

Montfoort

Wederiksingel

nota zienswijzen

identificatie

projectnummer:

033500.16251.00

projectleider:

mw. mr. C.T. Ploeger

auteur(s):

drs. W. Kraaijeveld

planstatus

datum:

13-12-2011

opdrachtgever:

gemeente Montfoort

Inhoud

1. Zienswijzen	blz. 3
1.1. Inleiding	3
1.2. Samenvatting en beantwoording	3

1.1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Wederiksingel' heeft in de periode van 13 oktober t/m 23 november 2011 voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 6 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn allen binnen de wettelijke termijn ingediend en derhalve ontvankelijk verklaard. In dit hoofdstuk zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien. Vanwege de wettelijke plicht tot anonimisering zijn de namen van de reclamanten niet in deze nota opgenomen.

1.2. Samenvatting en beantwoording

Zienswijze 1

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de doortrekking van de Wederiksingel, omdat dit het woongenot van reclamant zal aantasten. Dit omdat het plan leidt tot toename van de verkeersdruk en omdat de weg gebruikt zal worden als sluiproute, aldus reclamant.
2. Reclamant wijst er, in aanvulling op 1), op dat de geluidsoverlast door het plan in de huidige situatie toeneemt, ondanks dat motorvoertuigen in de toekomst stiller worden. Te meer, omdat een ongewenste vaststelling van een hogere geluidswaarde tot de mogelijkheden behoort.
3. Reclamant verzoekt om alternatieven voor het plan te onderzoeken, omdat onder meer reclamant een planschadeclaim in zal dienen en vanwege de stagnerende verkoop van kavels.

Beantwoording

1. Een belangrijk uitgangspunt in de afweging tot de voorgenomen ontwikkeling is geweest dat de aanleg van een nieuwe verbinding een positief effect heeft, maar ook dat de eventuele nadelige effecten in verhouding staan tot de omvang van het probleem. Door de aanleg van de nieuwe verbinding zal de verkeersveiligheid verbeteren en neemt de overlast bij bewoners rond de Bovenkerkweg af. Hoewel aangenomen kan worden dat het verkeer op de Bovenkerkweg zich zal verplaatsen naar de nieuwe verbinding ligt het huidige aantal verkeersbewegingen onder de maximaal toelaatbare intensiteit voor erftoegangswegen. De nieuwe weg is voldoende ingericht om een adequate en veilige afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken. Indien reclamant van mening is dat het woongenot wordt aangetast door de aanleg van de weg kan een afzonderlijk verzoek om planschade worden ingediend bij de gemeente.
2. Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek dat is opgenomen in het bestemmingsplan blijkt dat er ook na aanleg van de weg sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Hoewel ten gevolge van de nieuwe aansluiting ter

hoogte van het Blokland sprake van een geringe toename van het geluidsniveau is deze aanvaardbaar, gelet op de wettelijke normen.

3. De gemeenteraad heeft de keuze voor doortrekking van de Wederiksingel genomen naar aanleiding van een verkeersonderzoek waarbij een aantal voorkeursvarianten zijn uitgewerkt. In samenspraak met een klankbordgroep zijn hierna twee oplossingsvarianten besproken. Hiertoe zijn ook de omwonenden geraadpleegd. Een meerderheid hiervan heeft zich uitgesproken voor een variant waarbij de Wederiksingel wordt doorgetrokken voor alle verkeersdeelnemers. De gemeente is van mening dat na afweging van alle alternatieven de keuze voor de doortrekking van de Wederiksingel de beste oplossing is. Vanuit de bevolking is gebleken dat hier voldoende draagvlak voor is. Zoals aangegeven in de beantwoording onder 1 kan reclamant een verzoek om planschade indienen bij de gemeente.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Samenvatting

