



Brug bij Junne

Verkeerskundig advies

Projectomschrijving	Brug bij Junne
Opdrachtgever	Gemeente Ommen
Projectnummer	19.0195/001
Datum	30 maart 2020
Status	Definitief
Auteur(s)	Roelof-Jan Pierik
Controle	Arjan Hiemstra
Projectleider/vrijgave	 Roelof-Jan Pierik

Inhoud

1	Inleiding en vraagstelling	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Vraagstelling	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Beleid	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Provinciaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	7
2.4	Waterschapsbeleid	9
3	Huidige situatie	10
3.1	Geschiedenis van de brug	10
3.2	Functie	11
3.3	Verkeersmaatregelen in de omgeving	13
3.4	Intensiteiten	17
3.5	Verkeersveiligheid	17
4	Belangen	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Belangen	19
4.2.1	Overeenstemming	19
4.2.2	Verdeeldheid	19
5	Advies	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Het gebruik van de brug	21
5.2.1	Geslotenverklaring	22
5.2.2	Handhaving	23
5.2.3	Ontheffingengebied	24
5.3	Maatregelen die gekoppeld zijn aan het gebruik van de brug	24
5.3.1	Zone geslotenverklaring voor vrachtverkeer	24
5.3.2	Passeerhavens	25
5.4	Maatregelen die niet gekoppeld zijn aan het gebruik van de brug	27
5.4.1	Fietspad Stegerdijk	27
5.4.2	Snelheidsbeperkingen	28
5.4.3	Bochtschildjes	29
5.5	Samengevat	29
	Bijlage 1: Naar voren gekomen belangen	30
	Bijlage 2: Verslag contactavond 5 november	32

1 Inleiding en vraagstelling

1.1 Inleiding

Tussen Junne en Stegeren loopt de Junnerweg. De Junnerweg steekt de Vecht over ter hoogte van de Junner Stuw. Onlangs is ten zuiden van de stuw een schutsluis gebouwd waarover de Junnerweg loopt. De huidige brug over de stuw is verzwakt. Als gevolg daarvan is een hoogte- en breedtebeperking ingesteld, zodat uitsluitend fietsers en lichte voertuigen de brug nog kunnen passeren. Vervolgens heeft het waterschap geconstateerd dat de huidige stuw (onderdeel van een gemeentelijk monument) een grondige renovatie nodig heeft. Vanwege deze ontwikkelingen is een onderzoek gestart naar het vervangen van de brug. Daarbij is onderzocht óf en waar een nieuwe brug gerealiseerd zou kunnen worden. De varianten variëren van locaties stroomafwaarts van de huidige stuw tot ver buiten de invloedzone van de stuw, zowel beneden- als bovenstrooms. Uit dit technische onderzoek (INFR190353 variantenstudie brug bij Junne, Iv-infra bv) is geconcludeerd dat de beste locatie voor een nieuwe brug bovenstrooms nabij de stuw is (zie afbeelding 1).



Afbeelding 1: Voorkeursvariant nieuwe brug (Ideeën boek stuwen en sluizen, H+N+S Landschapsarchitecten)

De gemeente Ommen heeft 3 juni 2019 ingestemd met de nadere uitwerking van de voorkeursvariant

1.2 Vraagstelling

Bij de nadere uitwerking van de voorkeursvariant, is de vraag gesteld hoe de brug eruit moet komen te zien. De inrichting van de brug wordt bepaald door het toekomstige gebruik ervan. Wanneer zwaar verkeer weer gefaciliteerd moet worden, betekent dit dat de brug breder en zwaarder uitgevoerd moet worden. Afgezien van de inrichting, betekent dit echter ook dat de verkeersstromen in de regio van de brug zullen veranderen. De gemeente Ommen heeft daarom gevraagd om samen met belanghebbenden de mogelijkheden te onderzoeken. Concreet betekent dit dat gezamenlijk met de belanghebbenden een advies opgesteld dient te worden die antwoord geeft op de volgende deelvragen:

1. Welke doelgroepen willen we op de brug faciliteren?
2. Welke inrichting en maatregelen horen daarbij?

De eerste deelvraag heeft niet alleen betrekking op de directe omgeving van de brug, maar op de hele regio. Hierbij is inzicht in de belangen die gemoeid zijn met het gebruik van de brug van belang. Het gaat daarbij onder andere om landbouwverkeer, vrachtverkeer, overig verkeer maar ook de leefbaarheid van de omwonenden.

Wanneer overeenstemming is over het gebruik van de brug, kan nagedacht worden over de inrichting en bijbehorende maatregelen. Het gaat daarbij om het schaalniveau van de directe omgeving van de brug. Welke zichtlijnen zijn van belang, hoe ziet de toeleidende infrastructuur (vanaf de schutsluis en vanaf de andere kant) eruit, welke ontwerpsnelheid is mogelijk en nodig, hoe wordt de ruimtelijke inpassing vormgegeven en welke consequenties heeft dat voor de weggebruiker en de omwonenden.

Het beantwoorden van beide deelvragen kent een zekere volgtijdelijkheid. Een goed verkeerskundig en ruimtelijk ontwerp kan gemaakt worden wanneer het gewenste gebruik helder is, anderzijds is inzicht in de ruimtelijke betekenis mogelijk(er)wijs ook medebepalend voor de vraag wat wel en niet kan qua gebruik.

Uitgangspunt

Dit verkeerskundig onderzoek heeft geen betrekking op het bepalen van de locatie van de brug. Het uitgangspunt van dit onderzoek is een nieuwe brug circa 20 meter bovenstrooms van de bestaande brug geplaatst wordt. Mocht de gemeente tot een besluit komen waarin de brug op een andere locatie wordt uitgevoerd, hoeft dit niet te conflicteren met het advies. Voor het ontwerp betekent dit uiteraard wel dat deze aangepast moet worden op de definitieve locatie van de brug.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beginnen we met een analyse van het relevante beleid op de verschillende schaalniveaus. Daarna gaan we in op de bestaande situatie. De belangen van de stakeholders in de omgeving van de brug, beschrijven we in hoofdstuk 4. Daarbij wordt ook aangegeven hoe deze belangen inzichtelijk zijn gemaakt en welke conclusies daaruit te trekken zijn. Het uiteindelijke advies inclusief onderbouwing beschrijven we in hoofdstuk 5.

2 Beleid

In dit hoofdstuk worden beleidsstukken aangehaald die relevant zijn voor het advies voor de brug in Junne.

2.1 Rijksbeleid

Wat het Rijksbeleid betreft, vormen de [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte \(SVIR\)](#), het programma [Duurzaam Veilig \(3\)](#) en het [natuurbeleid \(Natura2000\)](#) relevante ruimtelijke kaders.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Het SVIR omschrijft de ambities voor Nederland in 2040 en vormt de kapstok voor ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Speerpunten uit het SVIR zijn het inzetten op duurzame mobiliteit en de verbetering van de bereikbaarheid. Daarbij is ruimte voor regionaal maatwerk.

Duurzaam Veilig

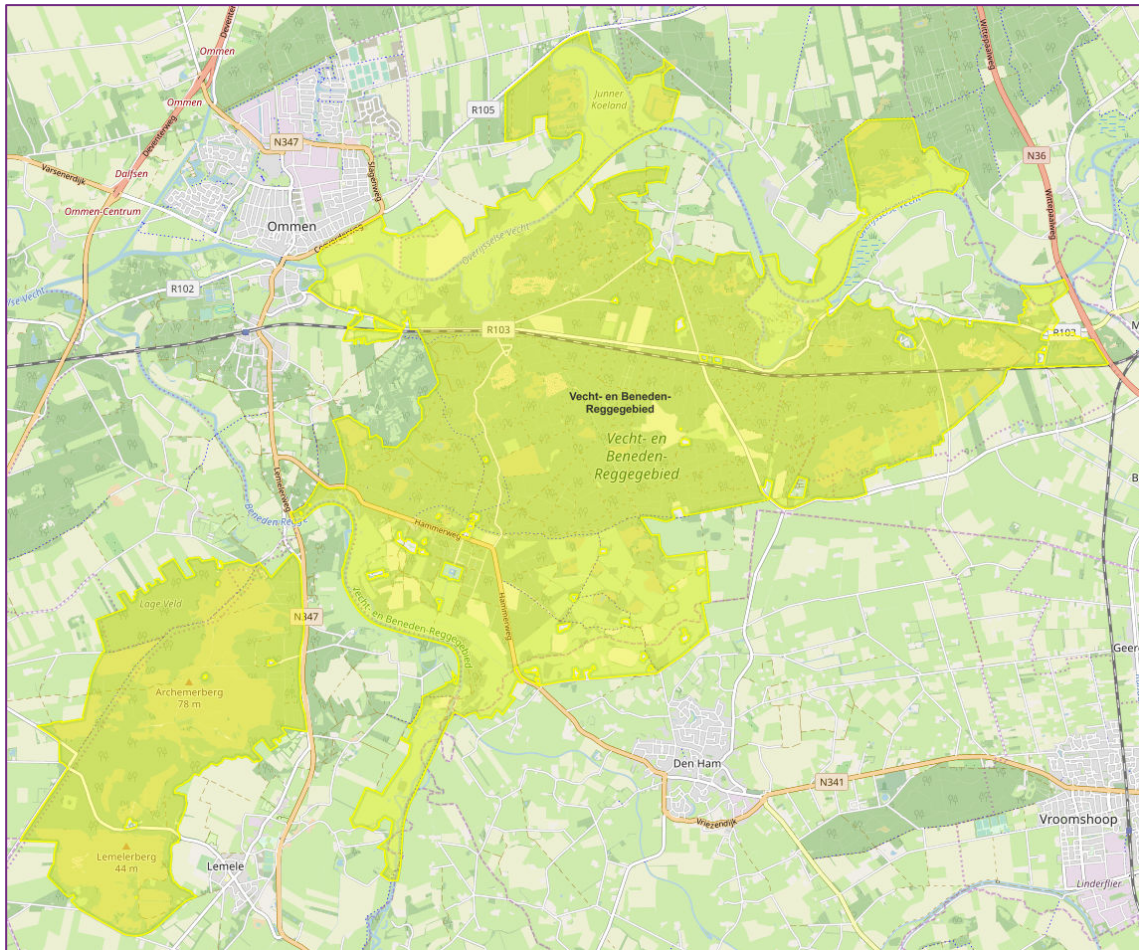
Duurzaam Veilig richt zich met name op de samenhang tussen vorm, functie en gebruik van de infrastructuur. Deze moeten met elkaar in evenwicht zijn om te kunnen spreken van een veilige infrastructuur. Duurzaam Veilig heeft doorwerking gekregen in de ontwerprichtlijnen maar ook in de wet- en regelgeving. Duurzaam Veilig 3 voegt daar de Human Factors aan toe, waarbij meer aandacht gevraagd wordt voor de verkeerspsychologie.

