

7 Vergelijking rondwegvarianten

In dit hoofdstuk worden de twee westelijke varianten gewaardeerd op basis van meerdere aspecten, waardoor de varianten onderling te vergelijken zijn. Bij de waardering is de huidige situatie als referentieniveau (0) gekozen. De aspecten zijn verkeer, leefbaarheid, landschap, flora en fauna en kosten. Bij de vergelijking worden scores gegeven op een schaal van duidelijk positief (++) naar duidelijk negatief (- -), waarbij de huidige situatie als referentie (0) wordt gezien.

De volgende scores worden onderscheiden:

- ++ : duidelijk positief
- + : enigszins positief
- 0 : neutraal
- : enigszins negatief
- - : duidelijk negatief

7.1 Verkeer

Verkeersveiligheid

Bij beide varianten wordt het doorgaande verkeer via de rondweg afgewikkeld. De rondweg wordt duurzaam veilig ingericht als gebiedsontsluitingsweg A.

Qua uitvoering (aantal aansluitingen en oversteekvoorzieningen) zijn beide varianten gelijk en krijgen daardoor een gelijke score. Omdat de veiligheid op de traverse verbetert (geen doorgaand verkeer meer) en de rondweg duurzaam veilig wordt ingericht, scoren beide varianten ++.

| Verkeersveiligheid | variant A | variant B |
|---------------------------|------------------|------------------|
| score | ++ | ++ |

Verkeersafwikkeling/doorrijtijd

Voor beide varianten is de doorrijtijd onderzocht. Hierbij is gekeken naar de maximum snelheid op de rondweg, de lengte van de rondweg en het aantal kruispunten en de uitvoering. De lengte van beide rondwegvarianten is bijna gelijk. Doordat variant A met een ruimere boog om Wesepe gaat dan variant B, is de doorrijtijd voor variant B iets korter. De rijtijdwinst van de rondwegvarianten ten opzichte van de huidige situatie bedraagt circa 1 minuut .

Omdat het verschil in doorrijtijd tussen variant A en B minimaal is en de rondwegvarianten een snellere doorrijtijd dan de huidige situatie hebben, scoren beide varianten een ++.

| Verkeersafwikkeling / doorrijtijd | variant A | variant B |
|--|------------------|------------------|
| score | ++ | ++ |

Barrière / omrijden

Om de doorstroming op de rondwegvarianten zo optimaal mogelijk te houden is het aantal kruisingen met de rondweg zoveel mogelijk beperkt. Bij beide rondwegvarianten zijn de Weth. van Doorninckweg en de Mengerweg 'geknipt'. Het gemotoriseerd en langzaam verkeer wordt via parallelwegen naar de respectievelijk noordelijk en zuidelijk gelegen rotonde afgewikkeld, alwaar het verkeer de rondweg over kan steken. De rondweg vormt enigszins een barrière en het verkeer zal ten opzichte van de huidige situatie moeten omrijden. Daarentegen wordt door de aanleg van een rondweg de barrièrewerking van de traverse wel opgelost.

De omrijdafstand is voor beide varianten vergelijkbaar (circa 700 m) en is acceptabel. Beide varianten scoren enigszins negatief/neutraal.

| Barrière / omrijden | variant A | variant B |
|----------------------------|------------------|------------------|
| score | 0/- | 0/- |

Oversteekbaarheid

Door de komst van een rondweg zal de oversteekbaarheid op de traverse aanzienlijk verbeteren. Door een daling van de intensiteit kan er makkelijker overgestoken worden, daarnaast zal een inrichting van de traverse als erftoegangsweg bijdragen aan de verbetering van de oversteekbaarheid.

In beide rondwegvarianten worden de turborotondes voorzien van oversteekvoorzieningen voor fietsers en bromfietzers. Dit geldt voor zowel de noordelijke als de zuidelijke turborotonde. Doordat ter plaats van de oversteekplaats een middengeleider aanwezig is, kan er in twee fasen overgestoken worden. Ter plaatse van de rotonde is de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag, waardoor het oversteken veilig kan plaatsvinden. De oversteekbaarheid van de rotonde wordt met een + gewaardeerd.

| Oversteekbaarheid | variant A | variant B |
|--------------------------|------------------|------------------|
| score | + | + |

7.2 Leefbaarheid

Geluid

Bij geluid wordt gekeken naar het aantal woningen in nabijheid van de rondweg. Hoe meer woningen in nabijheid van de rondweg, des te groter de geluidhinder is. Bij de detaillering van beide rondwegvarianten is rekening gehouden met de wettelijke normen voor geluidhinder.