1. Reclamant verzoekt tot aanpassing van de kruising Bovenkerkweg / Maarschalklaan, omdat hier reeds een (voor fietsers) verkeersonveilige situatie is. Bij een verkeersveiliger inrichting van deze kruising - scheiding fietsers van overig verkeer - is er geen reden de Wederiksingel naar Blokland door te trekken, aldus reclamant. Reclamant wijst op de verkeersonveilige situatie die verergert als er een extra aansluiting van de Wederiksingel op de kruising Blokland komt.
2. Reclamant wijst erop dat uit onderzoeken blijkt dat de verkeersintensiteit op de Bovenkerkweg ruim past binnen de eisen die gesteld zijn aan een erfontsluitingsweg.
3. Reclamant wijst erop dat de doorgetrokken Wederiksingel aanleiding geeft voor sluipverkeer, wat voor verkeersonveilige situaties zorgt op de aansluiting Blokland Reinaldaweg.
4. Reclamant verzoekt om verkeersremmende maatregelen, o.m. een 30-km-zone, op de Wederiksingel. reclamant wijst op de extra kosten die handhaving daarvan met zich meebrengt.
5. Reclamant maakt bezwaar tegen het afsluiten van de Bovenkerkweg om reden van veiligheid, omdat uit onderzoek blijkt dat door de komst van de wijk Hofland Oost het aantal verkeersbewegingen nauwelijks toeneemt op die weg. Ook blijkt uit onderzoek van VIA dat de weg niet onveilig is en onveiligheid slechts gevoelsmatig is, aldus reclamant. Ook ontstaat er een verkeersonveilige situatie op de kruising Bovenkerkweg / Blokland, vanwege de hoge passeersnelheid van gemotoriseerd verkeer t.o.v. de fietsers. Ook zal de Bovenkerkweg onveilig en verlaten aanvoelen in de avonden als deze uitsluitend door fietsers gebruikt wordt.
6. Reclamant wijst er, in aanvulling op 6), op dat de verkeersveiligheid nauwelijks toeneemt door het scheiden van de fietsers en het overig verkeer met het doortrekken van de Wederiksingel, omdat dit slechts over 400 m plaatsvindt, terwijl in de kilometers ervoor en erna de verkeersstromen weer door elkaar lopen. Ook wijst reclamant op de zeer goede gladheidbestrijding die op de Bovenkerkweg die zal komen te vervallen als de verkeersstromen worden gescheiden.
7. Reclamant verzoekt om nader onderzoek en een goedkopere oplossing, zoals bebording, om de verkeerssituatie veiliger te maken.
8. Reclamant wijst op het agrarisch (seizoens)verkeer van Blokland, hetgeen zal afnemen als Rijnenburg gebouwd wordt. Ook neemt het agrarisch (seizoens)verkeer verder af door ruilverkaveling.

9. Reclamant wijst erop dat de verkeersdruk op de smalle Benedenkerkweg zal toenemen door het afsluiten van de Bovenkerkweg.
10. Reclamant wijst erop dat de verkeersdruk op Wollegras nauwelijks afneemt door de aan te leggen weg, omdat dit vooral bestemmingsverkeer voor de woonwijk betreft.
11. Reclamant wijst erop dat de geluidshinder door verkeer zal worden verplaatst van Wollegras naar de nieuwe wijk Hofland Oost, waardoor woningverkoop stagneren.
12. Reclamant wijst op de investeringen in natuur die teniet wordt gedaan door de toename van gemotoriseerd verkeer door een klein natuurgebied.
13. Reclamant verzoekt om extra maatregelen om de te ontwikkelen begraafplaats bereikbaar te houden.
14. Reclamant verzoekt om inzicht in de totale ontwikkel- en aanlegkosten van de weg om de juiste afweging op financieel terrein te kunnen maken. Ook wijst reclamant op de nieuwe kosten voor onderhoud van de doorgetrokken Wederiksingel en blijvende kosten voor de Bovenkerkweg.
15. Reclamant maakt bezwaar tegen de aanwezigheid van de wethouder bij, de door reclamant gewaardeerde, klankbordgroepoverleggen, want dit is procedureel onjuist, omdat de wethouder het klankbord niet gebruikt voor informatie, maar voor verdediging van zijn standpunt.