Naar een duurzaam veilig wegverkeer (1992-2010)	Door met Duurzaam Veilig (2005-2020)	Duurzaam Veilig Wegverkeer – DV3 (2018-2030)
Functionaliteit van wegen Homogeniteit in massa, snelheid en richting Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaar weggedrag	Functionaliteit van wegen Homogeniteit in massa, snelheid en richting Fysieke vergevingsgezindheid Sociale vergevingsgezindheid Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaar wegverloop en weggedrag Statusonderkenning	Functionaliteit van wegen (Bio)mechanica: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer Psychologica: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers Effectief belegde verantwoordelijkheid Leren en innoveren in het verkeerssysteem

Afbeelding 2: Duurzaam Veilig 3 (SWOV, 2019)

Natura 2000

Het gebied rondom Junne is aangewezen als Natura 2000-gebied (Vecht- en Beneden-Reggegebied). Dit betekent dat het natuurgebied een beschermde status kent. In afbeelding 3 is het Natura 2000 Vecht- en Beneden-Reggegebied weergegeven. In dit gebied is een habitatrictlijn van toepassing, wat betekent dat er waardevolle natuurwaarden aanwezig zijn die behouden, uitgebreid of verbeterd moeten worden.



Afbeelding 3: Natura 2000 Vecht- en Beneden-Reggegebied

2.2 Provinciaal beleid

De provincie heeft haar verkeersbeleid vastgelegd in de “[Integrale netwerkvisie Overijssel](#)” (INO). Voor de omgeving rond de stuw is het beleid rond de landelijke gebieden relevant: “*De bereikbaarheid van de landelijke gebieden in de provincie blijft belangrijk, ook voor de leefbaarheid van deze gebieden. Congestie op het wegennet speelt hier minder en vooral bij de entrees van de stedelijke gebieden. Met vlotte autoverbindingen via 80 km-wegen is de hoofdinfrastructuur bereikbaar en worden de 60 km-wegen in de verblijfsgebieden ontzien.*”

2.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente Ommen heeft twee belangrijke documenten waarin wordt ingegaan op mobiliteit: Het [Gemeentelijk omgevingsplan](#) en de [Verkeersvisie Ommen 2030](#). In het [Omgevingsplan](#) staat: “*In de verdeling van de vervoerwijze (modal split) neemt de fiets een belangrijke rol in. Ommen heeft de wens uitgesproken om een veilig fietsnetwerk te creëren voor zowel utilitair als recreatief gebruik. Er is een inventarisatie gemaakt van de ontbrekende schakels om het fietsnetwerk in Ommen te optimaliseren. Het te realiseren en al aanwezige fietsroutenetwerk sluit goed aan op de provinciale fietspaden.*”

De [Verkeersvisie Ommen 2030](#) spreekt zich uit over het gewenste gebruik van de infrastructuur door zwaar- en landbouwverkeer: “*Vracht- en landbouwverkeer heeft vanuit het*

oogpunt van verkeersveiligheid een aparte positie in het verkeerssysteem. De gemeente kiest ervoor om het vrachtverkeer dat het werkgebied (de industrieterreinen) als bestemming heeft, via de kortste en veiligste routes te ontsluiten. Deze routes volgen de ontsluitende routes voor het autoverkeer en lopen naar het westen via de Balkerweg naar de N48, naar het oosten via de te onderzoeken verbinding tussen de Slagenweg en de N36 en naar het zuiden via de Slagenweg, Coevorderweg en Stationsweg. Andere wegen en gebieden zijn alleen toegankelijk voor bevoorradingsvracht-verkeer. Landbouwverkeer dient van dezelfde routes gebruik te maken."

In de **Verkeersvisie** is ook de wegcategorisering van Ommen vastgelegd. In de onderstaande kaart is dit weergegeven. In het gebied rondom de stuw zijn uitsluitend erftoegangswegen (60 km/uur) aanwezig, waarbij de Beerzerweg (ten zuiden van Junne) als erftoegangsweg + is gecategoriseerd vanwege de verzamelfunctie die deze weg heeft.



Afbeelding 4: Wegcategorisering (Verkeersvisie Ommen 2030, gemeente Ommen)

Tot slot gaat de **Verkeersvisie** ook in op Duurzaam Veilig in Ommen: "[...] Objectief gezien vinden de ongelukken binnen de gemeente verspreid plaats. Er is nauwelijks een verkeersongevallenconcentratie te vinden. Om vooral de subjectieve onveiligheid verder aan te pakken is het noodzakelijk om functie, vormgeving en gebruik in overeenstemming te brengen. De functie van alle wegen is met deze visie vastgelegd. In de afgelopen jaren zijn er diverse 30 km en 60 km zones gerealiseerd, zonder dat grote structurele aanpassingen van de infrastructuur plaatsvond. Er is gekozen voor een sobere inrichting, volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken, omdat de financiële middelen en het draagvlak ontbreken om veel snelheidsvertragende maatregelen te treffen. Een sobere inrichting is voldoende. Met

alleen infrastructurele maatregelen kan je geen veilige situatie afdwingen. Het moet altijd een samenspel zijn met handhaving en educatie."

2.4 Waterschapsbeleid

Het waterschap kent een aantal beleidsuitgangspunten die relevant zijn voor de brug en het gebruik van die brug bij Junne, vastgelegd in de [Beleidsregels waterkwaliteit Keur waterschap Vechtstromen](#).

"Toetsingscriteria:

1. *Een watervergunning wordt in beginsel alleen verleend als aangetoond wordt, dat de brug nodig is om op een efficiënte manier van het ene perceel op het andere te komen, dus dienstdoet als overgang. Daar waar mogelijk dienen bestaande overgangen te worden benut. Per perceel wordt maximaal 1 brug toegestaan. Bij percelen die over een grotere afstand aan een oppervlaktewaterlichaam grenzen, kunnen 2 of meer bruggen worden toegestaan. Als uitgangspunt wordt een afstand tussen de bruggen 250 meter gehanteerd.*
2. *De brug mag geen wateroverlast veroorzaken bij derden. Dit dient bij de vergunningverlening te worden meegewogen. Van belang daarbij is het aantal aanwezige bruggen, stuwen of andere obstakels.*
3. *Aan te leggen bruggen mogen geen belemmering vormen voor toekomstige, vastgestelde plannen van het waterschap.*

[...]

Ecologie

13. *Bruggen in of over oppervlaktewaterlichamen met een natuurfunctie mogen geen belemmering betekenen voor de aanwezige of nog te ontwikkelen ecologische waarden. De bruggen dienen dan ook geschikt te worden gemaakt voor het migreren van fauna. Bijvoorbeeld door de afmetingen van de brug hierop aan te passen of looprichels aan te brengen."*

3 Huidige situatie

3.1 Geschiedenis van de brug

Sinds 1998 is er reeds een geslotenverklaring van kracht voor voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan 3 ton. In de periode tussen 1998 en 2015 zijn door de gemeente Ommen ontheffingen verleend aan de omliggende bedrijven voor het gebruik van de brug met voertuigen waarvan de totaal massa meer dan 3 ton, maar minder dan 15 ton bedraagt.

De brug bij Junne is in 2017 door middel van een verkeersbesluit en fysieke maatregelen afgesloten voor zwaar verkeer. Dit was noodzakelijk omdat de brug tussen 1998 en 2015 dusdanig zwaarbelast is dat zich een gevaarlijk situatie voordeed. Uit verkeerstellingen en meldingen is gebleken dat de brug in deze periode veelvuldig gebruikt werd door zwaar landbouw- en vrachtverkeer, waarvan de totaal massa hoger is dan het eerder vastgestelde maximum van 15 ton.

In het verkeersbesluit met betrekking tot deze afsluiting (document kenmerk 2084596) is vastgelegd dat de brug afgesloten is voor voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan 3 ton alsmede voor voertuigen die breder zijn dan 2,3 meter of hoger zijn dan 2,2 meter. Deze afsluiting van de brug is gerealiseerd door het plaatsen van bebording en doorrijhoogte- en doorrijbreedteportalen.

In het verkeersbesluit is verder opgenomen dat deze beperking langer dan 4 maanden zou duren en er een omleidingsroute ingesteld wordt voor verkeer dat niet langer gebruik kan maken van de brug. Verder is opgenomen dat de gemeente Ommen en het waterschap in de toekomst kijken naar een passend alternatief voor de brug.

Omdat de huidige brug is afgesloten voor hoog en breed verkeer (in de praktijk betekent dat vrachtverkeer en landbouwverkeer) is de Junnerweg voor omwonenden aanmerkelijk rustiger geworden. Landbouw- en vrachtverkeer is genoodzaakt om gebruik te maken van de Vechtbrug in Ommen (6,5 km rijden van de stuw) of -voor het vrachtverkeer- op de brug in de N36 (8,5 km rijden vanaf de stuw). Deze laatste is voor landbouwverkeer niet beschikbaar.

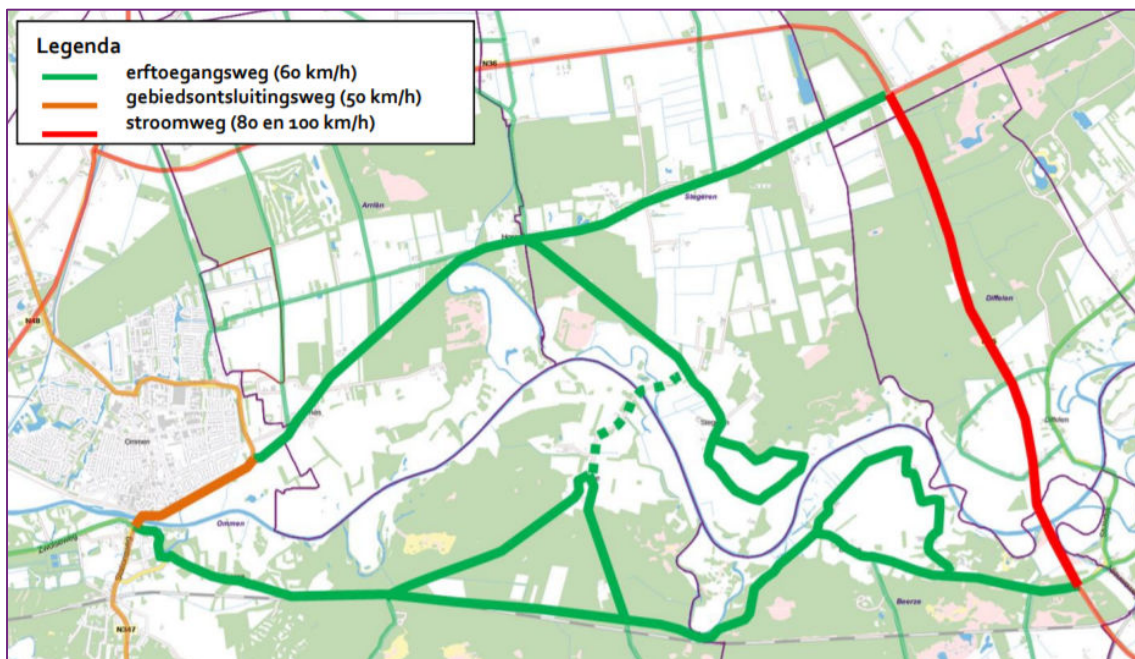


Afbeelding 5: Junne in vroeger dagen (met dank aan PB Stegeren – Junne)

3.2 Functie

De Junnerweg vormt een verbinding tussen Junne en Stegeren. De brug bij Junne vormt de oversteek over de Vecht ter hoogte van de Junner stuw. De brug is één van drie overgangen over de Vecht in het gebied en heeft hierdoor een belangrijke functie voor de ontsluiting in het gebied.