Met de komst van een westelijke rondweg zal de geluidsoverlast ten gevolge van het wegverkeer voor de bewoners van de huidige traverse worden geminimaliseerd. Voor de bewoners in de nabijheid van de rondweg zal de situatie echter verslechteren. Bij rondwegvariant A moet in principe bij 25 woningen geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. Bij rondwegvariant B moet in principe bij 32 woningen geluidwerende voorzieningen worden aangebracht en moet 1 woning worden aangekocht. Bij deze woning is het niet mogelijk om middels geluidwerende voorzieningen de geluidbelasting naar acceptabel niveau terug te brengen.

Tijdens de voorbereidingsfase van de uitvoering zal aanvullend (geluids)onderzoek worden uitgevoerd. Hierbij wordt de geluidsbelasting berekend van de woningen in de nabijheid van de rondweg. Indien blijkt dat een woning wordt blootgesteld aan een te hoge geluidsbelasting, zullen er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Welke maatregelen dat precies zullen zijn, zal uit het onderzoek moeten blijken.

Rondwegvariant A wordt beoordeeld met een + en rondwegvariant B met een 0. De beoordeling van variant A is positief omdat per saldo meer woningen qua geluidhinder ontlast worden (langs de

traverse staan meer woningen die ontlast worden dan de woningen die langs de rondweg belast worden).

| Geluid | variant A | variant B |
|---------------|------------------|------------------|
| score | + | 0 |

Luchtkwaliteit

Bij de beoordeling van luchtkwaliteit wordt naar een afwegingskader van de provincie Zuid-Holland gekeken. In Zuid-Holland wordt ervan uitgegaan dat voor een wegtype met weinig bebouwing op 30 meter van de weg er geen reden is om aan te nemen dat er een knelpunt bestaat bij maximaal 25.000 motorvoertuigen per etmaal. De achtergrondconcentratie Fijn Stof en NO₂ zijn vergelijkbaar of zelfs hoger dan in Overijssel. Het afwegingskader voor Zuid-Holland is dus ook bruikbaar in Overijssel.

Aangezien er in de prognose voor Wesepe nergens meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal worden verwacht en de dichtstbijzijnde woningen minimaal op ongeveer 50 meter van de rondweg liggen, is het veilig om aan te nemen dat de normen voor luchtkwaliteit de rondwegvarianten A en B niet in de weg staan (één woning staat binnen een straal van 50 meter van de rondweg, deze woning moet echter vanwege het te hoge geluidsniveau worden aangekocht). Gezien bovenstaande worden beide varianten beoordeeld met een +.

| Luchtkwaliteit | variant A | variant B |
|-----------------------|------------------|------------------|
| score | + | + |

7.3 Wegenstructuur provinciale weg

De inpassing van de rondweg Wesepe, als onderdeel van de provinciale weg N348, moet logisch passen in de wegenstructuur. Variant A gaat met een ruime bocht om Wesepe en vormt geen directe verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke aansluitpunt van het bestaande tracé. De verbinding bij variant B is directer. De wegverbinding loopt nagenoeg met een vloeiende lijn van het noordelijke naar het zuidelijke aansluitpunt. Esthetisch past dit beter in de wegenstructuur van de N348. Variant A wordt daarom beoordeeld met 0 en variant B met +.

| wegenstructuur | variant A | variant B |
|-----------------------|------------------|------------------|
| score | 0 | + |

7.4 Landschap

Beide rondwegvarianten tasten het landschap rond Wesepe aan en betekenen een nieuwe barrière in het gebied. Hierbij tast variant A meer landschap aan en versnipperd het gebied tussen de rondweg en het wegdoorp Wesepe meer dan variant B.

De aantasting van landschappelijk waardevolle elementen is bij beide varianten bijna gelijk.

