

Nota Zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan Oostelijke Rondweg Boskoop, module 4 (grondgebied Boskoop).

Het ontwerpbestemmingsplan Oostelijke Rondweg Boskoop, module 4 heeft 6 weken (t/m 18 april 2012) ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn de volgende 7 zienswijzen ingediend:

Ingekomen zienswijzen:

1. Reclamant 1. Ingekomen 16 april 2012, document 11201625;
2. Reclamant 2. Ingekomen 17 april 2012, document 11201627;
3. Reclamant 3 (mede namens omwonenden). Ingekomen 18 april 2012, document: 11201658;
4. Reclamant 4. Ingekomen 18 april 2012, document: 11201659;
5. Reclamant 5. Ingekomen 18 april 2012, document: 11201660;
6. Reclamant 6. Ingekomen 19 april 2012, document: 11201664;
7. Reclamant 7. Ingekomen 19 april, document 11201673.

1. Samengevatte zienswijzen van reclamant 1:

1. Reclamant wil de doorvaart behouden en de geplande Oostelijke Rondweg doorsnijdt 2 sloten waar reclamant gebruik van maakt.

Antw 1.1:

In de (plan)regels is de mogelijkheid opgenomen om bruggen op te nemen in het tracé. Bij de uitvoering van de Oostelijke Rondweg zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid over water / vaarroutes.

2. Reclamant ziet graag een loswal, ten zuiden van de Oostelijke Rondweg, waar iedereen gebruik van kan maken ten behoeve van goederenvervoer over water.

Antw 1.2:

Het beoogde genoemde gebied ligt niet binnen het voorliggende bestemmingsplangebied en op het verzoek kan bij de behandeling van de ingediende zienswijzen tegen het bestemmingsplan Oostelijke Rondweg Boskoop module 4 niet verder worden ingegaan.

3. Reclamant geeft aan dat de inrit vanaf de Oostelijke Rondweg naar zijn perceel verkeerdt is opgenomen.

Antw 1.3:

Op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn geen inritten opgenomen. In de (plan)regels zijn de mogelijkheden voor een inrit verwerkt. Op de verbeelding is wel een afslagrichting in de weg opgenomen richting het perceel van reclamant.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

2. Samengevatte zienswijzen van reclamant 2:

1. Reclamant is voorstander van de rondweg door de verbetering van de bereikbaarheid. Echter ziet reclamant graag dat de brug bij Zuidwijk/Randenburgseweg verbreed wordt, om de veiligheid en doorstroming te bevorderen.

Antw 2.1:

De opvatting dat de brug te smal voor de rondweg is, wordt niet gedeeld. Bij de planvorming is vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid bijzondere aandacht aan het verkrijgen van lage rijsnelheden besteed. De brug is een natuurlijke wegversmalling met positieve effecten op de beoogde lage rijsnelheden en het rijgedrag en daarom ook op de verkeersveiligheid. Er hoeft geen snelle doorstroming ter plaatse te zijn. Het is dan ook geen bottleneck, maar een natuurlijke voorziening om er de snelheid laag te houden.

Voor ogen staat niet een weg voor snelrijdend verkeer, maar een weg die geschikt is voor vrachtverkeer en voor fietsers. De situatie op dit moment is voor de fietsers – in ontwerpstermen gesproken – minder verkeersveilig, dan in de situatie die voor ogen staat: ook nu rijdt er (vracht)verkeer en zijn er geen brede kantstroken voor de fietsers. Met de voor ogen staande weginrichting wordt de verkeerssituatie voor de fietsers beter.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

3. Samengevatte zienswijzen van reclamant 3:

1. Reclamant trekt in twijfel of de gemeenteraad goedkeuring heeft gegeven aan het tracé voor de Oostelijke Rondweg module 4.

Antw 3.1:

De gemeenteraad heeft bij de bespreking van het voorstel aangegeven de verkeersveiligheid gewaarborgd moet zijn. Het besluit op het voorliggende tracé is genomen op 24 februari 2011. Het tracé voldoet aan de eisen die worden gesteld voor dit soort wegen.