De Junnerweg is geclassificeerd als erftoegangsweg en enkel bedoeld voor verkeer dat zijn herkomst of bestemming in de directe omgeving van de brug heeft. De ligging van de Junnerweg is weergegeven in de onderstaande afbeelding (doormiddel van de gestippelde lijn).



Afbeelding 6: Wegenstructuur rond de brug bij Junne (Bron: Nut en noodzaak brug Junne, 2018)

Rond de brug in Junne ligt een aantal wegen. De belangrijkste toegangswegen zijn de Junnerweg en Nieuwe Hammerweg aan de zuidzijde van de brug en de Stegerdijk aan de noordzijde van de brug. De Coevorderweg en de Beerzerweg zijn de wegen die ten noorden en ten zuiden van Junne en Stegeren zijn gelegen, die de aansluiting vormen op het hoofdwegennet in de regio. De twee hiervoor genoemde wegen worden ten westen in Ommen met elkaar verbonden via de Stationsweg en de Zeesserweg en ten oosten sluiten ze aan op de N36. In tabel 1 zijn de wegbreedtes per weg opgenomen.

Straatnaam	Type	Snelheid	Rijbaanbreedte
Junnerweg	Buiten bebouwde kom	60	3,70 – 4,50
Stegerdijk	Buiten bebouwde kom	60	4,00 – 4,20
Nieuwe Hammerweg	Buiten bebouwde kom	60	4,00 – 4,20
Coevorderweg	Binnen en buiten bebouwde kom	30/60	3,60 – 4,60
Beerzerweg	Buiten bebouwde kom	60	5,20 – 5,40
Alternatieve route			
Stationsweg	Binnen bebouwde kom	50	5,90 – 6,10
De Schammelte	Binnen bebouwde kom	30	4,00 – 5,70
Zeesserweg	Binnen bebouwde kom	30	4,30 – 6,00

Tabel 1: wegbreedtes van omliggende wegen

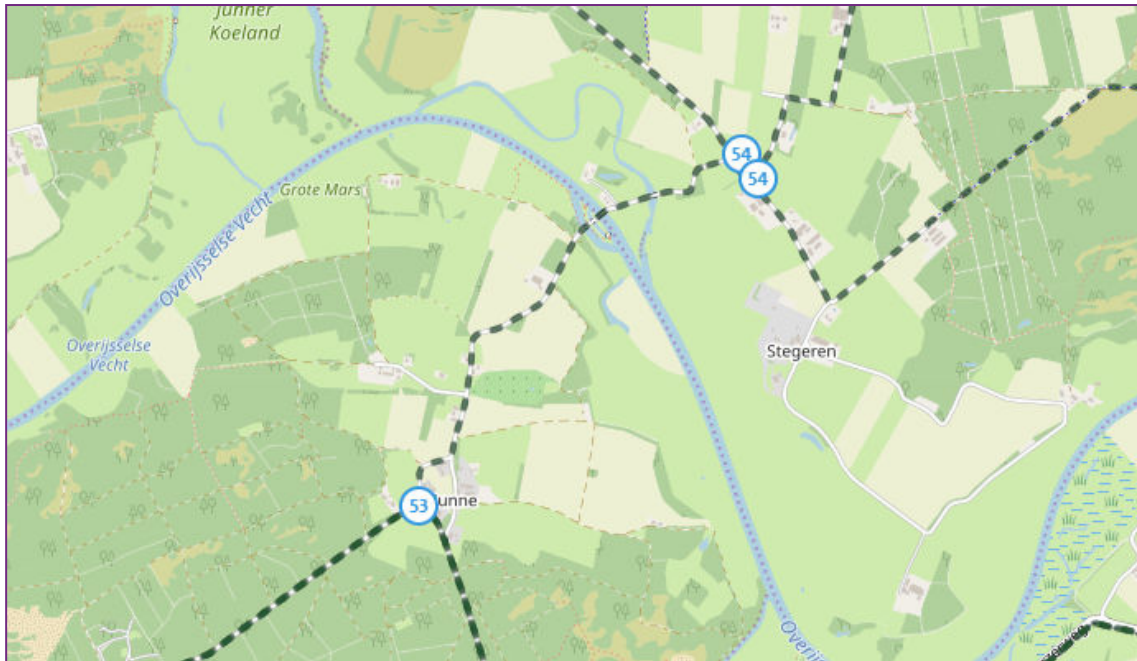
Zoals eerder vermeld, vormt de brug bij Junne één van de drie overgangen over de Vecht voor verkeer in de regio. Hieruit valt te herleiden dat de brug een substantieel invloedsgebied heeft. In het eerder benoemde verkeersbesluit wordt gesteld dat er ten tijde van de afsluiting 11 ontheffingen voor het gebruik van de brug actief in gebruik waren.

Naast de bekende ontheffinghouders zijn er ook andere functies in het gebied die mogelijk gebruik maakten van de brug bij Junne. Zo is een aantal campings en een golfbaan aanwezig in de directe omgeving. Deze functies trekken mogelijk verkeer aan dat via de brug rijdt en/of reed. De ligging van deze functies is weergegeven in de onderstaande afbeelding.



Afbeelding 7: Locatie toeristische functies rondom de brug bij Junne

Verder maakt de Junnerweg onderdeel uit van het 'Fietsknooppunten netwerk' (afbeelding 8). Dit is een netwerk van aansluitende knooppunten voor recreatief fietsgebruik. Deze route wordt tevens gebruikt in het kader van de "kunstwegen" fietsroutes, welke ook een recreatieve fietsroute is.



Afbeelding 8: Fietsknooppunten rondom de brug bij Junne (bron: ANWB-fietsknooppunten planner)

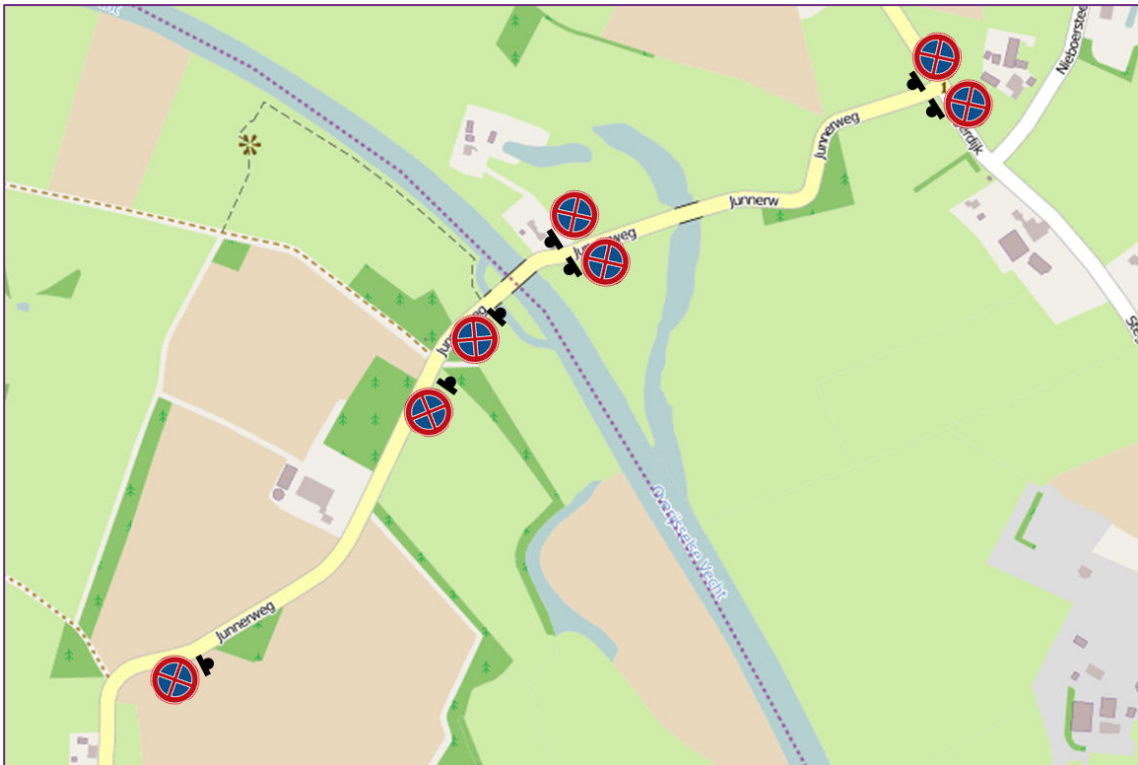
De brug bij Junne maakt ook deel uit van enkele wandelroutes binnen het gebied, waaronder het zogeheten 'Pieterpad'. Dit is de langst aaneengesloten wandelroute van Nederland die van Pieterburen (noord Groningen) naar Sint-Pietersberg (zuid Limburg) voert.

3.3 Verkeersmaatregelen in de omgeving

In de directe omgeving van de brug en op de wegen in de omgeving van de brug, zijn diverse verkeersmaatregelen van kracht. Deze worden hieronder nader toegelicht.

Verbod stil te staan (bord E2)

Op de Junnerweg vanaf kruispunt Junnerweg – Stegerdijk richting het zuiden aan beide zijden van de weg. Op de Junnerweg ter hoogte van huisnummer 8a richting het noorden aan de oostzijde van de weg.



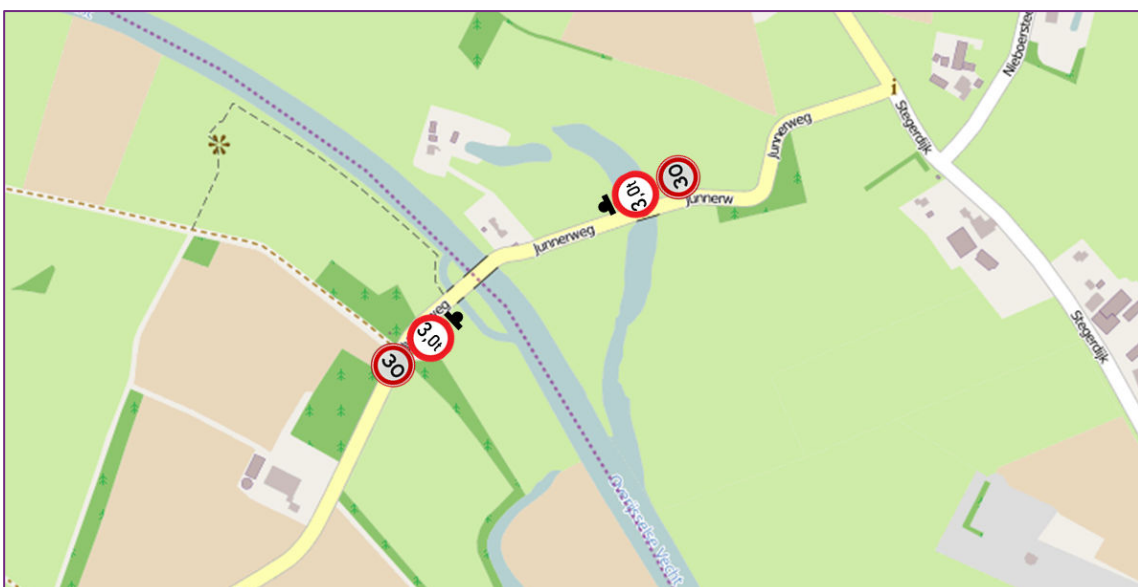
Afbeelding 9: Verbod stil te staan (bord E2) rond de brug in Junne

Maximumsnelheid van 30km/uur (bord A1-30)

Op de Junnerweg ter hoogte van de brug in Junne.

