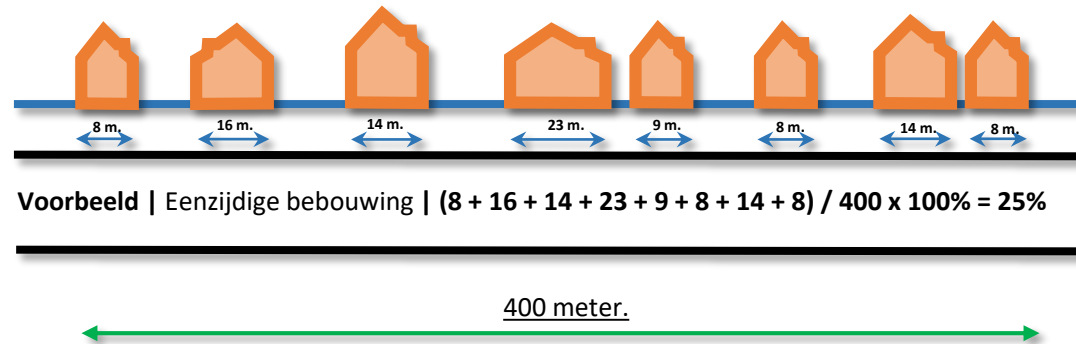


Stap 4. Wat is de dichtheid van de bebouwing?

De weggebruiker zal zijn omgeving pas als bebouwde kom ervaren, wanneer de bebouwing een zekere dichtheid heeft.

Voor het bepalen van de bebouwingsdichtheid wordt de lengte van de gevel gemeten (in meters) en gerelateerd aan de lengte van het desbetreffende wegvak.

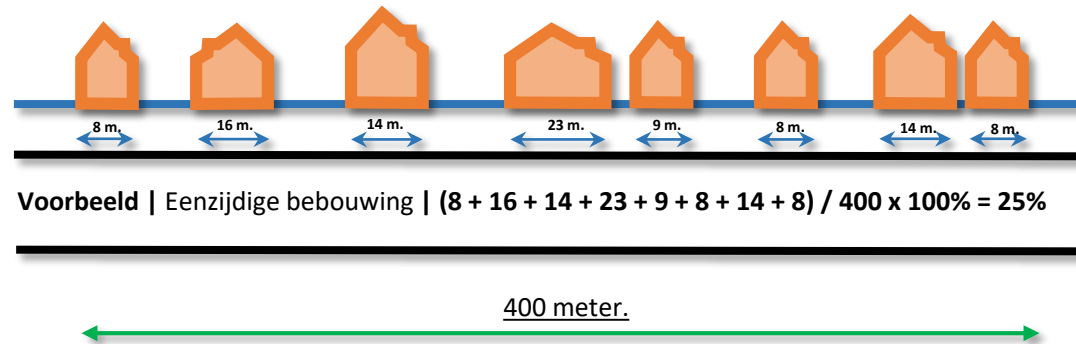
Bij eenzijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid groter of gelijk te zijn aan 50%. Bij tweezijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid groter of gelijk te zijn aan 30%.



Stap 5. Bepalen van de locatie van de komgrens.

Als aan alle eisen uit de stappen 1 tot en met 4 wordt voldaan, is er sprake van een bebouwde kom.

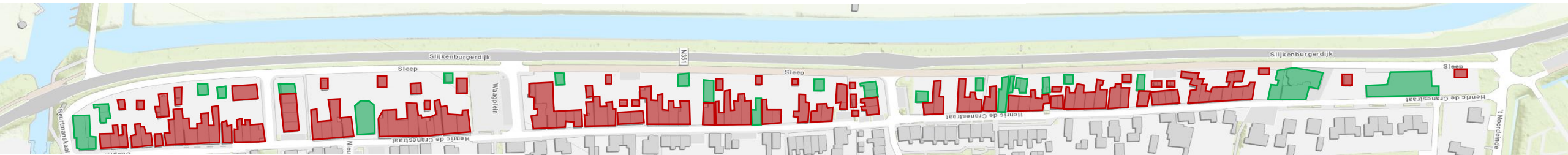
Vervolgens kan de juiste locatie van de komgrens worden bepaald, waarbij aanbevolen wordt om dit te doen op basis van ter plaatse aanwezige weg- en/of omgevingskenmerken. Verder te bepalen in 12 vervolgstappen.



Stap 1 | Kuinre | N351.

Wordt er voldaan aan het afstandscriterium?