Gezien bovenstaande, scoort variant A minder goed dan B.

| Landschap | variant A | variant B |
|------------------|------------------|------------------|
| score | -- | - |

7.5 Flora/Fauna

Ten aanzien van de onderzochte ecologische groepen is er weinig verschil in het te verwachten negatieve effect van de diverse tracés. Vergelijking tussen variant A en variant B valt uit in een lichte voorkeur voor variant B, omdat het versnipperende effect van deze variant minder is en in sommige gevallen ook de kans op verkeersslachtoffers onder de fauna. Daarnaast wordt het landschap door variant B minder aangetast, waardoor een minder groot gebied geïsoleerd raakt (ingesloten tussen de bestaande weg en de nieuwe omleiding). Ook zal deze variant verder verwijderd blijven van opgaande landschapselementen en daardoor een minder verstorend effect hebben.

| Flora/Fauna | variant A | variant B |
|-------------|-----------|-----------|
| score | - | -/0 |

7.6 Kosten

Aanlegkosten

De kosten voor rondwegvariant A en rondwegvariant B worden respectievelijk geraamd op € 9,40 miljoen en € 9,15 miljoen. Dit bedrag is inclusief de geraamde kosten voor grondaankoop. De kosten zijn geraamd met een nauwkeurigheid van $\pm 40\%$.

7.7 Totaal overzicht

Onderstaand overzicht laat het totaal overzicht van voorgaande vergelijkingen zien.

| criteria | variant A | variant B |
|--|------------------|------------------|
| verkeer | | |
| <i>verkeersveiligheid</i> | ++ | ++ |
| <i>verkeersafwikkeling / doorrijtijd</i> | ++ | ++ |
| <i>barrière / omrijden</i> | 0/- | 0/- |
| <i>oversteekbaarheid</i> | + | + |
| leefbaarheid | | |
| <i>geluid</i> | + | 0 |
| <i>luchtkwaliteit</i> | + | + |
| wegenstructuur provinciale weg | | |
| <i>wegenstructuur</i> | 0 | + |
| landschap | | |
| <i>landschap</i> | -- | - |
| flora en fauna | | |
| <i>flora en fauna</i> | - | -/0 |
| kosten | | |
| <i>aanlegkosten</i> | € 9,40 miljoen | € 9,15 miljoen |

7.8 Watertoets

Tijdens het ontwerp van de twee rondwegvarianten is overleg met het Waterschap Groot Salland gepleegd. Bij dit overleg is met name gekeken naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van het omleggen van waterlopen en de mogelijke aanwezigheid van waterbeschermingsgebieden.

Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen is voor een laatste toets aan het Waterschap voorgelegd. Het waterschap heeft aangegeven geen aanleiding te hebben om opmerkingen te maken over het Ontwerpplan in Hoofdlijnen N348 Omleiding Wesepe.

8 *Advies voor inspraak*

Beide rondwegvarianten lossen de verkeerveiligheids- en leefbaarheidsproblemen op. Daarnaast wordt bij beide varianten de doorstroming van het doorgaand verkeer verbeterd. Ook de scores in voorgaand hoofdstuk laten zien dat de onderlinge verschillen minimaal zijn.

Ondanks de kleine verschillen wordt er een lichte voorkeur voor rondwegvariant B uitgesproken. Deze variant past esthetisch gezien beter in de bestaande wegenstructuur dan variant A. Daarnaast heeft variant B minder versnippering en aantasting van het landschap tot gevolg. Tot slot is de lengte van variant B korter en is daarmee de doorrijtijd iets korter dan variant A. Ten opzichte van variant A heeft variant B echter wel als nadeel dat bij meer woningen geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen en één woning moet worden aangekocht.

De nadelen van variant A zijn echter niet zwaarwegend genoeg om deze variant op voorhand te laten vallen. Beide westelijke rondwegvarianten zijn dan ook tijdens de informatieavond gepresenteerd. Op basis van voorliggend onderzoek en de wensen, bezwaren en opmerkingen die tijdens de inspraakperiode naar voren komen, zullen Gedeputeerde Staten van Overijssel een keuze maken.

9 *Inspraak*

Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen voor de N348 Omleiding Wesepe, heeft van 22 november 2004 tot en met 20 december ter inzage gelegen. Op 6 december 2004 heeft er in zalencentrum Wesepe een informatieavond plaatsgevonden.