Beantwoording

1. De gemeente is van mening dat na afweging van alle alternatieven de keuze voor de doortrekking van de Wederiksingel de beste oplossing is. Door de verbinding tussen de Wederiksingel en Blokland ontstaat voor het doorgaande verkeer en het verkeer met een herkomst of bestemming een aantrekkelijker route dan de Bovenkerkweg. Dit heeft tot gevolg dat de Bovenkerkweg minder gebruikt zal worden door zwaar verkeer en overig gemotoriseerd verkeer. De verkeersveiligheid op de Bovenkerkweg zal hierdoor toenemen. Het is daarom niet noodzakelijk de kruising met de Maarschalklaan aan te passen. De aansluiting op de Blokland wordt verkeersveilig ingericht.
2. Het is inderdaad juist dat de verkeersintensiteit valt binnen de eisen van erftoegangsweg. De reden voor het afsluiten van de Bovenkerkweg voor gemotoriseerd verkeer is echter dat wordt beoogd de onveilige situatie te verminderen, met name vanwege landbouwverkeer en zwaar verkeer.
3. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen sprake was van significante hoeveelheid sluipverkeer. Ook het totaal aantal voertuigen is zo laag dat dit niet tot problemen leidt. Het is mogelijk dat een nieuwe aansluiting van de Wederiksingel op Blokland zorgt voor een (gevoelsmatiger) aantrekkelijker route. Dit zal niet direct leiden tot toename van sluipverkeer, maar wellicht wel tot een lichte toename van en naar Montfoort via deze route. De gemeente dient nog een besluit te nemen over maatregelen om de Benedenkerkweg en Bovenkerkweg aan te passen.
4. De nieuwe verbinding wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg met binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h en buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/h. Er zal een duidelijke aanduiding van veranderingen in maximumsnelheid bij de rotonde en de komgrens worden aangebracht.
5. Door omwonenden wordt de verkeerssituatie soms als verkeersonveilig ervaren. Dit heeft meegespeeld bij de uiteindelijke keuze voor de doortrekking van de Wederiksingel. Gezien de relatief grote hoeveelheid fietsers op de Bovenkerkweg is de veiligheid van het fietsverkeer een belangrijk aandachtspunt geweest. Het afsluiten van de Bovenkerkweg heeft positief effect op het gevoel van de verkeersveiligheid in de Bovenkerkweg. De opvatting dat de Bovenkerkweg volgens reclamant onveilig en verlaten aan zal voelen in de avonduren, wordt niet door de gemeente gesteund.
6. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is de toename van de verkeersveiligheid op de nieuwe weg optimaal te waarborgen door deze verkeersveilig in te richten. De gemeente dient nog een besluit te nemen over aanpassingen van de aansluiting van de

Bovenkerkweg op Blokland. Per 1 januari 2012 komt gladheidsbestrijding op de Bovenkerkweg sowieso te vervallen, ongeacht of deze wordt afgesloten of niet. Dit is onderdeel van de bezuinigingen.

7. De gemeenteraad heeft de keuze voor doortrekking van de Wederiksingel genomen naar aanleiding van een verkeersonderzoek waarbij een aantal voorkeursvarianten zijn uitgewerkt. In samenspraak met een klankbordgroep zijn hierna twee oplossingsvarianten besproken. Hiertoe zijn ook de omwonenden geraadpleegd. Een meerderheid hiervan heeft zich uitgesproken voor een variant waarbij de Wederiksingel wordt doorgetrokken voor alle verkeersdeelnemers. De gemeente is van mening dat na afweging van alle alternatieven de keuze voor de doortrekking van de Wederiksingel de beste oplossing is. Vanuit de bevolking is gebleken dat hier voldoende draagvlak voor is. Nader onderzoek is daarom niet meer aan de orde.
8. De bouw van Rijnenburg is planologisch nog niet zeker gesteld. Het is daarom ook niet noodzakelijk deze mogelijke ontwikkeling mee te nemen in het onderzoek. Het effect van ruilverkaveling is niet onderzocht, omdat deze geen significante bijdrage levert aan de mogelijke afname van het landbouwverkeer.
9. Het afsluiten van de Bovenkerkweg betekent dat dit lokale verkeer moet omrijden via de Beneden Kerkweg of de M.A. Reinaldaweg (N204). De Beneden Kerkweg is hierbij ongeschikt voor extra verkeer. Hier zijn dan ook maatregelen wenselijk, zoals het verbreden van de Beneden Kerkweg of juist het afsluiten van deze weg. De gemeente dient nog een besluit te nemen over maatregelen om de Benedenkerkweg en Bovenkerkweg aan te passen.
10. Deze conclusie is juist. Echter, de verkeersdruk neemt ook niet significant toe.
11. Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek dat is opgenomen in het bestemmingsplan blijkt dat er ook na aanleg van de weg sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.
12. Voor de compensatie van natuurgebied dat door aanleg van de weg verloren gaat is de gemeente in overleg met het ministerie van EL&I. Door het treffen van deze compenserende maatregelen zal overtreding van de Ffw worden voorkomen.
13. De begraafplaats is bereikbaar via Blokland. Overigens zal het aantal begravingen per jaar slechts 30 bedragen.
14. De aanleg van de infrastructuur en de herinrichting van het gebied maakt onderdeel uit van de exploitatie van het project Hofland-Oost. De projectexploitatie is niet openbaar, voor de aanleg van de infrastructuur heeft nog geen aanbesteding plaatsgevonden. Het vrij geven van deze gegevens ondermijnt de concurrentiepositie van de gemeente.
15. Het doel van de klankbordgroep en het verkeersonderzoek was om, met inwoners met een verschillende achtergrond en standpunt, de verschillende standpunten in kaart te brengen en dit te gebruiken bij de vorming van het nieuw uit te voeren onderzoek. Vervolgens dit te gebruiken voor de bestuurlijke besluitvorming en bij het raadvorstel een zo compleet mogelijk beeld te beschrijven voor de discussie binnen de raad. Het is niet ongewoon dat de wethouder verkeer onderdeel uit maakt van de overleggen met de klankbordgroep.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de aanleg van de nieuwe weg, omdat de huidige wegen de verkeersstroom goed kan ontsluiten en omdat de nieuwe weg voor de huidige bewoners van Blokland veel hinder oplevert.