Voor de beleving van een gesloten ruimte moet de afstand tussen de wegas en de bebouwing kleiner zijn dan driemaal de hoogte van de bebouwing en niet meer bedragen dan 25 meter.



Stap 2 | Kuinre | N351. Lengte van de be- bouwde kom > 400 m.

Het bebouwde lint moet van een bepaalde lengte zijn, wil het de weggebruiker de indruk van een bebouwd gebied geven.

980 meter (langs bebouwing Kuinre) | 1.250 meter (van beoogde komgrens tot rotonde)



Stap 3 | Kuinre | N351. Eenzijdige of twee- zijdige bebouwing?

Om de gewenste dichtheid van de bebouwing te kunnen vaststellen, moet eerst bepaald worden of er sprake is van eenzijdige- of tweezijdige bebouwing.

Eenzijdig | enkel aan de oostzijde van de N351



Stap 4 | Kuinre | N351.

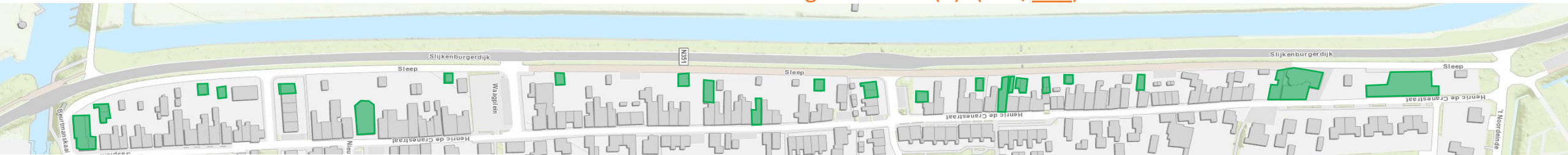
Wat is de dichtheid van de bebouwing?

De weggebruiker zal zijn omgeving pas als bebouwde kom ervaren, wanneer de bebouwing een zekere dichtheid heeft.

Bij eenzijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid groter of gelijk te zijn aan **50%**.

Bebouwingsdichtheid | Kuinre

- 21 gebouwen binnen het afstandscriterium.
- Gezamenlijke bebouwingsbreedte van 241 meter.
- Bebouwingsdichtheid (1): $(241/1.250) \times 100\% = 19\% \rightarrow < 50\%$
- Bebouwingsdichtheid (2): $(241/980) \times 100\% = 27\% \rightarrow < 50\%$



Stap 5. Bepalen van de locatie van de komgrens.

Als aan alle eisen uit de stappen 1 tot en met 4 wordt voldaan, is er sprake van een bebouwde kom.

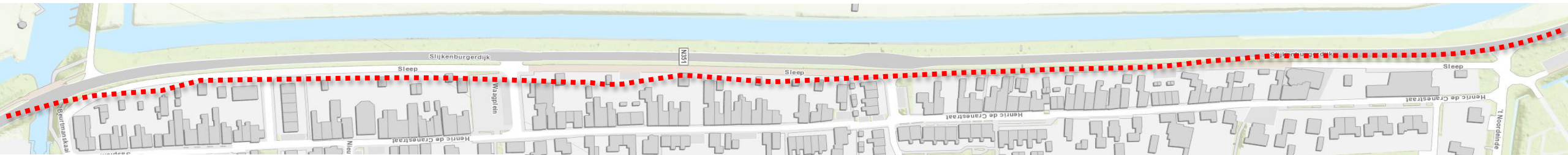
Voor Kuinre geldt dat niet voldaan wordt aan de bebouwingsdichtheid bij een enkelzijdige bebouwing, namelijk 50%.



Overall | Kuinre | N351.

Voldoen aan de eisen

1. Afstandscriterium (<25 | $< 3 \times$ de hoogte) ✓
2. Lengte wegvak > 400 meter ✓
3. Bebouwingsdichtheid (enkelzijdig | 50%) ✓





Schetsen 50 & 80 op tafel | Kuinre

| Wegontwerp Schets 50 | Wegontwerp Schets 80 |

Naar een afronding | Kuinre

| Vervolgstappen | Afspraken | Advies en optimalisering |

Understanding today.
Improving tomorrow.