Geslotenverklaring voor voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan 3,0t (bord C21)

Op de Junnerweg ter hoogte van de brug in Junne.



Afbeelding 10: Maximumsnelheid 30km/uur en massabeperving 3,0t rond de brug in Junne

Geslotenverklaring voor voertuigen die breder zijn dan 2,3m (bord C18)

Op de Junnerweg ter hoogte van de brug in Junne.

Geslotenverklaring voor voertuigen die hoger zijn dan 2,2m (bord C19)

Op de Junnerweg ter hoogte van de brug in Junne.

Verbod voor bestuurders door te gaan bij nadering van verkeer uit de tegengestelde richting (bord F5)

Ter hoogte van de brug in Junne vanaf het noorden.

Bestuurders uit tegengestelde richting moet verkeer dat van deze richting komt voorrang verlenen (bord F6)

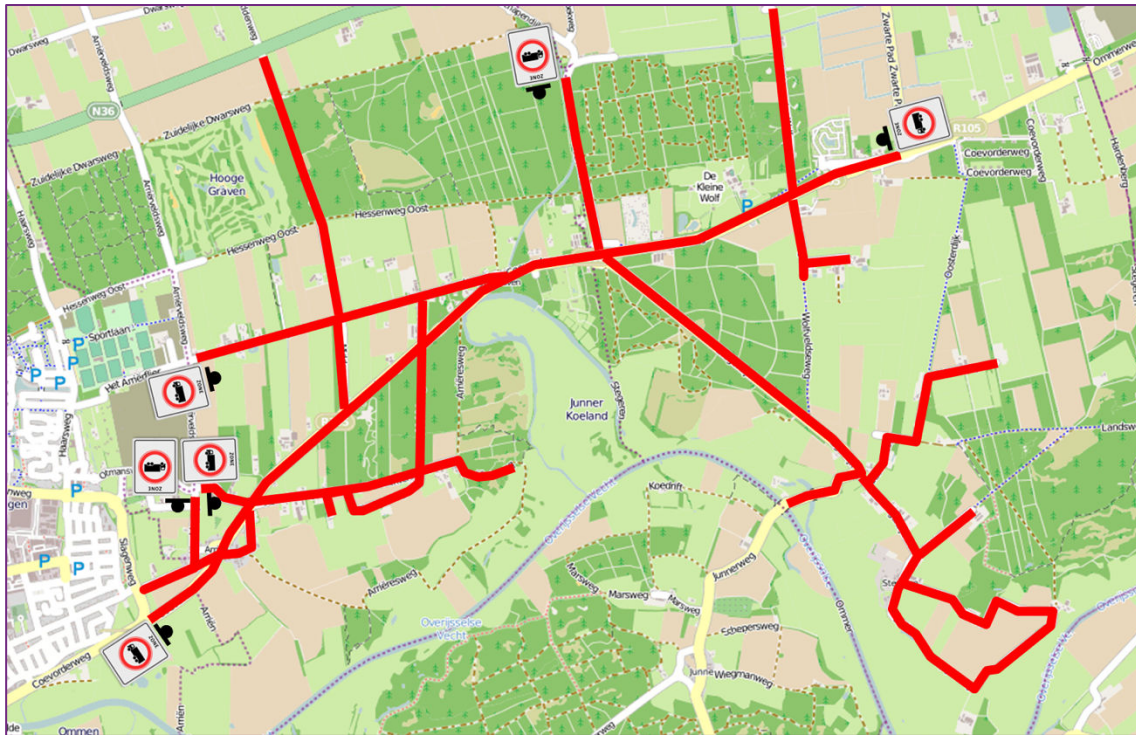
Ter hoogte van de brug in Junne vanaf het zuiden.



Afbeelding 11: Hoogtebeperking, breedtebeperking en voorrangsregeling rond de brug in Junne

Zone gesloten voor vrachtauto's (bord C7-ZB)

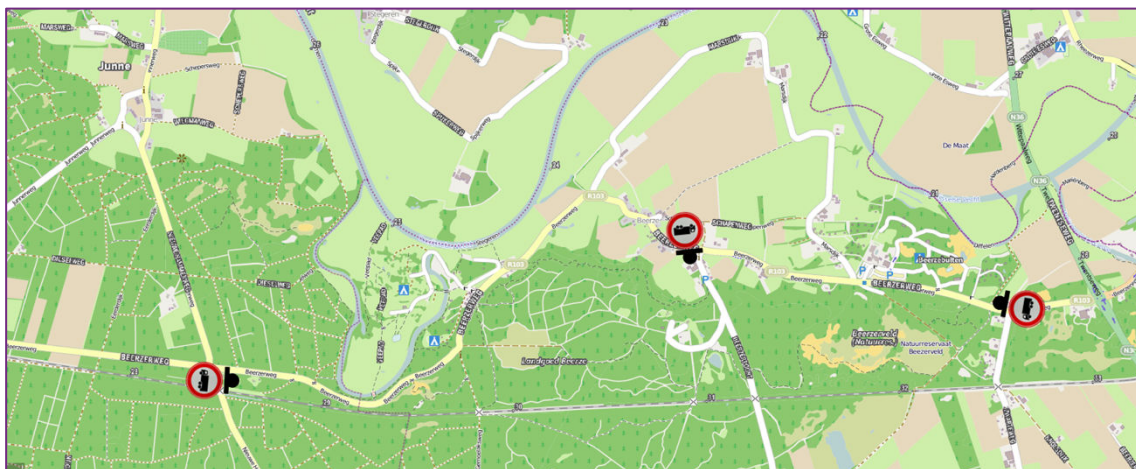
Op de Coevorderweg tussen kruispunt Coevorderweg – Slagenweg en kruispunt Coevorderweg – Zwarte Pad, op de Stegerdijk en op de Junnerweg tussen kruispunt Stegerdijk – Junnerweg en de brug in Junne. Deze geslotenverklaring is uitgezonderd voor bestemmingsverkeer.



Afbeelding 12: Zonale geslotenverklaring voor vrachtauto's

Gesloten voor vrachtauto's (bord C7)

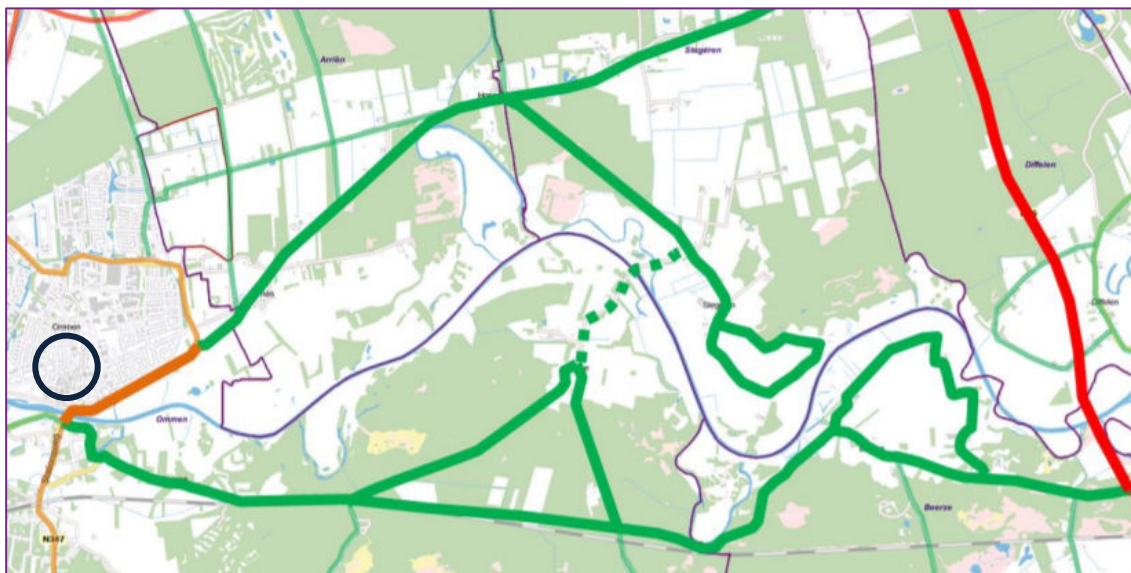
Op de Beerzerweg ten oosten van kruispunt Beerzerweg – Nieuwe Hammerweg, op de Beerzerweg ten westen van het kruispunt Beerzerweg – Zwarteweg en op Beerzerpoort ten zuiden van kruispunt Beerzerpoort – Beerzerweg. Deze geslotenverklaring voor vrachtauto's is uitgezonderd voor bestemmingsverkeer.



Afbeelding 13: Geslotenverklaring voor vrachtauto's

3.4 Intensiteiten

In de omgeving van de brug bij Junne zijn verkeerstellingen beschikbaar. Wel zijn er verkeerstellingen beschikbaar die zijn uitgevoerd naar aanleiding van een herinrichting van de woonwijk Zeesse (tabel 2). De tellingen zijn uitgevoerd op De Schammelte en de Zeesserweg in Ommen, de locatie van deze wegen is weergegeven in de onderstaande afbeelding. De aantallen in tabel 2 betreffen weektotalen.



