
Bestemmingsplan “Ronde N290 - Oude Zoutdijk - Parallelweg West Hulst”.

Notitie
Beantwoording zienswijzen.

Hulst, 5 maart 2024

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
	1.1 Algemeen	3
	1.2 Leeswijzer	3
2.	Zienswijzen.....	4
	2.1 Ingediende zienswijze.....	4
	2.2 Ontvankelijkheid.....	4
3.	Samenvatting en beoordeling zienswijze	5
4.	Conclusie	8

Bijlagen: geen

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan “Ronde N290 - Oude Zoutdijk - Parallelweg West Hulst” heeft, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, van 30 november 2023 tot en met 10 januari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn twee zienswijzen ingediend.

1.2 Leeswijzer

Deze notitie bevat de beantwoording van de ingediende zienswijzen. De opbouw van de notitie is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de ingediende zienswijzen en wordt ingegaan op de ontvankelijkheid. In hoofdstuk 3 wordt de ingediende zienswijze samengevat en beantwoord. In hoofdstuk 4 worden aansluitend de ambtshalve wijzigingen beschreven, die bij de vaststelling in het bestemmingsplan worden doorgevoerd.

2. ZIENSWIJZEN

2.1 Ingediende zienswijze

De navolgende (rechts)personen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om een zienswijze naar voren te brengen:

1. Ingekomen email met nummer 658331 (ontvangen op 9 januari 2024)
2. Ingekomen brief met nummer 658841 (brief van 9 januari 2024 , ontvangen op 9 januari 2024)

2.2 Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn tijdig ingediend. Op grond hiervan worden de zienswijzen ontvankelijk geacht.

3. SAMENVATTING EN BEOORDELING ZIENSWIJZE

Zienswijze met nummer 658331

Samenvatting

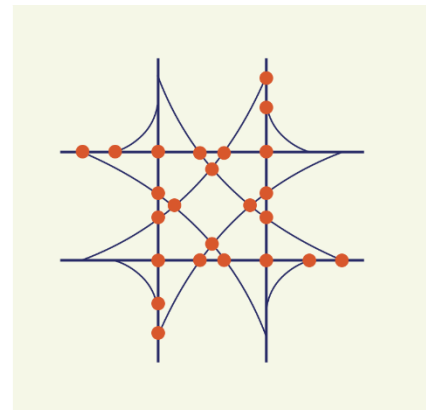
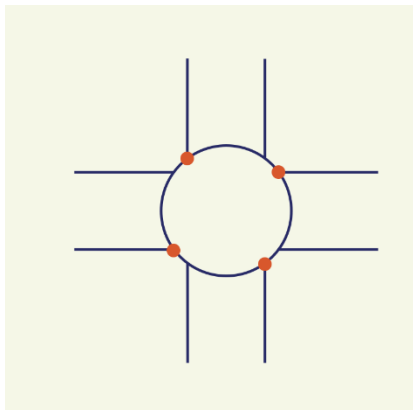
Betrokkene stelt dat de wijziging van de inrichting van de kruising met verkeerslichten naar een rotonde tot meer risico en onveiligheid zal leiden. Er is aangegeven dat het aspect veiligheid voor de toekomstige situatie niet voldoende is onderbouwd in het bestemmingsplan.

De betrokkene verzoekt de gemeente om de optimale veiligheid voor alle weggebruikers te waarborgen.

Overweging

A. Afweging rotonde op kruispunt

De afweging voor het realiseren van een rotonde op het kruispunt is gebaseerd op verkeerskundig wetenschappelijke inzichten en vanuit Duurzaam Veilig dat rotondes op dit soort wegen, bij deze intensiteiten een veiligere kruispuntvorm betreft dan een VRI. Er zijn minder conflictpunten, er is een lagere snelheid van het wegverkeer en er is een kleinere impacthoek met langzaam verkeer ten opzichte van een conventioneel kruispunt (flank in plaats van frontaal). Op basis van landelijke ervaringscijfers is bekend dat op rotondes er 50% minder verkeersongevallen en 75% minder letsel en doden plaatsvindt. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft dit ook geconcludeerd, hetgeen door vele wegbeheerders de afgelopen jaren wordt overgenomen bij de aanpak van kruispunten. Tenslotte zijn de kosten voor beheer en onderhoud op een kruispunt met een rotonde gedurende de levensduur lager dan een kruispunt met een VRI.



Bron: <https://swov.nl/nl/fact/rotondes-waarom-zijn-rotondes-te-verkiezen-doven-andere-kruispunten>

Het wegverkeer op de N290 wordt met de rotonde gedwongen de rijsnelheid aan te passen. De huidige en toekomstige intensiteiten op de N290 zijn dusdanig dat het regelen van verkeer afgedaan kan worden door een rotonde in plaats van een kruispunt met verkeerslichten (verkeersregelinstallatie, VRI).