Ingebrachte punten bewoners Kuinre – N351

27 mei 2019

Veiligheid & leefbaarheid:

1. Bij afsluiten afslag Waagplein ontstaat een onveilige situatie door slechter bereik voor hulpdiensten. Ook de huisarts en de bejaardenwoningen moeten goed en snel bereikbaar zijn.
Ook voor calamiteiten moeten bewoners het dorp snel kunnen verlaten.
Oplossing? = Afslag Waagplein open houden en eventueel nog een afslag toevoegen t.h.v. huisarts
2. Gevaarlijke afslag richting sportvelden
Oplossing? = Invoegstrook
3. Bij afsluiten afslag Waagplein veel verkeer en vrachtverkeer door Henric de Cranestraat en de Sleep. (let op: Henric de Cranestraat is éénrichtingsverkeer)
Oplossing? = Afslag Waagplein open houden
4. Bij het Kuunders feest is de Waag de enige locatie voor laden en lossen (i.v.m. afmetingen materiaal)
Oplossing? = Afslag Waagplein open houden
5. Onveilige situatie bij de rotonde, er wordt te hard gereden.
Oplossing? = Aanpassen rotonde om de snelheid er uit te halen.
6. Onveilige situatie bij afslaan op 't Noordeinde, er wordt te hard gereden
Oplossing? = Invoegstrook
7. Onveilige situatie fietspad tussen brug en rotonde
Oplossing? = verlichting plaatsen
8. Ontlasten Henric de Cranestraat en de Sleep
Oplossing? = openingen afslag de Waag behouden en eventueel extra creëren.
9. Wanneer de weg 80km blijft is er minder ruimte voor nieuwe bebouwing aan de Havendijk. Op dit moment is er daarom geen mogelijkheid tot 'doorgroei'. Men wil dat jonge gezinnen ook de mogelijkheid moeten krijgen om in het dorp te kunnen blijven wonen d.m.v. nieuwbouw.
Oplossing? De weg naar 50km zodat er meer nieuwbouw gecreëerd kan worden.
10. Verbeteren tunnel naar Havendijk.
Oplossing? = Opknappen en toegankelijker maken, zorgen voor goede verlichting!



Overlast:

11. In de huidige situatie is er al veel overlast van geluid door verkeer.
Oplossing? = Snelheid naar 50km
12. In de huidige situatie is er al veel overlast van trillingen door met name zwaar verkeer.
Oplossing? = Snelheid naar 50km
13. In de huidige situatie is er al veel overlast van gevaar door snelrijdend verkeer.
Oplossing? = Snelheid naar 50km
14. In de huidige situatie is er al veel uitstoot van CO2 en fijnstof, wanneer de weg breder wordt hebben automobilisten meer kans om harder te rijden en de weg wordt aantrekkelijker waardoor het misschien nog drukker wordt. Dit zal betekenen dat er nog meer CO2 uitstoot en fijnstof ontstaat.
Oplossing? = Snelheid naar 50km, dus bebouwde kom + aanpassingen aan de weg waardoor er ook niet harder gereden kan worden.
15. In de huidige situatie is er al met name veel overlast van vrachtverkeer en zandauto's die veel geluid en trillingen veroorzaken. Dit begint al rond half 5 in de ochtend. Voor velen verstoort dit de nachtrust.
Oplossing? = snelheid naar 50 waardoor vrachtverkeer eerder over de snelweg zal gaan rijden.
16. Met name in de zomer is er veel geluidsoverlast van motoren die (te) hard rijden en veel ander verkeer inhalen, daarnaast is dit ook nog eens onveilig.
Oplossing? = snelheid naar 50 + andere snelheidsremmende oplossingen waardoor motoren niet de kans hebben hier hard te rijden en het geluidsoverlast zal verminderen.
17. Het kabinet heeft ingestemd met de heffing op vrachtverkeer. Dit houdt in dat op alle snelwegen (en een aantal provinciale wegen) heffing wordt gevoerd en daardoor zal veel vrachtverkeer deze wegen mijden.
Als gevolg geeft dit meer drukte op andere wegen. Op de N351 zal het daarom nóg drukker worden met vrachtverkeer!!
Oplossing? = weg naar 50km en zorgen dat de weg niet aantrekkelijker wordt voor vrachtverkeer. Eventueel ook zorgen dat er op deze weg een heffing wordt ingevoerd.