2. Reclamant trekt in twijfel of een meerderheid (tijdens de informatieavonden) voor het tracé is.

Antw 3.2:

Tijdens de drukbezochte informatieavonden (1 december 2009 en 8 maart 2010) heeft een meerderheid van de aanwezigen zich uitgesproken voor het voorliggende tracé. De eerste bijeenkomst was meer gericht hoe moet het tracé van A naar B worden ingetekend, de tweede bijeenkomst omvatte een uitwerking van de wensen van de eerste avond. Tijdens de tweede bijeenkomst sprak de meerderheid zich uit voor het voorliggende tracé.

3. Door optrekkend, remmend en stilstaand verkeer verergert de situatie qua uitstoot van uitlaatgassen.

Antw 3.3:

In het rapport van de milieudienst Midden-Holland is de luchtkwaliteit berekend. In de rekenmodellen voor luchtkwaliteit kan rekening worden gehouden met een mate van stagnatie. Daarvoor is in dit geval niet gekozen, omdat gezien de verkeersintensiteiten er grotendeels sprake zal zijn van doorstromend verkeer.

Het rapport geeft aan dat de berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ ruim voldoen aan de grenswaarden. Meer optrekkend, remmend en stilstaand verkeer zal een marginale toename tot gevolg hebben, maar niet leiden tot overschrijding van grenswaarden.

4. Er is geen aandacht besteed aan de propaangastransporten, die een verhoogd risico met zich meebrengen.

Antw 3.4:

Er is wel degelijk aandacht besteed aan propaangastransporten. In het rapport van de milieudienst Midden-Holland wordt geconcludeerd dat de hoeveelheden transporten (propaan) niet zullen leiden tot een plaatsgebonden risico contour PR 10-6, zodat aan de wettelijke eisen wordt voldaan. De toename van het groepsrisico zal gering zijn gezien het aantal transporten en de bebouwingsdichtheid langs het tracé. Hieromtrent is tevens advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Hollands-Midden (voorheen: Regionale Brandweer Hollands-Midden) en de lokale brandweer. De brandweer heeft in het advies van 23 augustus 2011 aangegeven om de bereikbaarheid van bluswater als aandachtspunt mee te nemen. Door de hoeveelheid gepland open water zal aan dit punt voldaan worden.

Het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Boskoop hebben kennis genomen van de inhoud van het veiligheidsrapport en bijbehorende advies en achten de toename van het groepsrisico door de aanleg van de Oostelijke rondweg Boskoop aanvaardbaar.

5. Er wordt geen geluidswerend asfalt gebruikt in de bocht bij Zuidwijk, vanwege onderhoudstechnische redenen. Wordt het op de overige stukken niet kapot gereden? En als dat wel het geval is, wat betekent het dan voor de fietsveiligheid?

Antw 3.5:

Het asfalt in de bochten wordt door de krachten van het draaien eerder kapot gereden, dus op voorhand wordt daar rekening mee gehouden. Op de rechte stukken heeft het asfalt hier minder onder te lijden.

Als het asfalt slijtage vertoont / onderhoud nodig heeft, dan heeft de gemeente de onderhoudsverplichting. Er zijn dus geen consequenties voor de fietsveiligheid te verwachten.

6. Het huidige tracé is 80 meter korter dan het door de bewoners voorgestelde tracé. Dat is geen argument.

Antw 3.6:

Er heeft een algehele en brede belangenafweging plaatsgevonden, waar onder andere het gebruik van bestaande wegen een belangrijk argument was.

7. Het handhaven van de bestaande brug in het voorliggende nieuwe tracé 'heeft geen pas'

Antw 3.7:

Verwezen wordt naar antw 2.1.

8. De tweede oeververbinding heeft geen zin als de Oostelijke Rondweg wordt vastgesteld.

Antw 3.8:

De tweede oeververbinding is een separaat project, waarover op dit moment nog geen duidelijkheid te geven is.

9. Een actuelere onderbouwing van de te verwachten verkeersbewegingen is op z'n plaats.

Antw 3.9:

Voor de geluidsberekeningen zoals deze in het milieukundig advies zijn opgenomen, is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens uit het rapport: "Oostelijke rondweg Boskoop module 4, ruimtelijke onderbouwing - verkeer" van Arcadis, rapportnummer D01011/CE0/OM0/000384/MW, d.d. 13 september 2010.