Afbeelding 14: Locatie verkeerstellingen

De Schammelte	2016	2017	Zeesserweg	2016	2017
Auto's	2.562	3.772	Auto's	16.254	15.036
Middelzwaar vrachtverkeer	254	473	Middelzwaar vrachtverkeer	1.637	2.308
Zwaar vrachtverkeer	172	191	Zwaar vrachtverkeer	446	728

Tabel 2: verkeersintensiteiten De Schammelte en Zeesserweg, **weektotaal** (bron: Nut en noodzaak brug Junne, 2018)

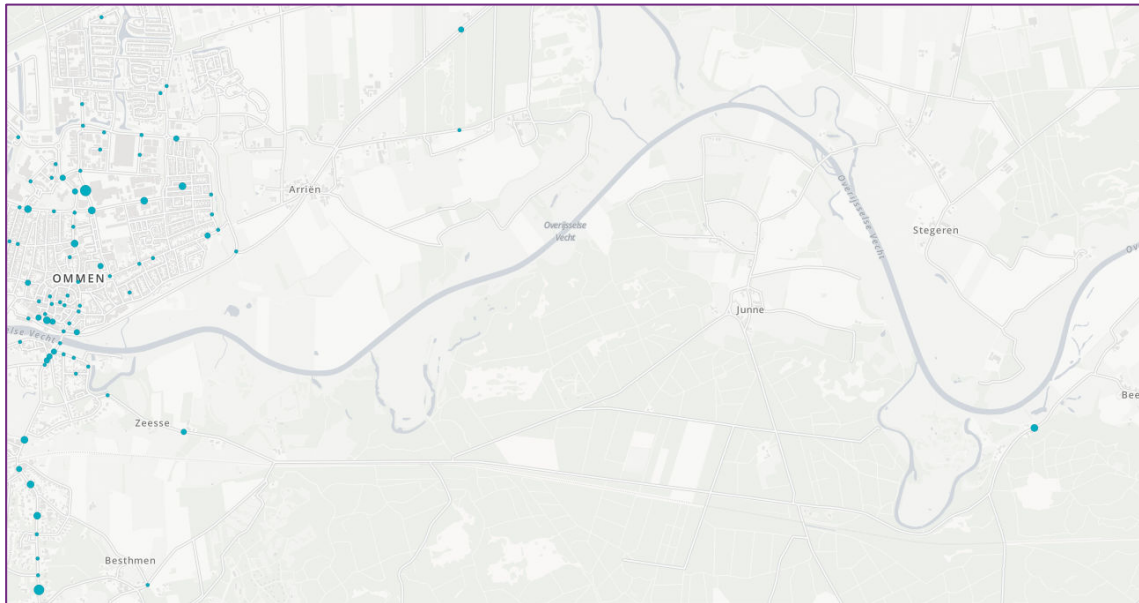
Uit de tellingen blijkt dat deze het aandeel vrachtverkeer op De Schammelte en de Zeesserweg in 2017 is toegenomen. Hieruit valt op te maken dat er een verschuiving van het verkeer plaatsvond door het sluiten van de brug. In hoeverre hier sprake is van een samenhang van effecten is echter niet te bepalen.

Van de Junnerweg zijn uitsluitend tellingen beschikbaar van 2005. De tellingen zijn daarmee nauwelijks relevant, het is lang geleden en het was voor de aanleg van de rondweg Ommen (N36).

3.5 Verkeersveiligheid

Om een indicatie te geven van de objectieve verkeersveiligheid is er een verkeersongevallenanalyse gemaakt in ViaStat. Uit de data van de geregistreerde verkeersongevallen binnen de gemeente Ommen blijkt dat er rond Junne en Stegeren geen ongevallen geregistreerd zijn. Op de Beerzerweg en de Zeesserweg hebben wel enkele

ongevallen plaatsgevonden. Hiervan waren een paar eenzijdige ongevallen en een paar ongevallen waarbij personenauto's en fietsers betrokken zijn. Uit de data van ViaStat blijkt dat er geen geregistreerde ongevallen zijn waarbij landbouwvoertuigen of vrachtauto's betrokken waren rond Junne, Stegeren en de alternatieve route tussen Junne en Stegeren. Kanttekening hierbij is dat niet alle verkeersongevallen worden geregistreerd. Het werkelijke aantal ongevallen kan daardoor hoger liggen.



Afbeelding 15: Geregistreerde ongevallen van 1 jan 2014 t/m 31 dec 2018

4 Belangen

4.1 Inleiding

De brug bij Junne is een veelbesproken onderwerp. Het leeft onder de boeren, de bewoners, het landgoed Junne, de loonwerkers, de natuurorganisaties en de recreatiebedrijven. De vraagstelling naar het toekomstig gebruik van de brug is van belang voor alle belanghebbenden. Om goed inzichtelijk te krijgen welke belangen gediend en welke belangen geschaad worden bij een specifiek gebruik van de brug, zijn verschillende 'keukentafelgesprekken' gevoerd. Zo is onder andere gesproken met een vertegenwoordiging van de boeren, LTO en Cumula, het landgoed Junne, een vertegenwoordiging van bewoners, het plaatselijk belang, Das & Vecht en de gemeente. Doel van deze gesprekken is niet geweest om te onderzoeken voor welke variant een meerderheid voor is, maar inzichtelijk te maken welke belangen een rol spelen bij de keuze van het gebruik van de brug. Het plaatselijk belang heeft naar aanleiding van een ledenvergadering nog een korte enquête verstuurd naar haar leden om ook via die route boven tafel te krijgen welke belangen een rol spelen.

4.2 Belangen

De zaken die naar voren zijn gekomen in deze gesprekken, de reacties op de enquête en overige ingekomen ideeën en voorstellen, zijn gecategoriseerd naar onderwerp: Landschap en cultuurhistorie, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en economie, toerisme (fietsen, wandelen en caravans/campers) en milieu (uitstoot, geluid, hinder). In bijlage 1 vindt u het volledige overzicht van de naar voren gekomen belangen.

Plaatselijk Belang Junne/Stegeren heeft op 5 november 2019 een contactavond georganiseerd, waar de bewoners (t.w. boeren en burgers) van Junne met elkaar hebben gesproken over de voorgenomen plannen en hun standpunten kenbaar hebben gemaakt. Dat standpunt is verwoord in een vijftal uitspraken. De volledige versie van deze uitspraken is opgenomen in bijlage 2.

4.2.1 Overeenstemming

Uit de gesprekken en reacties blijkt dat over een aantal zaken een gedragen standpunt bestaat. Het gaat dan om de volgende drie onderwerpen:

1. Lokale (agrarische) ondernemers moeten gebruik kunnen maken van de brug
2. Geen doorgaand (zwaar) verkeer
3. Aanvullende maatregelen aan de infrastructuur (zonder het karakter aan te tasten)

Bij deze punten zijn de belangrijkste vervolgvragen:

1. Wat is doorgaand verkeer?
2. Hoe wordt het juiste gebruik afgedwongen (of ongewenst gebruik tegengegaan)?

4.2.2 Verdeeldheid

Het uitgangspunt voor dit onderzoek is een nieuwe brug op 20 meter stroomopwaarts van de stuw. Een deel van de bewoners (zie ook bijlage 2) stelt zich op het standpunt dat het renoveren van de bestaande brug de voorkeur verdient boven een nieuw te bouwen brug. Voor het verkeerskundig onderzoek naar het gebruik van de brug, is echter geen verschil

tussen een nieuwe brug op 20 meter stroomopwaarts of een volwaardig gerenoveerde brug op de huidige plek.

Een aantal mensen is van mening dat de brug geheel opengesteld moet worden en een aantal mensen pleit voor uitsluitend een fiets- en voetgangersbrug. Ook zijn de meningen verdeeld wanneer het gaat over het wel of niet instellen van een 30-km/uur zone en het al dan niet aanleggen van snelheidsremmers.

5 Advies

5.1 Inleiding

Op basis van de verkeerskundige analyse van het gebied en de gesprekken met verschillende belanghebbenden, is een advies opgesteld. Dit advies gaat in op de volgende aspecten:

1. Het gebruik van de brug
2. Maatregelen die gekoppeld zijn aan het gebruik van de brug
3. Maatregelen die niet gekoppeld zijn aan het gebruik van de brug

Ad 1) Bij het gebruik van de brug gaat het erom wie wel en niet gebruik mag maken van de brug. Het gaat dan om voertuigsoorten maar ook over herkomsten en bestemmingen.

Ad 2) In dit advies worden de maatregelen beschreven die het gewenste gebruik van de brug faciliteren of het ongewenste gebruik tegengaan.

Ad 3) Tijdens de gesprekken en uit de reacties komt een aantal zorgen naar voren die niet direct een relatie hebben met de nieuwe situatie. Wanneer de situatie zou blijven zoals die nu is, blijven deze zorgen bestaan. We doen daarvoor wel een aantal voorstellen maar achten dit niet gerelateerd aan het toekomstige gebruik van de brug.

5.2 Het gebruik van de brug

In de huidige situatie kunnen personenauto's gebruik maken van de brug. Groter en zwaarder verkeer wordt geweerd door de betonnen blokken die een hoogte- en breedtebeperking afdwingen. Er bestaat een brede consensus over het gebruik van de brug voor lokaal zwaar- en landbouwverkeer. Doorgaand (zwaar) verkeer is echter ongewenst. Het gemeentelijk beleid ondersteunt deze benadering. Zwaar verkeer en landbouwverkeer wordt bij voorkeur afgewikkeld op de gebiedsontsluitingswegen en niet op de erftoegangswegen, tenzij dat verkeer een bestemming heeft in het gebied. Dat betekent dat zwaar verkeer met name via de N36 en de Stationsweg (N347) – Hammerweg (N341) haar route moet vinden. Voor landbouwverkeer geldt een geslotenverklaring op de N36. Landbouwverkeer van en naar het oosten kan in dat geval gebruik maken van de brug op de Rheezerweg (zo'n 800 meter stroomopwaarts van de N36).

5.2.1 Geslotenverklaring

Om niet-lokaal zwaar- en landbouwverkeer te weren, adviseren wij een geslotenverklaring in te stellen voor landbouw- en vrachtverkeer op de brug. Lokale ondernemers kunnen een ontheffing aanvragen. Voorwaarde daarvoor is dat de betreffende ondernemer:

- Een herkomst en/of bestemming in een afgebakend gebied heeft, én
- Een omrijfactor heeft die groter is dan 1,5¹

We adviseren om de ontheffingsmogelijkheid niet op onderborden aan te geven.

Het doorgaande personenautoverkeer wordt niet geweerd door deze maatregel, maar aangezien personenauto's in de huidige situatie ook al gebruik kunnen maken van de brug zal dat weinig tot geen verschil maken. De enige categorie die wel toegang krijgt hierdoor ten opzichte van de huidige situatie, zijn bedrijfsbusjes. De verwachte toename van verkeer hierdoor is niet substantieel. De routes over de N36 en de N347/N341 zijn (ook in de navigatiesystemen) sneller comfortabeler.



Afbeelding 16: Advies geslotenverklaring op de brug

¹ Een omrijfactor van 1,5 zorgt ervoor dat een ondernemer uit bijvoorbeeld Hardenberg geen ontheffing kan krijgen omdat hij/zij al veel eerder kan beslissen aan welke zijde van de Vecht de herkomst/bestemming ligt en dus geen belang heeft bij het gebruik van de brug. Wanneer een ondernemer uit bijvoorbeeld Den Ham komt en net ten noorden van de Vecht moet oogsten, dan heeft hij/zij wel belang bij het gebruik van de brug.