Milieu + Landschap:

18. Bij het kappen van de bomen vangen de woningen het verkeer meer wind. Nu dienen de bomen als windvangers.
De huidige bomen zijn niet ziek en hoeven daarvoor niet te worden gekapt.
Oplossing? = bomen laten staan (als er al zieke bomen zijn, op de zelfde plek nieuwe planten)
19. Bij het kappen van de bomen verdwijnt de huidige aanvliegroute van vleermuizen
Oplossing? = bomen laten staan
20. Bij het herplanten van bomen in de heg ontstaat er meer schaduw in de tuinen, valt er veel blad aan de zijde van de sleep en in de tuinen, komen de bomen richting de bebouwing wat ook overlast kan veroorzaken. Ook zijn zonnepanelen dan niet meer rendabel. Dit terwijl de gemeente wil dat de bewoners meer doen aan energiezuinig wonen.
Oplossing? = bomen laten staan en op de plaats van eventueel zieke bomen op de zelfde plek een nieuwe plaatsen.
21. De huidige volgroeide bomen nemen de CO2 op en de nieuwe kleinere bomen zullen dit niet in de zelfde mate kunnen doen. Daarnaast kost het minimaal 20 a 30 jaar voor de bomen de zelfde functie hebben.
22. De huidige bomenrij is landschapsbepalend, ze horen bij Kuinre en zijn een kwaliteit voor het landschap.
23. Op dit moment zijn de huidige bomen ook enigszins een afremmende factor voor verkeer. Wanneer ze worden verwijderd zal ook dit niet meer zo zijn.



Ondernemers en toerisme:

24. Ondernemers in de Henric de Cranestraat krijgen problemen met bedrijfsvoering als de doorgang bij de Waag dicht gaat (met name voor laden/lossen).
Oplossing? = Afslag de Waag open houden + snelheidsvermindering waardoor de afslag makkelijker te nemen is.
25. Ondernemers kansen bieden om in Kuinre te blijven. Wanneer bijvoorbeeld de Waag dicht gaat, de situatie in het dorp onveiliger wordt zullen er meer bedrijven verdwijnen.
26. Bij groepsaccommodatie de Waker komen klanten niet meer terug vanwege geluidsoverlast door het verkeer.



Extra ideeën rondom bovenstaande punten:

- Prominentere in/uitrit Waagplein om zo een trekpleister te creëren voor toerisme + een mooi aanzicht voor het dorp
- Kuinre is de poort van nationaal park Weerribben Wieden, hier meer nadruk op leggen d.m.v. veel groen, oude panden aanlichten, langzamer rijden = betere zichtbaarheid van dorp
- Langzamer rijden biedt naast meer veiligheid ook meer mogelijkheden voor extra woningen aan Havendijk + meer zichtbaarheid en kansen voor ondernemers
- Aanpassingen aan de weg naar 50km waardoor er ook niet harder gereden kan worden. Bij Kuinderweg t.h.v. de Wipkip binnenkomst bebouwde kom maken en vanaf de andere kant voor de bocht bij de begraafplaats aan de Slijkenburgerdijk.
- Op dit moment is het een warboel van verkeersborden; veel borden met de benaming 'Kuinre' en al veel verschillende snelheidsborden. Door er bebouwde kom van te maken heb je een eenduidig beeld en overal de zelfde uitstraling + duidelijkheid voor verkeer.
- Kansen creëren voor ondernemers in de Hendric de Crane straat. Hoe leuk zou het zijn als er weer een paar leuke winkeltjes terug komen zoals vroeger? Dit komt ook ten goede van de toerisme!
- Zorgen dat Kuinre zijn eeuwenoude karakter behoudt en dat het aantrekkelijker wordt voor toeristen. Dus meer winkels/bedrijven, meer mogelijkheden voor het aanleggen van boten en betere vaarverbindingen maken in de regio.
- Wanneer de weg niet 80km blijft maar naar 50 km gaat hoeft de weg ook niet breder te worden gemaakt, de bomen kunnen blijven staan en alle inwoners van Kuinre hebben hier baat bij. Er kunnen veel meer nieuwe woningen worden gebouwd, er is een veiligere situatie gecreëerd en er is veel minder last van trillingen en geluid door het verkeer.
- Zorgen dat Waterschap de Slijkenburgerdijk niet meer in eigendom heeft. Dit heeft als voordeel dat de bomen kunnen blijven staan op de zelfde plek en er kunnen nieuwe bij geplant worden.

MEMO

T.a.v. de heer R. Binnenmars

Datum	Kenmerk	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
06.09.2019	<regkenmerk>	4		

Onderwerp: Memo proces N351 en argumentatie handhaven vigerend snelheidsregime

Op verzoek van de gemeente Steenwijkerland (d.d. 4 september 2019) is een memo opgesteld waarin het gevolgde proces is beschreven ten aanzien van de planvorming voor het Groot Onderhoud aan de N351 bij Kuinre en de argumentatie voor het handhaven van 80 km/uur als maximum snelheid op de N351.