Het bureau heeft voor het peiljaar 2020 de verkeersintensiteiten van 2010 verhoogd met een aandeel door de uitbreiding van bedrijven en kwekerijen, en met een aandeel vanwege de autonome groei.
De gegevens zijn daarmee voldoende actueel.

10. Het voorliggende tracé voldoet niet, want via Zuidwijk kan ook naar de Reijerskoop worden gereden.

Antw 3.10:

De bestaande wegverbinding tussen de Randenburgseweg en het Reijerskoop (via Zuidwijk) zal niet worden aangepast.

11. Waar komt de bescherming van de Lansing vandaan?

Antw 3.11:

De Lansing is een stukje gewaardeerd recreatief landschapsgebied dat ook door de provincie als zodanig is aangewezen.

12. Wie zijn toch die burgers die vanwege de bescherming van de Lansing gekozen hebben voor het voorliggende tracé?

Antw 3.12:

Bij de druk bezochte informatieavonden (1 december 2009 en 8 maart 2010) waren geïnteresseerden, belanghebbenden, bedrijven en omwonenden aanwezig. De verslagen van de avond(en) zijn verstuurd naar de personen die die avond(en) aanwezig waren en hun gegevens hebben achtergelaten. De gemeente verstrekt deze gegevens niet omwille van privacy.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

4. Samengevatte zienswijzen van reclamant 4:

1. Het tracé heeft ernstige implicaties voor het geluidsniveau van hun leefomgeving.

Antw 4.1:

Het milieukundig advies van februari 2012 is bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden, maar dat de maximaal toelaatbare waarde niet wordt overschreden.

Daarnaast zal op bepaalde tracédelen stil asfalt worden aangelegd om het 'extra' geluid door de komst van de nieuwe weg te reduceren. Waar dit nog onvoldoende is, wordt extra gevelisolatie bij woningen aangebracht. Daarmee worden negatieve effecten zoveel mogelijk voorkomen.

2. Reclamant ziet een toename in verkeershinder. Daar komt bij dat het snelle en langzame verkeer niet van elkaar wordt gescheiden (wordt wel geadviseerd) op een te smal wegdek. De verkeersveiligheid wordt onvoldoende wordt gewaarborgd.

Antw 4.2:

Verwezen wordt naar antw 5.1.

3. In de ruimtelijke onderbouwing Verkeer van 13 september 2010 is nog geen rekening gehouden met de wijzigingen die zijn aangebracht in het tracé

Antw 4.3:

Er zijn geen significante wijzigingen aangebracht in het tracé. De gemeenteraad heeft op 24 februari 2011 het tracé vastgesteld.

4. In de groepsrisicoanalyse is te summier gekeken naar de gevaren van het voorliggende tracé. O.a. de propaangastransporten zijn niet bekeken. De individuele risico's voor reclamanten zijn niet benoemd. De woning van reclamant ligt dicht op het voorliggende tracé

Antw 4.4:

In het rapport van de milieudienst Midden-Holland wordt geconcludeerd dat de hoeveelheden transporten (propaan) niet zullen leiden tot een plaatsgebonden risico contour PR 10-6, zodat aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Ook is het groepsrisico beoordeeld op basis van 'vuistregels', conform de regelgeving hieromtrent. Omdat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt, is een uitgebreide berekening niet nodig. Zie ook beantwoording 3.4.

5. Brandpreventieve regels zijn nog niet nader ingevuld.

Antw 4.5:

De brandweer heeft ingestemd met het voorliggende tracé. Bij de uitvoer zullen de nodige maatregelen worden getroffen.

6. Het tracé wat is voorgesteld door omwonenden creëert een veiligere situatie voor omwonenden.

Antw 4.6:

De gemeenteraad heeft een weloverwogen keuze gemaakt voor het voorliggende tracé. Zie verder antw 4.10

7. De luchtkwaliteit neemt af.

Antw 4.7:

Verwezen wordt naar antw 3.3

8. De aanleg van de rondweg zal leiden tot een aantasting van het landschap

Antw 4.8:

Er is een belangenafweging gemaakt. Gekozen is, om bij de aanleg van de Oostelijke Rondweg, het landschap zoveel mogelijk intact te houden en te ontzien.