Alle reacties zijn in de reactienota samengevat en van commentaar voorzien. Op basis van de reacties is het Ontwerpplan op enkele punten aangepast (zie hoofdstuk 9.2).

9.1 **Samenvatting reactienota**

Bij de beschouwing van de inspraakavond, de schriftelijke reacties, bezwaren en opmerkingen blijkt samenvattend het volgende:

Fietsverkeer:

- Een aantal reacties heeft betrekking op de onveilige oversteek van de turborotonde. Men voorziet problemen bij het oversteken van het langzaam verkeer bij de turborotonde (met dubbele op- en afritten). Als oplossing wordt de aanleg van een fietstunnel genoemd.
- Een aantal reacties heeft betrekking op het omrijden voor met name het fietsverkeer.

Verplaatsen zuidelijke rotonde:

- Een aantal reacties heeft betrekking op het verplaatsen van de zuidelijke rotonde. Men geeft aan dat door het verplaatsen van de rotonde het tracé van de rondweg korter wordt, wat een besparing van ongeveer € 2,4 miljoen oplevert. Daarnaast wordt de overlast voor de bewoners aan de Boxbergerweg beperkt en blijft het tracé waar het nu ook al ligt.

Verplaatsen noordelijke rotonde:

- Een aantal reacties heeft betrekking op het verplaatsen van de noordelijke rotonde. Men geeft aan dat door het verplaatsen van de noordelijke rotonde en het aanpassen van het tracé de overlast voor de bewoners van het Kikkersgat verminderd wordt.

Openbaar vervoer:

- Een aantal reacties heeft betrekking op de route van de bus en de locatie van de bushalte(s). Men pleit ervoor de huidige route en huidige haltes te handhaven.

Overige reacties:

- Een aantal reacties heeft betrekking op de te verwachten gevolgen na aanleg van de rondweg. Na aanleg van de rondweg voorziet men problemen met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en licht (hinderlijke koplampen). Er wordt gevraagd hoe deze problemen opgelost worden.
- In een aantal reacties wordt aangegeven dat men het voornemen heeft een planschadeclaim in te dienen. Met name ondernemers aan de Raalterweg geven aan schade te ondervinden doordat het doorgaande verkeer niet meer door Wesepe gaat.
- Een aantal reacties heeft betrekking op de nul-plusvariant en oostelijke rondwegvarianten. Men geeft aan de nut en noodzaak van een rondweg niet te zien. De nul-plusvariant is te snel terzijde geschoven.
- Een aantal reacties heeft betrekking op de toename van verkeer in het achterliggende gebied.
- Een aantal reacties heeft betrekking op de gevolgen voor de flora en fauna.
- In een aantal reacties wordt gepleit voor variant A.

9.2 **Conclusies**

Het geheel overziende kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Fietsverkeer

- a. De reacties ten aanzien van het oversteken van het fietsverkeer bij de rotonde geven geen aanleiding tot aanpassing van het Ontwerpplan. De snelheid bij de turborotonde is laag en doordat het verkeer uit één richting komt zijn hiaten goed in te schatten. Doordat de fietsers op beide rotondes geen voorrang hebben, is hun attentieniveau bij het oversteken van de rotonde hoger dan bij een rotonde waar de fietser voorrang heeft bij het oversteken. Ook de provincie Zuid-Holland heeft goede ervaringen met het oversteken van langzaam verkeer bij turborotondes. In deze provincie worden turborotondes al langere tijd toegepast. Wij zijn van mening dat het gelijkvloers oversteken van langzaam verkeer ter plaatse van de turborotonde een duurzaam veilige oplossing is. Om deze reden hebben wij de gelijkvloerse oversteek van langzaam verkeer bij beide turborotondes gehandhaafd.
- b. De reacties ten aanzien van het omrijden van het fietsverkeer geven wel aanleiding tot het aanpassen van het ontwerpplan. Om het fietsverkeer te stimuleren, de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer van het achterliggende gebied van de Mengerweg, Weth. van Doorninckweg en Boxbergerweg (sportvelden) te garanderen en een stukje comfort aan het langzaam verkeer te bieden, stellen wij voor om bij de Mengerweg een fietstunnel te realiseren. Daarnaast stellen wij voor de noordelijke rotonde ongeveer 50 meter naar 'beneden' (richting van Doorninckweg te verplaatsen. Hierdoor wordt het omrijden voor verkeer van de Weth. van Doorninckweg richting de kern Wesepe verminderd naar een afstand van ongeveer 500 meter.