Bestuurlijk besluit 15 april 2013

Op 15 april 2013 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen gemeente Steenwijkerland en de provincie Overijssel. Aanleiding voor het overleg was een verzoek van Plaatselijk Belang Kuinre om de N351 (wegdeel langs de kern Kuinre) binnen de bebouwde kom te brengen.

Omdat er geen aanleiding (rijsnelheid of ongevallen) was om het betreffende wegvak af te waarderen is besloten dat verplaatsing van de bebouwde komgrens en/of snelheidsverlaging niet aan de orde zijn.

Overleg PBK, gemeente en provincie 5 september 2017

Op 5 september 2017 heeft een overleg plaatsgevonden tussen Plaatselijk Belang Kuinre, gemeente en provincie. Aanleiding voor het overleg was een mail van Plaatselijk Belang Kuinre waarin werd voorgesteld de toegestane 80 km/uur op de N351 bij Kuinre terug te brengen naar een 50 km/uur zone. In het overleg is door de provincie aangegeven dat de situatie niet gewijzigd is ten opzichte van die in 2013. Er is nog steeds geen aanleiding om de snelheid op de N351 aan te passen.

Plaatselijk Belang Kuinre gaf aan dat zij zich met name zorgen maken over

- snelheid op en nabij de rotonde
- oversteekbaarheid vanuit kern Kuinre naar de sportvelden
- mogelijkheden voor de ontwikkeling van Overhavendijk

Afspraken uit het overleg van 5 september 2017:

- provincie blijft de situatie (verkeersveiligheid) in Kuinre monitoren i.s.m. de regiopolitie
- Provincie gaat haalbaarheid na van een middengeleider bij Noordeinde i.c.m. het saneren van aansluitingen de Sleep
- provincie onderzoekt mogelijkheid kap bomen binnen obstakelvrije zone van de weg
- provincie gaat mogelijkheden na om de onderdoorgang bij de Havendijk aantrekkelijker te maken voor fietsers
- ontwikkeling Overhavendijk dient rekening te houden met de contouren voor geluid die horen bij een snelheid van 80 km/uur. Plaatselijk Belang Kuinre gaat akkoord met dit uitgangspunt
- eventuele aanpassingen naar aanleiding van dit overleg tracht de provincie bij het aanstaande Groot Onderhoud aan de N351 mee te nemen

Bouwteam Groot Onderhoud N351

In het najaar van 2018 is aannemer NTP uit Hattem gecontracteerd om samen met de provincie in een bouwteam het ontwerp voor het Groot Onderhoud aan de N351 te maken.

Op 6 december 2018 heeft het eerste overleg tussen Plaatselijk Belang Kuinre, de gemeente, de aannemer en de provincie plaatsgevonden. Tijdens dit eerste overleg is door de provincie bevestigd dat de gemaakte afspraken uit het laatste inhoudelijke overleg (5 september 2017) uitgangspunt zijn en dat maatregelen meegenomen worden tijdens het Groot Onderhoud.

Op 21 december 2018, 19 februari en 12 april 2019 hebben vervolg overleggen plaatsgevonden. Plaatselijk Belang Kuinre is in deze overleggen op de hoogte gehouden over de voortgang van het ontwerpproces en heeft inbreng kunnen leveren.

- Tijdens de overleggen heeft PBK meermaals aangegeven dat de discussie 50/80 binnen het dorp nog steeds leeft. In het laatste overleg gaf Plaatselijk Belang Kuinre aan, dat zij niet akkoord gaan met de plannen indien provincie vasthoudt aan een snelheid van 80 km/uur.
- Plaatselijk Belang Kuinre gaf aan dat het opheffen van de aansluiting Waagplein op de N351 gemengde reacties uit het dorp op zal leveren.
- Plaatselijk Belang Kuinre gaf aan dat de bomenkap (i.r.t. de wens om de snelheid terug te brengen) waarschijnlijk ook gemengde reacties op zal leveren.