5.2.2 Handhaving

De vraag is op welke wijze deze geslotenverklaring gehandhaafd kan worden. In basis zijn daarvoor twee mogelijkheden:

1. Een fysieke dynamische afsluiting (selectieve toegang)
2. Handhaving door inzet van handhavers

Fysieke dynamische afsluiting

Bij een fysieke dynamische afsluiting heb je de mogelijkheid om specifieke doelgroepen doorgang te verlenen of te weren (selectieve toegang). Fysieke dynamische afsluitingen zijn met name operationeel in binnenstedelijke gebieden, waar bijvoorbeeld autoverkeer geweerd wordt maar bevoorradsingsverkeer wel toegang heeft. De toegang kan geregeld worden door middel van pasjes, een transponder of door kentekenherkenning. In navolging van deze binnenstedelijke dynamische afsluitingen is de afgelopen jaren ook geëxperimenteerd met dynamische afsluitingen in het buitengebied. Bijvoorbeeld de dynamische afsluiting in de Hermelenweg in Zwolle, in de Schoonheetenseweg in Raalte en de Rijk van Loenenbaan in Leusden. De conclusie is dat dynamische afsluitingen in het buitengebied vaak niet afdoende functioneren. Het aantal storingen is groot en de inzet om deze installaties in het buitengebied effectief te beheren is uitdagend.

In het geval van de brug bij Junne gaat het specifiek om zwaar en landbouwverkeer. Landbouwverkeer heeft momenteel nog geen verplichting om een kenteken te voeren. Selectieve toegang op basis van kenteken is daardoor (nog) niet mogelijk. Een alternatief op dit systeem betreft een systeem waarbij de toegang geregeld wordt met behulp van een toegangspasje. Aandachtspunt bij deze vorm is echter het gemak. Landbouwvoertuigen hebben een grote variatie in de plek van de chauffeur. Het realiseren van een systeem waarbij de chauffeur het pasje kan aanbieden is daarmee complex.

Handhaving

Handhaving door de politie is weinig realistisch. De politie staat onder grote druk om de juiste prioriteiten te stellen aan alle taken. In december 2019 heeft de politie bij de tweede kamer aangegeven dat men niet langer alle taken kan vervullen. De handhaving bij de brug bij Junne komt daarmee niet op de eerste plaats. Bovendien heeft de gemeente slechts tot op zekere hoogte invloed op die prioriteitsstelling van politie.

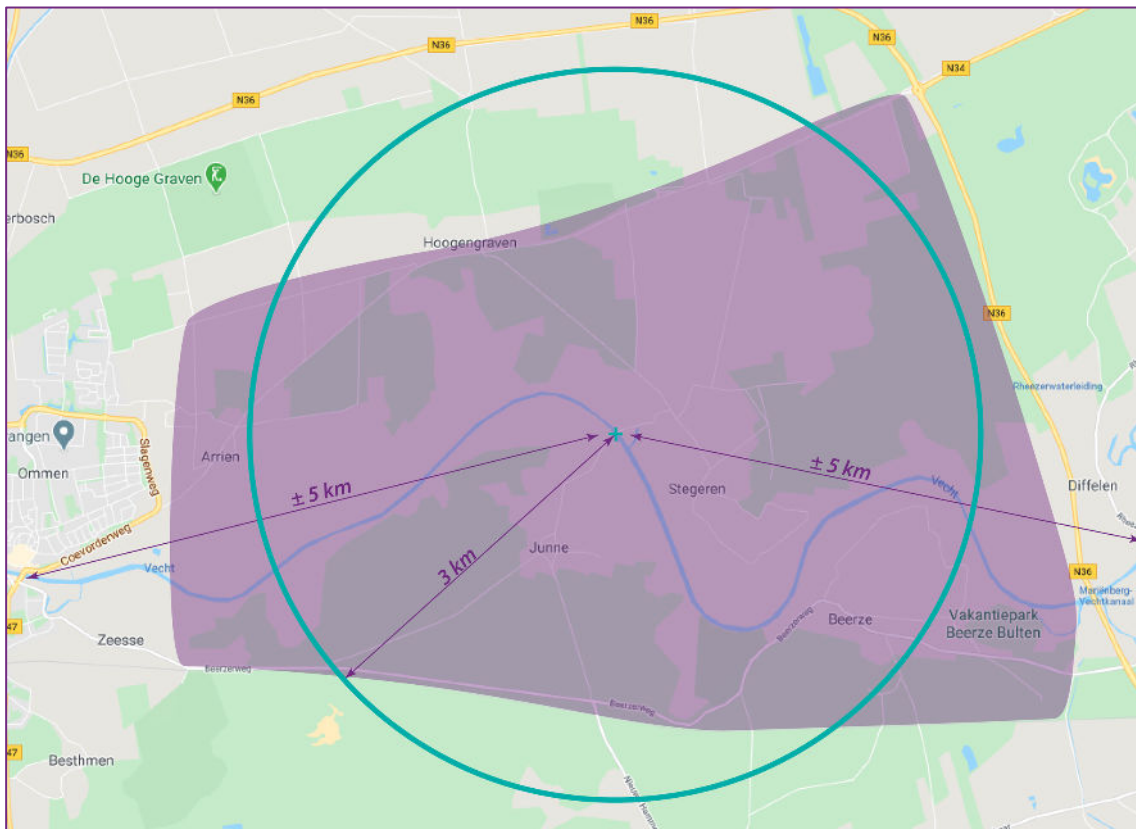
Sinds enige tijd is in de "Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar" opgenomen dat de BOA kan handhaven (en dus ook kan verbaliseren) op een geslotenverklaring. Deze maatregel moet in het verkeersbesluit dan wel beargumenteerd worden op basis van leefbaarheid. In geval van de brug bij Junne is dat ook de belangrijkste reden van de geslotenverklaring.

Advies

We stellen voor een handhavingsprotocol op te stellen waarin is opgenomen: de hoeveelheid tijd die de BOA besteed aan de brug bij Junne, de periodes waarin dat gebeurt (bijvoorbeeld de oogstperiode(s)) en de wijze waarop ingegaan wordt op actuele klachten. Jaarlijks worden de resultaten van de handhaving in een verantwoordingsdocument opgenomen en teruggekoppeld aan de belanghebbenden.

5.2.3 Ontheffingengebied

Belangrijk bij de bepaling of iemand in aanmerking komt voor een ontheffing is hoe het "ontheffingengebied" er uit ziet. Bij de bepaling daarvan kijken we naar de omrijfactor van 1,5. De brug bij Junne ligt bij benadering op 5 kilometer van de brug van Ommen en de N36/brug Rheezerweg. Bij een factor 1,5 zou het ontheffingengebied ongeveer 3 kilometer rond de brug zijn, zoals weergegeven in de onderstaande afbeelding door de cirkel. Deze cirkel is echter geen werkbaar gebied. Daarom is gezocht naar een natuurlijk begrenzing. Het gebied wordt dan bepaald door de Coevorderweg, de N36 en de spoorlijn. Het gebied is ten noorden en ten zuiden van de Vecht iets smaller dan de cirkel en ten oosten en ten westen loopt het gebied iets verder door. Dat levert geen problemen op aangezien de omrijfactor ervoor zorgt dat dit niet leidt tot een wildgroei aan ontheffingen.



Afbeelding 17: Ontheffingengebied

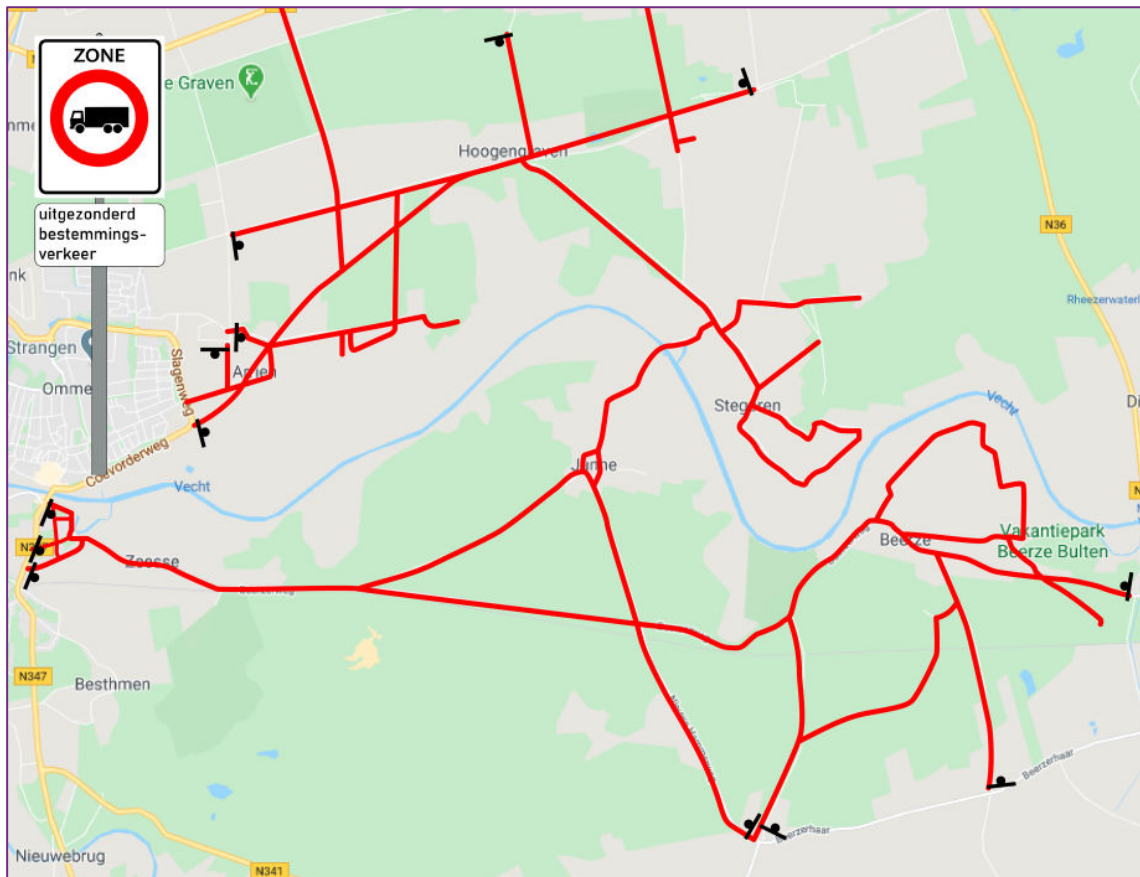
5.3 Maatregelen die gekoppeld zijn aan het gebruik van de brug

5.3.1 Zone geslotenverklaring voor vrachtverkeer

Om de geslotenverklaring op de brug kracht bij te zetten adviseren wij om in een groter gebied de erftoegangswegen gesloten te verklaren voor vrachtverkeer. Dit met uitzondering van bestemmingsverkeer. Hiermee vullen we de zone aan die nu ten noorden van de Vecht al geldt. Ook de geslotenverklaringen die rond Beerze zijn ingesteld breiden we daarmee uit.

Het gebied van erftoegangswegen wordt dan gesloten voor vrachtverkeer dat geen bestemming heeft in dit gebied. Hiermee wordt invulling gegeven aan de beleidsuitgangspunten van de Verkeersvisie Ommen 2030. De Schammelte en de Zeesserweg worden daarmee ook gesloten verklaard voor doorgaand vrachtverkeer. De handhaving van deze maatregel is lastiger dan die van de absolute geslotenverklaring (met

ontheffingen) voor de brug maar de verwachting is wel dat dit zal leiden tot een vermindering van het aantal vrachtwagens door het gebied. De maatregel draagt daarmee ook bij aan minder uitstoot en daarmee de leefbaarheid in het gebied.