Verplaatsen zuidelijke rotonde:

- c. De reacties ten aanzien van het verplaatsen van de zuidelijke rotonde geven geen aanleiding tot het aanpassen van het Ontwerpplan. Het voorstel om de rondweg ter plaatse van de kruising Raalterweg/Boxbergerweg af te laten buigen hebben wij bekeken. Hierbij is gekeken naar een eventuele kostenbesparing en de geluidseffecten op de woningen aan de Raalterweg. Berekeningen laten zien dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Raalterweg (bij een gewenste snelheid van 80 km/uur) dusdanig hoog wordt dat 4 tot 6 woningen moeten worden aangekocht. Ook wanneer een snelheid van 50 km/u wordt ingesteld moeten 2 tot 5 woningen worden aangekocht. De besparing aan kosten door een korter tracé wordt teniet gedaan door de kosten voor aankoop van woningen. Bij de voorgestelde variant waarbij de snelheid 80 km/uur is, nemen de aanlegkosten toe met bijna € 700.000,-. Omdat bij de variant zoals voorgesteld is in het ontwerpplan in hoofdlijnen geen aankoop van woningen noodzakelijk is en de kosten van deze variant lager zijn, stellen wij voor om aan het oorspronkelijke ontwerp vast te houden.

Verplaatsen noordelijke rotonde:

- d. De reacties ten aanzien van het verplaatsen van de noordelijke rotonde geven aanleiding tot het aanpassen van het Ontwerpplan. Wij stellen voor vast te houden aan het huidige tracé, waarbij de Velsdijk en Bonekampsweg middels parallelwegen op de rotonde aansluiten. Om de overlast voor de bewoners van het Kikersgat zoveel mogelijk te beperken stellen wij voor de rotonde ongeveer 50 meter naar 'beneden' (richting Weth. van Doorninckweg) te verplaatsen. Bijkomend voordeel is dat door de verplaatsing van de rotonde de omrijdafstand voor het (langzaam) verkeer vanaf de Weth. van Doorninckweg richting de kern Wesepe wordt verkort.

Openbaar vervoer:

- e. De reacties ten aanzien van het openbaar vervoer geven aanleiding tot aanpassing van het Ontwerpplan. Gezien de aard van de lijn (verbindende buslijn tussen Deventer en Raalte) blijven wij erbij de bus over de rondweg te laten rijden. Wel stellen wij voor een tweede halte bij de zuidelijke rotonde (Boxbergerweg) in het ontwerp op te nemen.

Overige reacties:

- f. De reacties ten aanzien van de nul-plusvariant geven geen aanleiding tot aanpassing van het Ontwerpplan. Bij de start van de planstudie is de nul-plusvariant onderzocht. Uit de studie kwam echter naar voren dat de verkeersveiligheid op de traverse niet of nauwelijks verbeterd kan worden; het doorgaande (vracht)verkeer blijft door de kern rijden. Er is onvoldoende ruimte om het gewenste wegprofiel, waaronder voetpaden, fietspaden en middengeleiders, te realiseren. Door de groeiende intensiteit (ruim 19.000 motorvoertuigen in 2020) wordt het steeds moeilijker om over te steken en de traverse op te rijden. Uit capaciteitsberekeningen blijkt dat in de toekomst afwikkelingsproblemen op alle kruispunten met de traverse ontstaan. Wat betreft het geluidsniveau en de luchtkwaliteit wordt de situatie voor de aanwonenden van de Raalterweg steeds ernstiger. Het conflict tussen erfdoelingsfunctie (verblijfsfunctie) en gebiedsontsluitingsfunctie (verkeersfunctie) wordt in de toekomst steeds groter en is

onacceptabel. Bij een (westelijke) rondweg kunnen de veiligheids- en leefbaarheidsproblemen wel worden opgelost. Daarnaast wordt de doorstroming van het doorgaande verkeer verbeterd. Vandaar dat wij reeds op 4 mei 2004 hebben besloten de nul-plusvariant niet verder uit te werken en de verdere planstudie te richten op westelijke omleidingsvarianten.