Als resultaat van het bouwteam en de overleggen met Plaatselijk Belang is op 16 april 2019 aan de inwoners van Kuinre een ontwerp getoond waarin de volgende zaken waren opgenomen:

- Verhelpen verzakkingen (deel Slijkenburg – Kuinre)
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Aanpassing aansluiting Noordeinde - N351 met middengeleider.
- Bomen binnen obstakelvrije zone langs de N351 worden verwijderd. Hier wordt geleiderail aangebracht.
- Breedte N351 aanpassen conform richtlijn minimale breedte voor een gebiedsontsluitingsweg.
- Markering op N351 wordt aangepast conform standaard.
- Zichtbaarheid aansluiting Havendijk – N351 vergroten.
- Onderdoorgang bij Havendijk wordt aantrekkelijker gemaakt voor fietsers.
- Middeneiland en buitenbochten van de rotonde aanpassen en verhogen om snelheid te verlagen.
- Opheffen aansluiting Waagplein
- Aanpassingen t.b.v. fauna (otter)
- Vervangende laanbeplanting (i.v.m. kap bomen langs N351) in de berm tussen N351 en de parallelweg (Sleep).

Bezwaar Plaatselijk Belang Kuinre 16 april 2019

Op 16 april jl., tijdens de inloopavond voor de presentatie van de plannen voor de N351, heeft Plaatselijk Belang Kuinre haar ongenoegen geuit over de plannen van de provincie ten aanzien van Groot Onderhoud en aanpassingen aan de N351 nabij Kuinre.

Kernpunten van het bezwaar zijn:

- Plaatselijk Belang Kuinre voelt zich overvallen door de plannen en had geen inbreng;
- Plaatselijk Belang Kuinre wil dat provincie de maximum snelheid op de N351 (ter hoogte van Kuinre) terug brengt naar 50 km/uur;
- op andere locaties (Tollebeek, Flevoland) langs de N351 is de snelheid wel teruggebracht naar 50 km/uur.

Bestuurlijk overleg 8 mei 2019

Naar aanleiding van het bezwaar van Plaatselijk Belang Kuinre op het voorgenomen Groot Onderhoud aan de N351 heeft op 8 mei 2019 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met Plaatselijk Belang Kuinre.

Hierbij waren namens de gemeente aanwezig Wethouder Scheringa en dhr. Binnenmars. Namens de provincie waren aanwezig Gedeputeerde Boerman en de heren Bos en Darwinkel.

In dit overleg is gesproken over problemen die inwoners van het dorp Kuinre ondervinden van de N351 en de mogelijke oplossingen daarvoor. De provincie heeft vervolgens aangeboden om werkateliers te

houden, waarin Plaatselijk Belang Kuinre, gemeente en provincie onder begeleiding van externe deskundigheid tot een oplossing proberen te komen.

Werkateliërs

In de werkateliërs die hebben plaatsgevonden op 3, 13 en 24 juni 2019 is gezamenlijk gekeken naar de problemen die het dorp nu ondervindt en de mogelijke oplossingen hiervoor. Bij de oplossingen is zowel een inrichting met 80 km/uur als een inrichting binnen bebouwde kom met 50 km/uur beschouwd.

Optie aanpassen snelheidsregiem naar 50 km/uur

Na de beschouwing van een 50 km/uur variant is in de werkateliërs door provincie en gemeente aangegeven dat deze optie niet haalbaar is. Onderstaande motivatie is gedeeld met Plaatselijk Belang Kuinre.

- De situatie van de N351 voldoet niet aan de geldende regels en richtlijnen (Wegenverkeerswet 1994, BABW, RVV 1990, ASVV 2012 en CROW Publicatie 135 – Bebouwdekomgrenzen) waaraan deze moet voldoen om de uitstraling te hebben van een bebouwde kom.
Voor de beleving van een gesloten ruimte moet over minimaal 50% van de lengte van het wegvak bebouwing aanwezig zijn met een afstand tussen de wegas en de bebouwing die kleiner is dan driemaal de hoogte van de bebouwing en die niet meer bedraagt dan 25 meter.
De lengte van de beoogde bebouwde kom ('t Noordeinde tot rotonde) betreft ca. 1.250 meter. Op dit deel staan 21 gebouwen binnen het afstandscriterium. De gezamenlijke bebouwingsbreedte van deze 21 gebouwen is 241 meter. De bebouwingsdichtheid ($241/1.250 \times 100\%$) is 19% en daarmee dus veel kleiner dan 50%.
Bovenstaande is in het derde werkateliër visueel gemaakt en besproken met Plaatselijk Belang Kuinre.
- Een optie om de situatie van de N351 samen met de Sleep aan te passen zodat deze wel de uitstraling van een bebouwde kom zou kunnen hebben stuit op bezwaar van Plaatselijk Belang.
- De werkelijke snelheid van het verkeer zal hoger zijn dan 50 km/uur indien de inrichting van de weg niet de juiste uitstraling heeft.
- Politie zal niet handhaven indien de inrichting van de weg niet past bij het snelheidsregiem.
- De veiligheid zal niet positief beïnvloed worden ten opzichte van het ontwerp waarin 80 km/uur wordt gehandhaafd.
- De aansluiting van Kuinderdiep is middels een rotonde vormgegeven. I.v.m. veiligheid voor fietsers is er destijds bewust gekozen voor uitvoering met een rotonde die buiten de bebouwde kom blijft.
- Percelen langs de Henric de Cranestraat en aan de achterzijde grenzend aan de Sleep hebben een goede ontsluiting via de parallel aan de N351 gelegen Sleep.