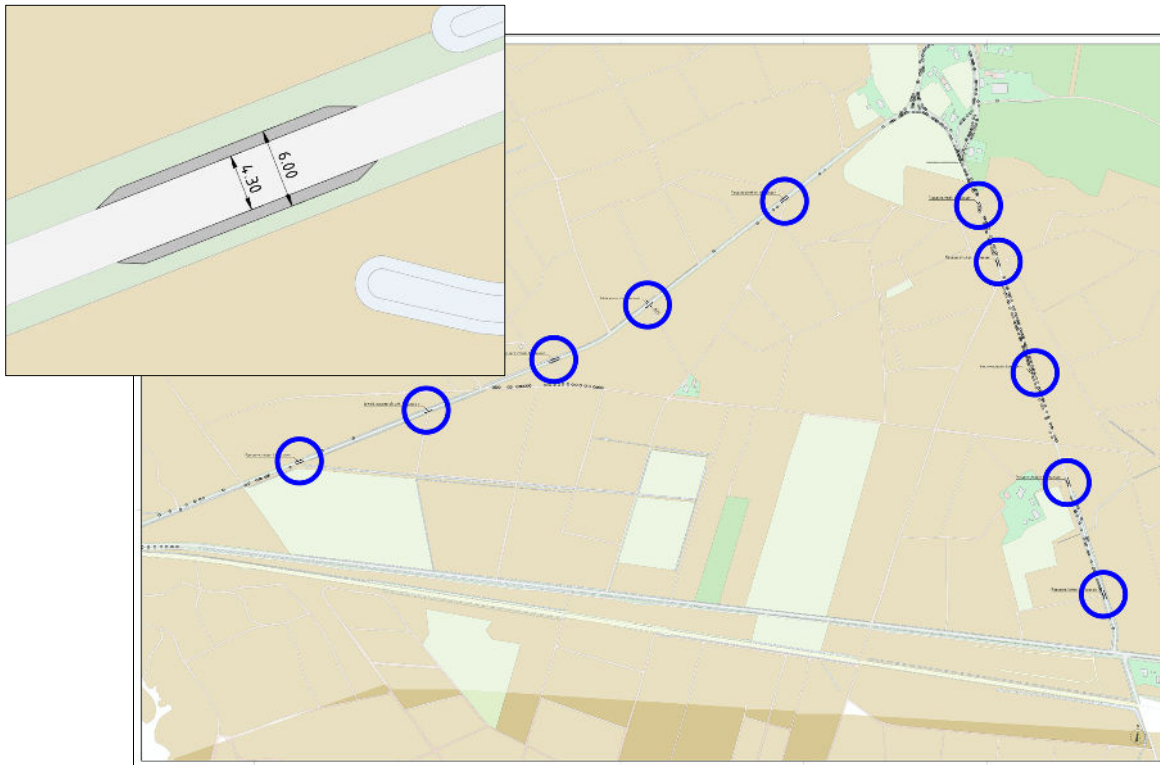


Afbeelding 18: Zone geslotenverklaring voor vrachtwagens

5.3.2 Passeerhavens

De verwachting is dat de hoeveelheid verkeer over de brug niet drastisch zal toenemen. Wel wordt de kans groter dat (zwaar)verkeer elkaar treft op de toeleidende wegen. Met name de Nieuwe Hammerweg en de Junnerweg zijn smal en leiden passeersituaties tot risico op schade aan de berm. Om die reden stellen wij voor passeerhavens te realiseren op deze wegen. Daarbij is het van belang dat weggebruikers bij een passeerhaven de volgende passeermogelijkheid kunnen zien en kunnen besluiten of ze moeten wachten of door kunnen rijden naar de volgende mogelijkheid. In het onderzoek naar deze plekken is gekeken of dit mogelijk is zonder het kappen van bomen. In de bomenrijen zitten voldoende 'gaten' om dit te kunnen realiseren. In de onderstaande kaart staan de verschillende mogelijkheden. Vanwege de bomen staan de voorgestelde locaties niet op gelijke afstand van elkaar.

Het bord van een passeerhaven (bord F11) is niet verplicht. Wel is het van belang de passeerhavens zichtbaar te maken. Dat kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door in hout uitgevoerde berm paaltjes met een reflector dat bij het landschappelijke karakter past. De passeerhavens kunnen worden uitgevoerd in grasbeton stenen, waardoor ook de groene uitstraling behouden blijft.



Afbeelding 19: Indicatieve locaties voor passeerhavens

5.4 Maatregelen die niet gekoppeld zijn aan het gebruik van de brug

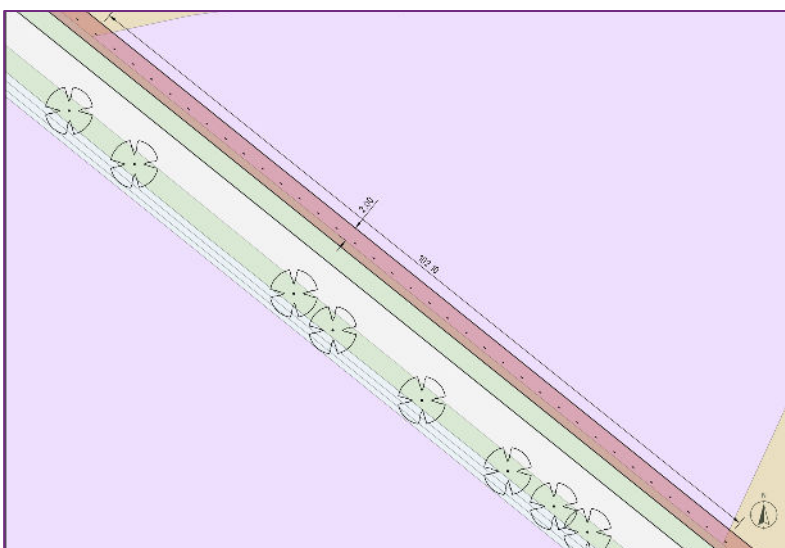
In de gesprekken en reacties is een aantal problemen naar voren gekomen die los staan van het toelaten van zwaar- en landbouwverkeer op de brug. Deze klachten hebben betrekking op de huidige situatie en bestaan dus ook wanneer er niets gedaan zou worden aan de huidige brug. De vraag of deze voorstellen meegenomen moeten worden in het huidige brugproject is afhankelijk van de hoeveelheid beschikbare middelen en de afweging van deze klachten ten opzichte van vergelijkbare klachten elders op het grondgebied van de gemeente Ommen. Het aanleggen van een fietspad bijvoorbeeld, is onderdeel van een bredere afweging in het buitengebied van Ommen.

In deze paragraaf zijn maatregelen opgenomen die een bijdrage leveren aan het verbeteren van de situatie maar die niet afhankelijk zijn van de wijzigingen die voorgesteld worden voor het gebruik van de brug.

5.4.1 Fietspad Stegerdijk

In de gesprekken en reacties is vaak gesproken over de Stegerdijk. De Stegerdijk is een lange, vrijwel rechte weg. Het is een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur. Er wordt aangegeven dat het gemotoriseerde verkeer hard rijdt en dat dat onveilig is en op zijn minst onveilig voelt voor de fietsers. De Stegerdijk is ook de route naar de basisschool nabij de Coevorderweg. Gekeken is of de lange rechtstand onderbroken kan worden, bijvoorbeeld door op plekken waar de Stegerdijk zijwegen/paden heeft de as te verdraaien. Hierdoor zou het doorzicht verminderd kunnen worden en moeten weggebruikers hun snelheid aanpassen. Dit levert echter geen voldoende oplossing op voor het terugdringen van de snelheid. De rechtstand is in de praktijk niet voldoende te onderbreken met deze maatregel. Het aanleggen van een fietspad heeft geen positief effect op die snelheid maar geeft wel de fietser een eigen plek.

Wanneer een fietspad aangelegd zou worden, dan ligt het voor de hand deze aan de noordoostzijde van de Stegerdijk te realiseren. Het fietspad ligt daarmee aan de zijde van Stegeren en sluit aan op de fietstunnel onder de Coevorderweg. Het aanleggen van een fietspad gaat echter wel ten koste van bomen en doorsnijdt het heidegebied.



Afbeelding 20: Uitsnede schetsontwerp fietspad langs Stegerdijk

Bij de aanleg van een fietspad, gaan uit van een berm tussen rijbaan en fietspad van 2,5 meter en een fietspadbreedte van 3 meter. Vanuit Natuur en Milieu bestaat ook de wens om fauna passages te maken onder de Stegerdijk. Ook deze wens heeft een relatie met de gereden snelheden.

Ook voor de Junnerweg richting de Beerzerweg en de Nieuwe Hammerweg is uitgesproken dat fietspaden daar wenselijk zouden zijn. De druk op de Stegerdijk is echter groter waar het gaat om fietsvoorzieningen omdat daar ook de relatie ligt met de basisschool.

5.4.2 Snelheidsbeperkingen

Naast een wens voor een fietspad, bestaan er op de Junnerweg klachten over de gereden snelheid. De wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Het gebied leent zich niet voor het instellen van een bebouwde kom en daarmee een 30 km/uur regime. De maatregelen die getroffen zouden moeten worden om er een geloofwaardig 30 km/uur gebied van te maken, zouden ook grote impact hebben op de ruimtelijke inrichting en het landschappelijke karakter van het gebied.

Om ter hoogte van de woonhuizen en boerderijen de snelheid te beperken kan gedacht worden aan het realiseren van een aantal plateaus. Plateau hebben een minder negatieve invloed op het gebruik door landbouw verkeer en hebben wel een snelheidsremmend effect. Het T-kruispunt bij de Junnerweg-Nieuwe Hammerweg leent zich om op een plateau te leggen. De bochten kunnen iets haakser gemaakt worden zonder dat dit problemen oplevert voor landbouwverkeer. Ook voor de bocht tussen Junnerweg 8 en Junnerweg 8a kan een 60 km/uur plateau gemaakt worden.