- g. Op basis van de resultaten van een nog uit te voeren akoestisch onderzoek zullen de te treffen maatregelen nader bepaald worden. Hierover zal nauw overleg met betrokkenen plaatsvinden.
- h. Bij de nadere uitwerking van het plan zal aandacht worden getroffen aan in detail te treffen maatregelen. Dit geldt met name voor de uitvoering van de turbotondes, de te treffen maatregelen om geluidhinder en hinder van koplampen te voorkomen en de compensatie van natuur/landschap en realisatie van faunamaatregelen.
- i. De reacties waarbij gepleit wordt voor variant A zijn voor ons niet doorslaggevend om onze voorkeur te wijzigen. Wij hebben voorkeur voor variant B omdat deze esthetisch gezien beter in de wegenstructuur past dan variant A. Daarnaast heeft variant B minder versnippering en aantasting van het landschap tot gevolg. Tot slot is de lengte van het tracé korter waardoor de doorrijtijd iets korter is dan variant A.
- j. Wat betreft de reacties met betrekking tot schade en waardevermindering van woning(en) merken wij op dat de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt. Soms zijn deze effecten echter niet te vermijden.
Indien er sprake is van grondaankoop moet op grond van de Ontheffingswet alle schade worden vergoed. Indien geen grond hoeft te worden aangekocht kan de reclamant in geval van aantoonbare schade in het kader van de planologische procedure een planschadeclaim bij de gemeente indienen (Wet op de Ruimtelijke Ordening).
Met betrekking tot mogelijke bedrijfsschade merken wij op dat de aanleg van de rondweg niet afhankelijk wordt gesteld van eventuele bedrijfsschade. Ingeval van een (plan)schadeclaim zal door een deskundige commissie zonder meer worden onderzocht welke schade voor vergoeding in aanmerking komt. Een onderzoek naar de herkomst van de klanten behoort tot de mogelijkheden. Een planschadeclaim kan nadat het nieuwe bestemmingsplan is vastgesteld worden ingediend bij de gemeente.
- k. De reacties ten aanzien van de overige onderdelen geven geen aanleiding tot aanpassing van het Ontwerpplan.

Voorgestelde wijzigingen Ontwerpplan

Wij stellen voor het ontwerp van variant B op de volgende punten aan te passen:

- naast de noordelijke rotonde ook een bushalte bij de zuidelijke rotonde realiseren;
- de noordelijke rotonde ongeveer 50 meter in de richting van de Weth. van Doorninckweg verplaatsen;
- ter hoogte van de Mengerweg een fietstunnel realiseren.

De gevolgen van de eerdergenoemde conclusies zijn verwerkt op de tekening behorend bij het Plan in Hoofdlijnen (N348 S0303RND 30 V S02). Door aanpassing van het ontwerp worden de geraamde kosten voor de rondweg verhoogd tot € 10,2 miljoen (prijsspeil 2005). Deze verhoging ontstaat door extra aanlegkosten (ongeveer € 700.000,-) en een inflatiepercentage van 3,5 % (prijsspeil 2004 → 2005). De kosten zijn geraamd met een nauwkeurigheid van plus/min 40%.

9.3 Besluit

- Gedeputeerde Staten van Overijssel besluiten het Plan in Hoofdlijnen N348 Omleiding Wesepe en de Reactienota N348 Omleiding Wesepe vast te stellen. De kosten voor de aanleg van de omleiding zijn geraamd op € 10,2 miljoen (prijsspeil 2005). Financiering vindt plaats uit het investeringsbudget voor provinciale infrastructuur. De genoemde kosten betreffen een globale raming.
- Gedeputeerde Staten van Overijssel besluiten de instanties, insprekers en degenen die schriftelijk op het Ontwerpplan hebben gereageerd over dit besluit te informeren.
- Gedeputeerde Staten van Overijssel besluiten het Plan in Hoofdlijnen voor de N348 Omleiding Wesepe en de Reactienota ter kennisneming naar de Statencommissie Verkeer, Milieu en Water te sturen.