2. Reclamant wijst erop dat het verzochte verkeersrapport van VIA.nl niet op tijd is aangeleverd door de gemeente, wat reclamant versterkt in het vermoeden dat de wethouder de conclusies van het rapport heeft aangepast.
 3. Reclamant wijst erop dat nergens blijkt dat er nergens feitelijk uit blijkt dat sprake is van een verkeersonveilige situatie op de Bovenkerkweg, terwijl de gemeente hierop de noodzaak voor het doortrekken van de Wederiksingel heeft gebaseerd.
 4. Reclamant wijst op het ontstaan van twee gevaarlijke kruispunten bij aansluiting van de ontsluitingsweg op Blokland, omdat fietsers bij een toename van het verkeer op de nieuwe kruisingen sneller over het hoofd worden gezien. Terwijl in het bestemmingsplan niet is vermeld hoe dit op te lossen.
 5. Reclamant wijst op de toename van sluipverkeer, omdat het de kortste route wordt naar de N204, zelfs wanneer verkeersremmende maatregelen worden doorgevoerd.
 6. Reclamant maakt bezwaar tegen de locatie van de nieuwe kruising, omdat deze op 7 m van de oprit van reclamant ligt. Terwijl een extra kruising op Blokland niet opvalt vanwege de aanwezige laanstructuur, zoals blijkt uit onderzoek van Via.nl.
 7. Reclamant wijst erop dat er veel geluidshinder zal zijn van afremmend en optrekkend verkeer. Ook zal sprake zijn van lichthinder en verminderde privacy.
 8. Reclamant wijst erop dat er schade van trillingen zal zijn, omdat de huizen niet zijn onderheid, omdat ten tijde van de bouw geen sprake was van de aanleg van een weg.
 9. Reclamant maakt bezwaar tegen het vervangen van een gewaardeerd groen weiland door asfalt, terwijl de gemeente Montfoort staat voor zoveel mogelijk groen.
 10. Reclamant wijst erop dat er een planschadeclaim wordt ingediend, indien het huidige bestemmingsplan wordt vastgesteld.
-
1. Door de aanleg van de nieuwe verbinding zal de verkeersveiligheid verbeteren en neemt de overlast bij bewoners rond de Bovenkerkweg af. Het aantal verkeersbewegingen op de huidige wegen is in die zin dan ook niet de aanleiding tot het plan. De nieuwe weg wordt zodanig ingericht om een adequate en veilige afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken. Voor wat betreft de aansluiting van de Wederiksingel met Blokland wordt opgemerkt dat in de verdere uitwerking van het plan rekening wordt gehouden met een veilige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.
 2. Het verkeersrapport is opgesteld door een onafhankelijk verkeersbureau, VIA.nl. De onderzoeksopdracht is opgesteld in samenwerking met de leden van de klankbordgroep. De uitkomsten zijn door het verkeersbureau gepresenteerd en besproken bij een bijeenkomst van de klankbordgroep.
 3. Aangetoond is met een radarmeting dat relatief veel fietsverkeer gebruik maakt van de Bovenkerkweg. Dit is de aangewezen route voor scholieren naar het Wellantcollege en het sportpark Hofland. Tijdens de radartelling zijn per etmaal naast fietsers ook alle overige voertuigen geteld. Hieruit blijkt dat op een gemiddelde werkdag het aandeel fiets op de Bovenkerkweg ongeveer 27% bedraagt. Aangenomen wordt dat dit percentage zelfs hoger ligt, aangezien de meting heeft plaatsgevonden in het winterseizoen. In deze periode zal een deel van de mensen die normaal op de fiets gaan gebruik maken van een andere vervoerswijze. De Bovenkerkweg en het oostelijk deel van Blokland zijn daarnaast onderdeel van het fietsknooppuntensysteem. Dit zijn recreatieve fietsroutes waarbij fietsers van knoop naar knoop kunnen fietsen. Gelet hierop, het feit dat het fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer plaatsvindt en het smalle profiel van de weg, kan in redelijkheid tot de conclusie worden gekomen dat er sprake is van een onveilige verkeerssituatie.
 4. Voor wat betreft de aansluiting van de Wederiksingel met Blokland wordt opgemerkt dat in de verdere uitwerking van het wegontwerp rekening wordt gehouden met een veilige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Voor wat betreft de bestaande kruising Blokland – Bovenkerkweg geldt dat de gemeente nog een besluit moet nemen over maatregelen om deze aan te passen. Het bestemmingsplan legt uitsluitend de bouw- en