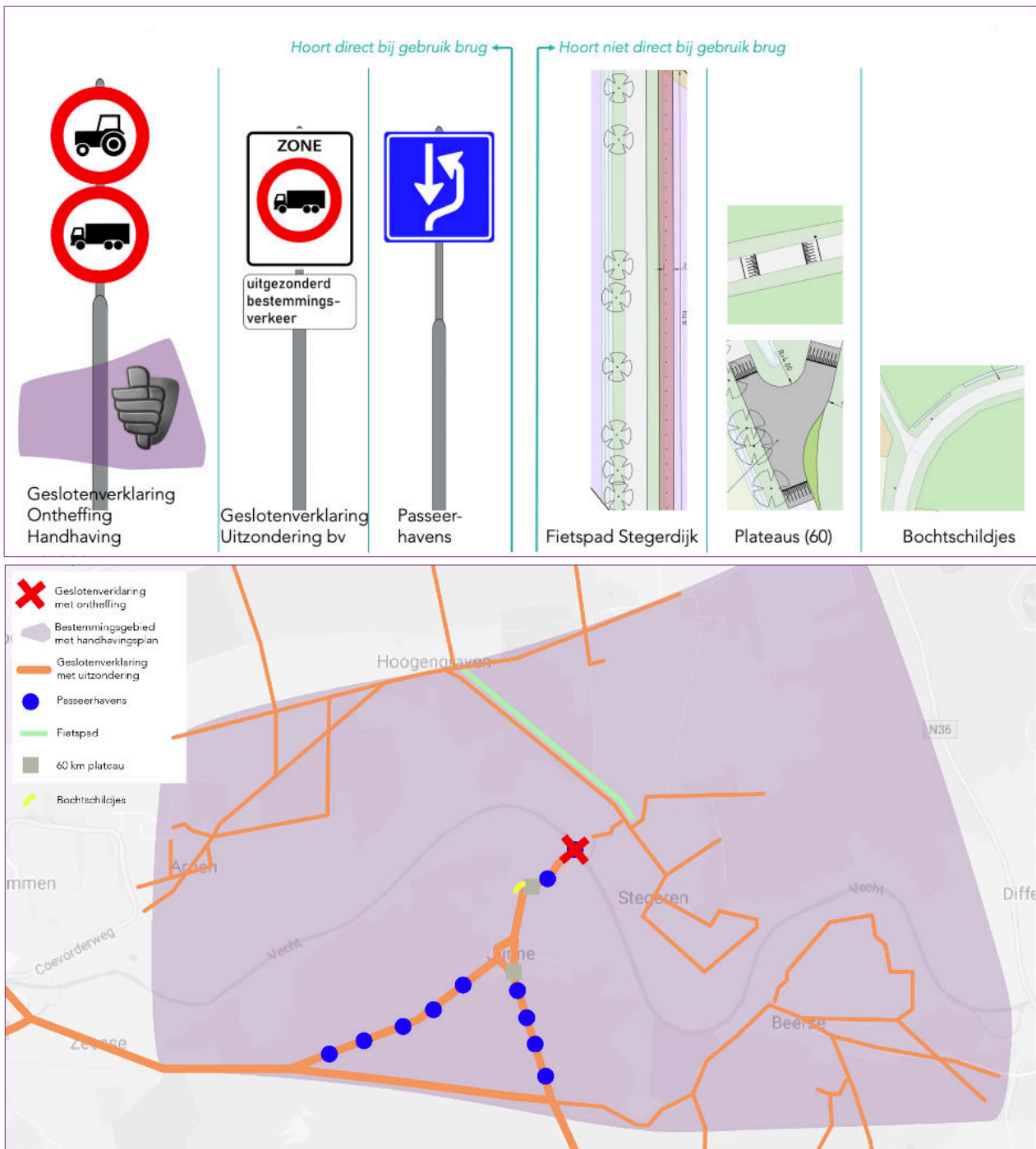
Afbeelding 21: Schetsontwerp 60 km/uur plateaus

5.4.3 Bochtschildjes

Tot slot is een aantal bochten in de Junnerweg niet goed zichtbaar. Het verloop van de bocht verrast en in het donker valt een aantal bochten niet goed op. Dit is te ondervangen door het plaatsen van een aantal bochtschildjes. Lage paaltjes met een reflector waardoor de bocht en het verloop ervan duidelijk wordt.

5.5 Samengevat

In onderstaande figuren zijn de voorgestelde maatregelen samengevat en op kaart gevisualiseerd.



Bijlage 1: Naar voren gekomen belangen

Categorie	Belang
<i>Landschap en cultuurhistorie</i>	<ul style="list-style-type: none"> • (Landbouw)voertuigen rijden bermen kapot • Het landschap is karakteristiek voor Junne • Bomen langs de Nieuwe Hammerweg zijn waardevol • Het landschap moet behouden maar ook onderhouden en beheerd worden • Oude boerderijen staan dicht op de weg waardoor er trillingshinder ontstaat • De smalle landelijke wegen in Junne horen bij het karakter van Junne • Flora en fauna in Junne moet behouden worden • Bomenkap moet voorkomen worden • Brug en stuw herstellen in oorspronkelijke staat
<i>Verkeersveiligheid</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ervaring is dat fietsers in buitengebied landbouwvoertuigen beter begrijpen dan in woonkernen • Toeristen staan stil op de bruggen om te kijken naar stuw en sluis • Langere landbouwroute geeft meer kans op onveilige situaties • Kortere landbouwroute geeft minder kans op onveilige situaties • De Schammelte is ingericht als fietsstraat en als landbouw- en vrachtroute levert dit onveilige situaties op • Aan de Schammelte is een basisschool voor bijzonder onderwijs gevestigd • Aan de het eind van de Stegerdijk is een basisschool gevestigd • De alternatieve route voor landbouwvoertuigen is onveilig door veel fietsverkeer in Ommen • Op de Junnerweg wordt erg snel gereden • Snelheidsremmende maatregelen zijn nodig • Snelheidsremmende maatregelen zijn onwenselijk • De wegbreedte in Junne en Stegeren is erg (te?) smal • De Stegerdijk is onveilig voor fietsers doordat autoverkeer snel rijdt • Vrijliggend fietspad is nodig langs de Stegerdijk • Rechtstand van de Stegerdijk onderbreken
<i>Bereikbaarheid en Economie</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Het huidig gebruik van de brug moet behouden blijven • De situatie zoals het voor 2017 was moet hersteld worden • Als landbouwvoertuigen moeten omrijden, kost extra brandstof, uitstoot en tijd • De alternatieve route voor landbouwvoertuigen via De Schammelte is tijdens in- en uitgaan van basisschool niet toegankelijk door de hoeveelheid verkeer • Een route voor het afvoeren van hout bij het kappen van bos is noodzakelijk • Oeververbinding belangrijk voor ontsluiting van Junne • Pachters hebben belang bij ontsluiting van zwaar verkeer over de Vecht
<i>Toerisme</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Toerisme hoort bij Ommen en bij Junne • De stuw en schutsluis zijn een toeristische trekpleister • In Junne en Stegeren zijn veel recreatieve fietsers • De vakantieparken hebben goede ontsluiting waardoor een brug voor caravans en campers niet nodig is • Aanleggen vrijliggende fietspaden • Bevoorrading van horecagelegenheid

Natuur en milieu

- Bij omrijden landbouwvoertuigen extra uitstoot door meer brandstofverbruik
- Natura2000 gebied vraagt zorgvuldig stikstof/uitstoot onderzoek
- In het gebied zijn dassenburchten en verschillende bijburchten en vluchtpijpen aanwezig
- Aandacht voor faunapassages
- Aandacht voor vormgeving van eventuele duiker in de vistrap (beter geen duiker)

Overig

- Verkeerstoename zo veel mogelijk beperken
 - Sluipverkeer zo veel mogelijk beperken
 - Huidige situatie in stand houden (renoveren bestaande brug)
 - Oude situatie met beperkte toegang en ontheffingen herstellen
 - Drempels zijn hinderlijk
 - Bosje ten noorden van de stuw fungeert als windbreker
-

Bijlage 2: Verslag contactavond 5 november

Ontwikkelingen rond de stuw en brug van Junne: bewoners nemen een standpunt in

Op 3 juni 2019 heeft het College van B&W van Ommen het besluit (zie bijlage) genomen om in te stemmen met de nadere uitwerking van de nieuwe voorkeursvariant, een nieuwe brug bovenstrooms van de bestaande brug en stuw. In dit Collegevoorstel is ten onrechte onder het kopje ' Draagvlak in de omgeving' aangegeven dat deze bovenstroomse variant de voorkeur heeft van omwonenden.

Naar aanleiding van de hiervoor geschetste situatie heeft Plaatselijk Belang Junne/Stegeren een contactavond georganiseerd op 5 november jl., waar de bewoners (t.w. boeren en burgers) van Junne met elkaar hebben gesproken over de voorgenomen plannen en hun standpunten hebben kenbaar gemaakt.

Unaniem zijn zij tot de volgende uitspraken gekomen:

1. De inrichting van het landgoed Junne wordt door de bewoners als zeer waardevol ervaren. Een combinatie van bossen, weilanden en de Vecht: ontsloten door kleine, smalle wegen. Deze historische en kleinschalige inrichting van het landschap is uniek en wenst men te respecteren en te handhaven. Het betreft bovendien een Natura 2000 gebied dat als ecologische hoofdstructuur is aangemerkt.
2. In Junne heeft de landbouw altijd een belangrijke rol gespeeld. De bewoners spreken met veel sympathie over de plaatselijke boeren en gunnen hen van harte een verbinding over de Vecht om hun werkzaamheden te kunnen verrichten. Een renovatie van de huidige brug zien de bewoners als meest gewenste optie om deze verbinding te realiseren, aangezien dan geen inbreuk wordt gepleegd op bovengenoemd landschap, de verkeersstroom beperkt blijft en het zwaar niet-bestemmingsverkeer uitsluit, hetgeen met aanzienlijk minder kosten voor de Gemeente Ommen gepaard gaat. Bij deze renovatie dient een technische voorziening te worden getroffen, die belemmerend werkt voor niet lokaal zwaar transport. De 'eigen' boeren (d.w.z. de boeren, die in Junne wonen en/of werken) krijgen de mogelijkheid om deze belemmering tijdelijk op te heffen (vergelijkbaar met het uitrijden van een parkeergarage of het bezoeken/verlaten van een industrieterrein). Door deze voorziening alleen voor de lokale boeren beschikbaar te stellen, wordt een toename van sluipverkeer ontmoedigd c.q. voorkomen.
3. De stuw van Junne is momenteel een monument waar de bewoners trots op zijn. Men wil de status van het monument graag gehandhaafd zien. Onderzoek voor restauratie juicht men toe.
4. De staat van de verharde wegen in en rondom Junne is op dit moment redelijk tot goed, maar het zijn smalle wegen, die niet geschikt zijn voor een verkeerstoename noch voor zwaar verkeer. Ervaringen uit het verleden hebben geleerd dat bij toenemend zwaar transport bermen worden verreden en de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers, maar met name voor wandelaars en fietsers waaronder ook vele toeristen, als onvoldoende wordt ervaren.
5. De bewoners van Junne ervaren onvoldoende participatiemogelijkheden vanuit de Gemeente bij de (voorbereidingen op de) besluitvorming omtrent de brug en stuw in Junne. Daarnaast is niet gebleken dat de Gemeente bouwactiviteiten zou mogen ontwikkelen in dit Natura 2000 gebied dat als ecologische hoofdstructuur is aangemerkt, ook gezien de recente PAS-uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 (stikstof). Dit maakt het noodzakelijk dat de bewoners op deze wijze hun gezamenlijke standpunt kenbaar maken via de door de Gemeente Ommen en Waterschap Vechtstromen ingeschakelde omgevingsmanager. Indien nodig, zullen de bewoners dit standpunt ook uitdragen via de plaatselijke politiek dan wel in het uiterste geval de daartoe geëigende juridisch procedures in gang (laten) zetten.