Daarnaast draagt een rotonde bij aan de klimaatdoelstellingen die door Provincie Zeeland zijn opgesteld. Er is minder verharding nodig, het verkeer moet minder stoppen en optrekken. Het verkeer wat het kruispunt passeert wordt zo gedoseerd. Dit is gunstig voor fijnstof, de geluidbelasting en luchtkwaliteit.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

In de toelichting bijbehorende het bestemmingsplan zal onder paragraaf 4.1 bovenstaande uitleg worden toegevoegd.

Zienswijze met nummer 658841

Samenvatting

Betrokkene stelt dat de motivatie dat wijziging van het kruispunt naar een rotonde bijdraagt aan een eenduidige inrichting van de weg, en dat deze bijdraagt aan de verkeersveiligheid niet is onderbouwd met cijfer. De motivatie berust op aannames en niet op vergelijkende cijfers van aantallen toegenomen ongevallen tussen de situatie met verkeerslichten en de situatie waar sprake is van een rotonde.

Tevens stelt betrokkene dat op basis van de ligging van het kruispunt op de N290 tussen, aan de noordzijde, een enkelstrookrotonde en twee turborotondes aan de zuidzijde, ombouw naar een rotonde ook niet is onderbouwd met cijfers of een ander soort bewijsvoering. Er wordt aangegeven dat er met wijziging naar een rotonde nog steeds geen sprake is van een eenduidige inrichting van de weg, omdat er nabij Sint Jansteen nog enige tijd sprake blijft van een kruispunt met verkeerslichten.

Betrokkene is er van overtuigd dat de huidige situatie met verkeerslichten verkeersveiliger is dan de voorgestelde rotonde omdat:

1. Er voor kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, bromfietsers en voetgangers) in de huidige situatie sprake is van een overzichtelijkere situatie met zichtbare signalen (rood en groen) voor het oversteken van het kruispunt. Hier kan geen misverstand over ontstaan en beslissingen om over te steken zijn niet of veel minder afhankelijk van subjectievere, individuele beoordelingen van verkeersdeelnemers ter plekke;
2. Er geen eenduidige voorrangsregels zijn op rotondes. Als er op de betreffende rotonde geen voorrang geldt voor langzaam verkeer, wijkt dit af van een nabije rotonde in de bebouwde kom van Hulst waar veel fietsers wel voorrang hebben. Dat dit op zijn minst tot verwarring zal leiden, geeft bij voorbaat al een verslechtering van de verkeersveiligheid;
3. Er wordt van het kruispunt veelvuldig gebruik gemaakt door scholieren van basis- en middelbaar onderwijs die naar Hulst komen vanuit de bebouwingen en boerderijen uit achterliggende polders. Dit is een kwetsbare groep die de huidige duidelijke en zekere bescherming van verkeerslichten verdient boven een onzekere oversteeksituatie in geval van een rotonde.

Ook stelt betrokkene dat de financieel-economische afweging dat een rotonde op (langere) termijn voordeliger zou zijn dan het in stand houden van het huidige kruispunt met verkeerslichten ondergeschikt in plaats van nevensgeschikt dient te zijn aan de afweging omtrent verkeersveiligheid. Tevens ontbreekt hier ook een cijfermatige onderbouwing. Het vermelde motief dat de leverancier van de verkeersregelininstallatie (VRI) geen ondersteuning meer levert, is niet sterk en vormt een gelegenhedsmotief. Tot slot vraagt betrokkene zich af of er in de financieel-economische onderbouwing rekening gehouden is met mogelijke verkeersongevallen, welke extra materiële schade en kosten met zich meebrengen na aanleg van een rotonde, ten opzichte van de huidige situatie met een VRI.

Overweging

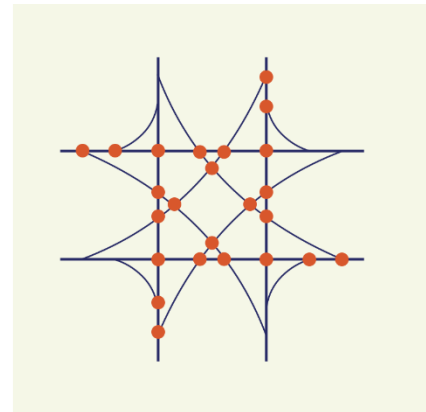
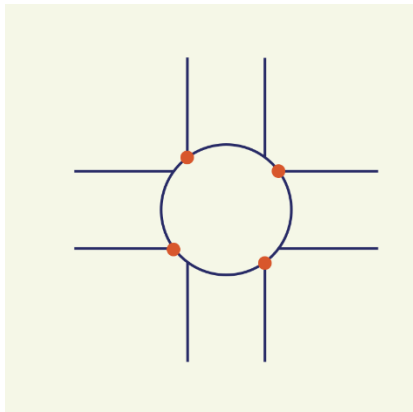
A. Cijfermatige onderbouwing

In bijlage 2 van de toelichting is een cijfermatige onderbouwing verwerkt waarin staat dat op dit kruispunt een rotonde met de huidige en te verwachten intensiteiten een goede en veilige verkeersregelende functie voor gemotoriseerd en langzaam verkeer heeft. Daarnaast heeft de provincie als wegbeheerder beleidsvrijheid om een afweging per kruispunt op haar wegen te maken. Daarvoor past ze een beleidskader toe (zie bijlage 1 van de toelichting). Op basis van dat kader, de huidige en te verwachten intensiteiten en de ongevals cijfers (niet of nauwelijks op dit kruispunt) is door het college van Gedeputeerde Staten gekozen voor het vervangen van de VRI met een rotonde. Provinciale Staten hebben daarvoor de benodigde financiële middelen beschikbaar gesteld.