gebruiksmogelijkheden vast en ziet niet toe op een gedetailleerde uitwerking van het wegontwerp.

5. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen sprake was van significante hoeveelheid sluipverkeer. Ook het totaal aantal voertuigen is zo laag dat dit niet tot problemen leidt. Het is mogelijk dat een nieuwe aansluiting van de Wederiksingel op Blokland zorgt voor een (gevoelsmatiger) aantrekkelijker route. Dit zal niet direct leiden tot toename van sluipverkeer, maar wellicht wel tot een lichte toename van en naar Montfoort via deze route.
6. De gemeente is van mening dat de beoogde aansluiting de meest voor de hand liggende is. Aanpassing hiervan is dan ook niet aan de orde.
7. Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek dat is opgenomen in het bestemmingsplan blijkt dat er ook na aanleg van de weg sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Hoewel ten gevolge van de nieuwe aansluiting ter hoogte van het Blokland sprake van een geringe toename van het geluidsniveau is deze aanvaardbaar, gelet op de wettelijke normen. Indien reclamant van mening is dat het woongenot wordt aangetast door de aanleg van de weg door lichthinder of vermindering van privacy dan kan een afzonderlijk verzoek om planschade worden ingediend bij de gemeente.
8. In 2002 is door SBR, landelijk kennisinstituut voor de bouw, de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' uitgegeven. Hieruit blijkt dat uitsluitend verkeer over een oneffen wegdek trillingen veroorzaakt. De aard van deze trilling is afhankelijk van het type voertuig en de belading, de rijnsnelheid en de vorm van de oneffenheden. Bij het passeren van vooral zware voertuigen (vrachtwagens, bussen) worden trillingen opgewekt met een kortdurend karakter. In het verkeer kan een verkeersdrempel zorgen voor extra trillingen. Voor wat betreft de nieuwe weg is geen sprake van een oneffen wegdek (klinkers, streetprint, afgestrooid asfalt of beton). Er zal een asfaltlaag worden aangebracht. Ook komen er geen verkeersdrempels. Trillingshinder zal dus niet aan de orde zijn
9. Voor de compensatie van natuurgebied dat door aanleg van de weg verloren gaat is de gemeente in overleg met het ministerie van EL&I. Door het treffen van deze compenserende maatregelen zal overtreding van de Ffw worden voorkomen en wordt er geen natuur opgeofferd. Het compensatiegebied zal worden gerealiseerd door middel van het toevoegen van 30-40 knotwilgen en fruitbomen en het ophangen van nestkasten. Geconcludeerd wordt dat hierdoor voldoende zorgvuldigheid is betracht ten aanzien van dit aspect.
10. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