Optie handhaven huidige snelheidsregiem

Ten aanzien van de inrichting van de weg waarbij 80 km/uur wordt gehandhaafd is gezamenlijk gezocht naar een optimale invulling met zoveel mogelijk oplossingen voor de door het dorp ondervonden problemen met de N351. Na de werkateliërs hebben hierover nog een tweetal aanvullende overleggen plaatsgevonden tussen Plaatselijk Belang Kuinre, gemeente en provincie op 2 en 8 juli 2019.

Huiswerk

Naar aanleiding van het overleg op 8 juli heeft de provincie 'huiswerk' meegenomen voor de afronding van het ontwerp. Op 23 augustus is dit afgerond en gecommuniceerd naar PBK en de gemeente.

- Onderzoeken of een inhaalverbod tussen rotonde en aansluiting Waagplein kan worden ingesteld
 - o Deze maatregel heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Daarom wordt dit toegevoegd het ontwerp.
- Onderzoeken of een (extra) middengeleider t.h.v. bushalte tussen het Waagplein en 't Noordeinde mogelijk is.
 - o Dit heeft geen positief effect op de verkeersveiligheid
 - o Een middengeleider heeft tot gevolg dat inhalen verboden moet worden tussen de aansluiting bij het Waagplein en 't Noordeinde, een inhaalverbod ontstaat over een lengte van 2,1 km (vanaf de rotonde tot 400 m voor Slijkenburg). Dit is een onwenselijke situatie vanwege het langzaam verkeer (landbouwverkeer) op deze weg.

- o Gezien bovenstaande gevolgen had de provincie besloten deze optie niet op te nemen in het ontwerp.
- Onderzoeken of op de Kuinderbrug een middengeleider aangebracht kan worden.
 - o Gevolg van deze optie is dat het fietspad ter plaatse zou moeten vervallen.
 - o Constructief is het mogelijk om de indeling op de brug aan te passen zodat het fietspad vervalt en een middengeleider wordt aangelegd.
 - o Ten aanzien van veiligheid zou de zichtbaarheid van de aansluiting Havendijk verbeteren. (Dit betreft gemotoriseerd verkeer – sterke verkeersdeelnemers)
 - o Ten aanzien van veiligheid zou de oversteekbaarheid van de N351 voor fietsers verslechteren. (Dit betreft fietsers – zwakke verkeersdeelnemers)
 - o Gezien bovenstaande gevolgen had de provincie besloten deze optie niet op te nemen in het ontwerp.
- Kan de herplant (vervanging van de te kappen bomen) geplant worden op dezelfde strook tussen de weg en het water?
 - o Na overleg met het waterschap mag dit. Het ontwerp wordt hierop aangepast.
- Reageren op voorbeelden van situaties van N-wegen die volgens Plaatselijk Belang Kuinre vergelijkbaar zijn.
 - o N351 Tollebeek Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Flevoland.
 - o N351 Emmeloord Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Flevoland.
 - o N712 Espel Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Flevoland.
 - o N352 Nagele Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Flevoland.
 - o N851 Meppel Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Drenthe.
 - o N35 Mariënheem Dit betreft een weg die eigendom is van Rijkswaterstaat. De betreffende weg gaat dwars door de kern van Mariënheem. Dit betekent dat er veel kruisende bewegingen zijn. Daarnaast is de intensiteit op de N35 veel hoger dan de intensiteit op de N351. Dit is dus niet een vergelijkbare situatie met de situatie van de N351.
 - o N334 Giethoorn De hoeveelheid oversteekbewegingen was destijds argument om de bestaande bebouwde komgrens te verleggen zodat een nieuwe zijstraat ook binnen de bebouwde kom zou komen te liggen. Hier was dus al sprake van een bebouwde kom. Situatie is daarmee niet helemaal vergelijkbaar aan de N351 bij Kuinre.
 - o N354 Hommerts Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Fryslân.
 - o N377 Hasselt Dit betreft een gemeentelijke weg. De situatie is daardoor niet vergelijkbaar aan de N351 bij Kuinre.
 - o N760 IJsselmuiden Aanliggende bebouwing heeft directe uitwegen op deze weg. Aanliggend fietspad zorgt voor overstekende fietsers naar tegenover gelegen woningen. Besluit van de gemeente om dit deel binnen de bebouwde kom te brengen heeft daarnaast te maken met toekomstige nieuwbouwlocatie. Situatie is daarmee niet helemaal vergelijkbaar aan de N351 bij Kuinre.
 - o N371 Geeuwenbrug Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Drenthe.
 - o N846 Overasselt Dit betreft een weg binnen een andere provincie, namelijk de provincie Flevoland. Gelderland.
 - o Voor situaties van wegen binnen een andere provincie kan de provincie Overijssel niet bepalen in hoeverre de betreffende situatie vergelijkbaar is met de situatie van de N351 bij Kuinre. Hierbij moet gedacht worden aan type weg, oversteekbewegingen, intensiteit en/of ontwikkelingen met betrekking tot nieuwbouw langs de betreffende wegen.