B. Afweging rotonde op kruispunt

De afweging voor het realiseren van een rotonde op het kruispunt is gebaseerd op verkeerskundig wetenschappelijke inzichten en vanuit Duurzaam Veilig dat rotondes op dit soort wegen, bij deze intensiteiten een veiligere kruispuntvorm betreft dan een VRI. Er zijn minder conflictpunten, er is een lagere snelheid van het wegverkeer en er is een kleinere impacthoek met langzaam verkeer ten opzichte van een conventioneel kruispunt (flank in plaats van frontaal). Op basis van landelijke

ervaringscijfers is bekend dat op rotondes er 50% minder verkeersongevallen en 75% minder letsel en doden plaatsvindt. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft dit ook geconcludeerd, hetgeen door vele wegbeheerders de afgelopen jaren wordt overgenomen bij de aanpak van kruispunten. Tenslotte zijn de kosten voor beheer en onderhoud op een kruispunt met een rotonde gedurende de levensduur lager dan een kruispunt met een VRI.



Bron: <https://swov.nl/nl/fact/rotondes-waarom-zijn-rotondes-te-verkiezen-boven-andere-kruispunten>

Het wegverkeer op de N290 wordt met de rotonde gedwongen de rijsnelheid aan te passen. De huidige en toekomstige intensiteiten op de N290 zijn dusdanig dat het regelen van verkeer afgedaan kan worden door een rotonde in plaats van een kruispunt met verkeerslichten (verkeersregelinstallatie, VRI).

Daarnaast draagt een rotonde bij aan de klimaatdoelstellingen die door Provincie Zeeland zijn opgesteld. Er is minder verharding nodig, het verkeer moet minder stoppen en optrekken. Het verkeer wat het kruispunt passeert wordt zo gedoseerd. Dit is gunstig voor fijnstof, de geluidbelasting en luchtkwaliteit.

C. Gebruikersprofielen

Het is een vaststaand gegeven onder wegbeheerders in Nederland dat rotondes de meest verkeersveilige kruispuntoplossing vormt. De zienswijze dat kwetsbare deelnemers bij een VRI veiliger zijn is een subjectieve vorm van veiligheid. Immers, er is altijd een kans/mogelijkheid van het negeren van roodlicht bij alle weggebruikers. Ook is bij een eventueel incident met kwetsbare deelnemers eerder sprake van frontale aanrijdingen met het wegverkeer wat vaker gepaard gaat met grotere gevolgen (zwaar letsel dan wel dodelijk).

Op de rotonde is het langzaam verkeer uit de voorrang wat een 'standaard' regeling betreft in situaties buiten de bebouwde kom. Verwacht mag en moet worden van alle weggebruikers dat zij deze regeling zelf kunnen en mogen toepassen.

Uit de intensiteiten van het langzaam verkeer zoals in 2023 geteld met de VRI blijkt dat er geen sprake is en van veelvuldig gebruik, sterker nog uit de tellingen blijkt een zeer beperkt aantal oversteekbewegingen per fiets, per uur, per dag. Aangenomen wordt dat fietsverkeer door scholieren van/naar basis- en voorgezet onderwijs andere routes volgt.

D. Financieel-economische afweging

Het betreft hier een vervangingsvraagstuk met een afwegingsmoment, waarbij het college van Gedeputeerde Staten heeft gekozen voor het realiseren van een rotonde. Provinciale Staten hebben daarvoor de benodigde financiële middelen beschikbaar gesteld. Het belang van verkeersveiligheid heeft daarbij een grotere rol gespeeld dan het beheer en onderhoudsvraagstuk. Dit betreft een bijkomend voordeel. Daarnaast is het college van mening dat een rotonde ook bijdraagt aan klimaatdoelstellingen.

Tenslotte is bij de financieel-economische onderbouwing geen rekening gehouden met mogelijke verkeersongevallen en de materiele schade en kosten daarvan. Uit landelijke ervaringscijfers blijkt dat de verkeersveiligheid op kruispunten met rotondes toeneemt en dat hierdoor juist mag worden uitgegaan dat de kosten van (im)materiele schade lager zullen uitvallen ten opzicht van een

incident op een VRI.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4. CONCLUSIE

De beschreven aanpassing in hoofdstuk 3 heeft betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan Rotonde N290 - Oude Zoutdijk - Parallelweg West Hulst. Het bestemmingsplan zal daarom ongewijzigd worden vastgesteld.