De gemeente is van mening dat in onderliggend plan een goed compromis is gemaakt van een ontsluiting van het economisch belangrijke sierteeltgebied, en inpassing in het aanwezige landschap. De gemeente heeft aanvullend daarop de ecologische waarde van het landschap middels onafhankelijk onderzoek in kaart gebracht. Wanneer een aantal maatregelen wordt getroffen, zal er geen schade optreden aan de aangetroffen flora/fauna. Door juist dit tracé te kiezen en de beschreven maatregelen te treffen vonden velen dat wij het landschap bij de Lansing zo veel mogelijk intact houden. En door zoveel mogelijk de bestaande wegen te gebruiken komen er minder nieuwe wegen (asfalt).

9. Er is onvoldoende gemotiveerd gereageerd op de mogelijkheid van sluisverkeer via Zuidwijk naar Boskoop

Antw 4.9:

De route vanaf de ophaalbrug op de Randenburgseweg via Zuidwijk naar het Reijerskoop is een bestaande route. De verkeersstromen zullen met de aanleg van de Oostelijke Rondweg inderdaad enigszins veranderen. Maar dat werkt in het voordeel van de bewoners en bedrijven aan de Zuidwijk (namelijk betere ontsluiting). Sluipverkeer wordt niet voorzien. Het verkeer dat over Zuidwijk rijdt en gaat rijden is bestemmingsverkeer van en naar de bewoners en bedrijven in Boskoop. Een eventuele toename van het verkeer op het Zuidwijk vormt overigens geen probleem: de capaciteit van de weg is daarvoor groot genoeg. Over eventueel benodigde "maatregelen" aan het einde van het Zuidwijk is nog geen besluit genomen. Momenteel bestaat er voor zulke maatregelen geen aanleiding.

10. Er had zorgvuldiger met de belangen van reclamanten omgegaan moeten worden

Antw 4.10:

Er is over meerdere tracés gesproken in het voortraject. Tijdens de drukbezochte informatieavonden (1 december 2009 en 8 maart 2010) heeft een meerderheid van de aanwezigen zich uitgesproken voor het voorliggende tracé. De gemeenteraad heeft daarna bij de belangenafweging de uitkomsten van de twee informatieavonden zwaar meegewogen bij haar besluit. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad op 24 februari 2011, na afweging van alle belangen, gekozen voor het voorliggende tracé. Bij het gekozen tracé, is ervoor gekozen om minder wegen aan te leggen en de wegen optimaal te gebruiken en het gebied Zuidwijk een extra ontsluiting aan te bieden zodat herinrichting van dit gebied mogelijk is. De onderbouwing van dit tracé is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

5. Samengevatte zienswijzen van reclamant 5:

1. Reclamant geeft aan dat de Oostelijke Rondweg door de scherpe smalle bochten en de menging van het (vracht)verkeer en fietsers een onveilige situatie oplevert.

Antw 5.1:

De inrichting van de weg voldoet aan de eisen voor een 60 km/h weg. In het tracé zullen scherpe en minder scherpe bochten aangelegd worden. Deze bochten zullen er mede voor zorgen dat de maximum snelheid niet overtreden wordt. Uitgangspunt voor de Oostelijke Rondweg was en is een weg die ook geschikt is voor vrachtverkeer en waarop de verkeersveiligheid voor fietsers goed is. De situatie op dit moment is voor de fietsers – in ontwerpstermen gesproken – minder verkeersveilig, dan in de situatie die voor ogen staat: ook nu rijdt er (vracht)verkeer, maar zijn er geen brede kantstroken voor de fietsers. Bovendien heeft de Randenburgseweg nu een lange rechtstand, hetgeen in het algemeen een snelheidsverhogend effect heeft. Met de vormgeving van de zuidelijke bocht wordt die rechtstand verdeeld in twee

kortere rechtstanden en dat heeft het positieve effect dat de rijsnelheden op deze weg lager zullen worden.