Ontwerp

De werkateliers, de aanvullende overleggen in juli en de uitkomsten van het 'huiswerk' hebben geresulteerd in een ontwerp waarin het volgende was opgenomen:

- De N351 blijft een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en de maximum snelheid blijft 80 km/uur
- Aanbrengen middengeleider bij de aansluiting van 't Noordeinde op de N351 waardoor deze beter zichtbaar wordt.
- Open houden van de aansluiting bij het Waagplein op de N351.
- Aanbrengen middengeleider bij de aansluiting van bij het Waagplein op de N351 waardoor de aansluiting beter zichtbaar wordt.
- Fietsvriendelijk maken van de verbinding onder de Kuinderbrug waardoor fietsers de keuze hebben om de oversteek bij de rotonde te mijden.
- Aanpassen van de rotonde met een nieuw (hoger) middeneiland waardoor deze niet meer met hoge snelheid overreden kan worden.
- Toepassen stiller asfalt op het deel van 't Noordeinde tot en met de rotonde waardoor de ondervonden geluidsoverlast wordt beperkt.
- Aanleg van een nieuw riool in de Sleep waardoor de huidige problemen met de gemeentelijke riolering worden opgelost.
- Vervangen van de volledige constructie ter plaatse van de aanwezige verzakkingen (tussen Slijkenburg en 't Noordeinde).
- Aanbrengen voorzieningen (afrastering en tunnelbuizen) waardoor otters niet meer slachtoffer worden op de N351.
- Aanbrengen voorziening (mantelbuis) waardoor kunstwerk op de rotonde verlicht kan worden.
- Herplant van bomen op dezelfde strook tussen de weg en het water.

Politieke Markt Steenwijkerland 27 augustus 2019

Op de politieke markt van 27 augustus 2019 is ingesproken door Plaatselijk Belang Kuinre. Alle fracties van de gemeenteraad hebben het college opgedragen zich maximaal in te spannen om de maximum snelheid op de N351 terug te brengen naar 50 km/uur. Wethouder Scheringa heeft daarop de volgende toezeggingen gedaan:

- De wethouder zegt toe zich tot het uiterste te zullen inspannen voor het realiseren van de wens van de inwoners van Kuinre om de maximum snelheid van de weg terug te brengen naar 50 km.
- De wethouder zal de Provincie verzoeken een schriftelijke motivatie aan te leveren waarom de Provincie de snelheid van 80 km wil handhaven.
- De wethouder zegt toe te streven naar het niet kappen van bomen, nu er een nieuwe aanpak wordt voorgestaan.

Besluit gedeputeerde Boerman

Naar aanleiding van de ontwikkelingen tijdens de politieke markt heeft de provincie Overijssel besloten om:

- Alleen het groot onderhoud tussen de grens met de provincie Fryslân en de begraafplaats uit te voeren. De werkzaamheden worden uitgevoerd in de periode van 16 september 2019 tot 25 januari 2020.
- Een inloopavond te organiseren op 12 september 2019 om omwonenden in te lichten over de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden.
- Met de gemeente Steenwijkerland in gesprek te gaan over het deel van de N351 tussen de begraafplaats en de grens met de provincie Flevoland.