10 *Verdere procedure*

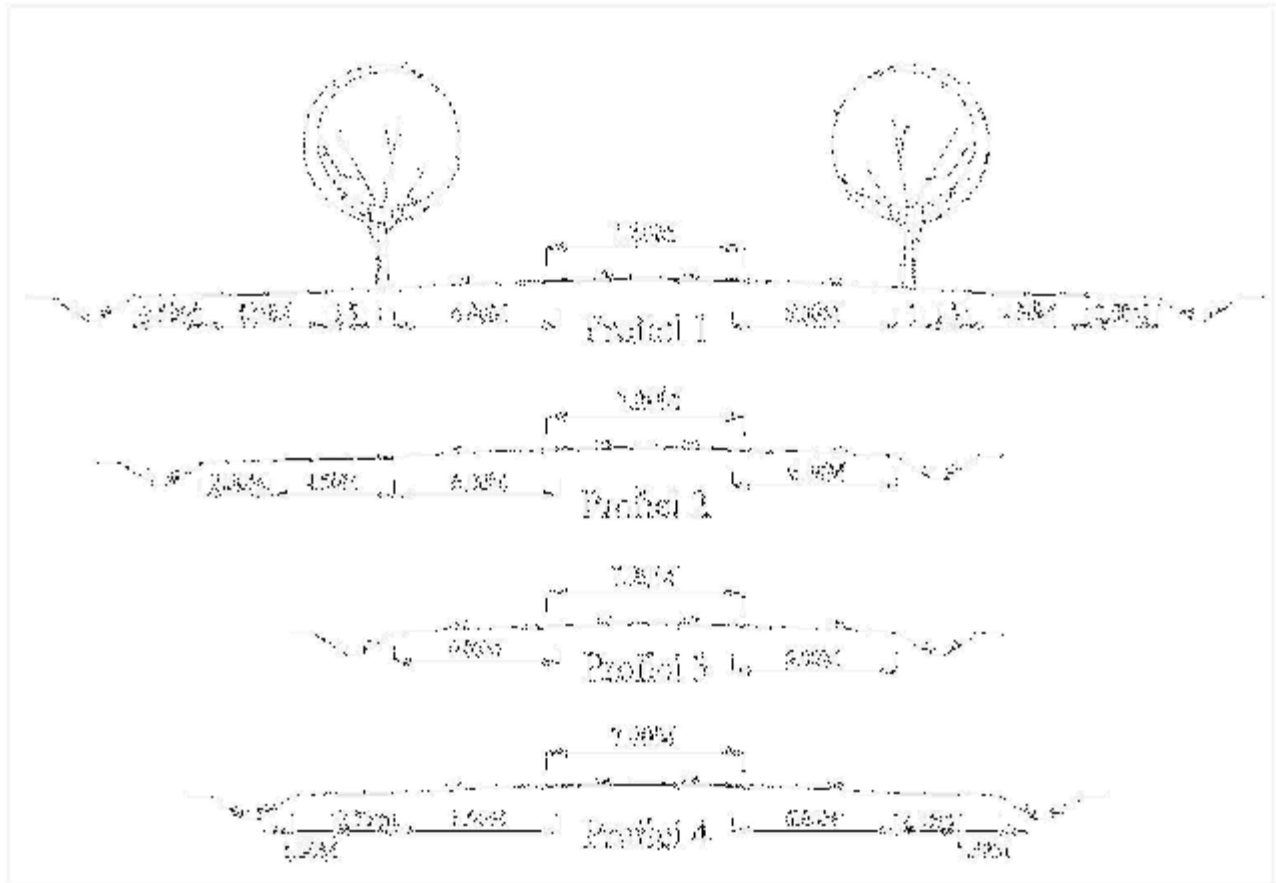
10.1 **Planning**

Na vaststelling van het Plan in Hoofdlijnen zal worden gestart met de realisatiefase van het project. In deze fase zal het plan nader worden uitgewerkt. Naar verwachting zal medio 2005 in overleg met de gemeente Olst-Wijhe en Deventer de bestemmingsplanprocedure worden gestart, waarna er gestart wordt met de aankoop van de benodigde gronden. Naar verwachting zal de omleiding in 2007 worden aangelegd.

10.2 **Status besluit**

Dit Plan in Hoofdlijnen heeft geen rechtsgevolgen. In het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunt u bezwaar maken bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan. U kunt uw bezwaar dan indienen bij de gemeente. De termijnen daarvoor worden door de gemeente tijdig gepubliceerd.

Bijlage bij tekening N348 S0303RND 30 V S02***



Dwarsprofielen