In het tracé komen twee bochten en één kruising. De kruising wordt vormgegeven als gelijkwaardige kruising waarop “verkeer van rechts” voorrang heeft. Bij de vormgeving ervan is er rekening mee gehouden de bochten voor alle voertuigen (ook de grotere vrachtauto's) goed berijdbaar zijn en dat er met een lage snelheid moet worden gereden. Met die lagere rijsnelheid is er ook een verkeersveilige situatie bereikt.

Aan de situatie bij Zuidwijk kan worden toegevoegd, dat de brug die er ligt en die gehandhaafd wordt een extra attentieverhogende werking met een positief effect op weggedrag heeft. Met het handhaven van de brug wordt voorts op een natuurlijke wijze een snelheidsverlagend effect bereikt. Ook deze brug draagt dus bij aan de verkeersveiligheid ter plaatse.

Wat betreft de positie van het fietsverkeer wordt het volgende opgemerkt.

De Randenburgseweg is – evenals de Zuidwijk – een buiten de bebouwde kom (ingevolge de Wegenverkeerswet 1994) gelegen erftoegangsweg waarop een maximum snelheid van 60 km/u geldt en evenals op de Zuidwijk het geval is, krijgt de Randenburgseweg brede kantstroken die in de praktijk als fietssuggestiestroken functioneren. Dergelijke weginrichtingen zijn inmiddels een algemeen bekend wegbeeld geworden en de verkeersveiligheid bij dergelijke weginrichtingen is ook voor fietsers goed. Het CROW adviseert dergelijke weginrichtingen bij erftoegangswegen ook. Dat neemt niet weg dat in gevallen waarin voldoende ruimte voor vrijliggende fietspaden aanwezig is, wegbeheerders soms kiezen voor vrijliggende fietspaden. De Halve Raak is daarvan een voorbeeld, maar – zoals vermeld – is de wegindeling met brede fietssuggestiestroken ook een goede en verkeersveilige oplossing. In het begrip erftoegangsweg ligt onder meer besloten dat er op zo'n weg veel erven van woningen en bedrijven ontsloten worden. Dat is op de Randenburgseweg ook het geval. Bij vrijliggende fietspaden moeten de fietsers die in- en uitritten kruisen en ook dergelijke situaties zijn niet altijd gewenst. De voors en tegens van beide tegen elkaar afwegend, is een weginrichting met suggestiestroken ook verkeerskundig benaderd een goede oplossing te noemen.

Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is de maximum snelheid vaak 80 km/u en adviseert (het zijn richtlijnen) het CROW – mede gelet op de vaak hoge verkeersintensiteiten – wel vrijliggende fietspaden of parallelwegen waarop ook fietsers kunnen en moeten rijden. De N207 is een gebiedsontsluitingsweg.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

6. Samengevatte zienswijzen van reclamant 6:

1. Reclamant geeft aan dat hij geen reactie heeft gehad op zijn ingediende inspraakreactie.

Antw 6.1:

Op 6 maart 2012 zijn alle beantwoordingbrieven, inclusief de brief naar reclamant (documentnummer: 21200781), verstuurd.

2. Reclamant verwijst naar de eerder door hem ingediende inspraakreactie tegen het voorontwerpbestemmingsplan.

Antw 6.2:

Aan de beantwoording van de door reclamant ingediende inspraakreactie tegen het voorontwerpbestemmingsplan is niets gewijzigd. Gemakshalve verwijzen we naar die beantwoording en naar de beantwoording van alle ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

7. Samengevatte zienswijzen van reclamant 7:

1. Reclamant wil aangeven dat hij gebruik maakt de bestaande sloten voor zijn boomkwekerij. De Oostelijke rondweg doorkruist een aantal sloten. Mocht er door de aanleg van de Oostelijke rondweg geen gebruik meer gemaakt kan worden van de sloten, dan houdt reclamant de gemeente daarvoor verantwoordelijk.

Antw 7.1:

Bij de aanleg van de rondweg is rekening gehouden met de vaarroutes in het gebied. De bereikbaarheid wordt gewaarborgd. Door de aanleg van de Oostelijke Rondweg zal er voor reclamant geen schade ontstaan.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

Overall conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.