Samenvatting

1. Reclamant wijst erop dat de verkeerssituatie juist gevaarlijker wordt op de plek waar fietsers zich voegen bij het gemotoriseerd verkeer op Blokland.
2. Reclamant verzoekt om maatregelen om sluipverkeer te vermijden, zoals een verbod op doorgaand verkeer tijdens de spits.
3. Reclamant wijst op de drukker wordende Reinaldaweg, vooral gevaarlijk voor overstekende voetgangers, en maakt daarom bezwaar tegen meer verkeer via de Wederiksingel en Blokland naar deze weg.
4. Reclamant maakt bezwaar tegen de gang van zaken rond de stemming op de bewonersavond, omdat niet duidelijk is gemaakt dat het een formele stemming betrof, waarop de beslissing gebaseerd zou worden. Reclamant verzoekt om een nieuwe procedure.

Beantwoording

1. De gemeente dient nog een besluit te nemen over maatregelen om de Benedenkerkweg en Bovenkerkweg aan te passen.
2. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen sprake was van significante hoeveelheid sluipverkeer. Ook het totaal aantal voertuigen is zo laag dat dit niet tot problemen leidt. Het is mogelijk dat een nieuwe aansluiting van de Wederiksingel op Blokland zorgt voor een (gevoelsmatiger) aantrekkelijker route. Dit zal niet direct leiden tot toename van sluipverkeer, maar wellicht wel tot een lichte toename van en naar Montfoort via deze route. Maatregelen om sluipverkeer te mijden zijn dan ook niet aan de orde.
3. De gemeente dient nog een besluit te nemen over maatregelen om de Benedenkerkweg en Bovenkerkweg aan te passen.
4. Het doel was om met inwoners met een verschillende achtergrond en standpunt, de verschillende standpunten in kaart te brengen en dit te gebruiken bij de vorming van het nieuw uit te voeren onderzoek. Vervolgens dit te gebruiken voor de bestuurlijke besluitvorming en bij het raadvoorstel een zo compleet mogelijk beeld te beschrijven voor de discussie binnen de raad. Er wordt geen nieuwe procedure opgestart door de gemeente.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de aanleg van het doortrekken van de Wederiksingel, omdat de huidige Bovenkerkweg de verkeersstroom goed kan ontsluiten, zoals blijkt uit onderzoek van VIA.nl. Ook omdat de lintstructuur van Blokland wordt aangetast.
2. Reclamant maakt bezwaar tegen het afsluiten van de Bovenkerkweg voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van Pijlkruid, omdat deze dan niet meer gestrooid wordt en omdat deze bereikbaar moet blijven voor onderhoud van bermen en groen.
3. Reclamant maakt bezwaar tegen de aanleg van het doortrekken van de Wederiksingel, omdat de gemeente bezuinigingen heeft aangenomen op het onderhoud van groen.
4. Reclamant maakt bezwaar tegen de aanleg van het doortrekken van de Wederiksingel, omdat onduidelijk is welke wegen de gebruikers van de Bovenkerkweg zullen gaan gebruiken.
5. Reclamant wijst erop dat er naast de weg in het zuidelijk plandeel een slingerend fiets-/voetpad is aangegeven zonder aansluiting op de doorgaande route.
6. Reclamant wijst erop dat duidelijke wegprofielen ontbreken, terwijl deze wel aanwezig waren in voorontwerp Hofland Oost 4-5-6.
7. Reclamant wijst erop dat de inrichting volgens 'duurzaam veilig' niet is uitgewerkt.
8. Reclamant wijst erop dat de bezwaren op het plan in het voorontwerp Hofland Oost 4-5-6 nog steeds van kracht zijn, ondanks dat dit deel uit het voorontwerp Hofland Oost 4-5-6 is gehaald.
9. Reclamant acht het ongepast om extra kosten te maken voor een nieuwe weg, gezien de financiële situatie van de gemeente.

Beantwoording

1. Door de aanleg van de nieuwe verbinding zal de verkeersveiligheid verbeteren en neemt de overlast bij bewoners rond de Bovenkerkweg af. Het aantal verkeersbewegingen op de huidige wegen is in die zin dan ook niet de aanleiding tot het plan. De nieuwe weg wordt zodanig ingericht om een adequate en veilige afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken. Voor wat betreft de aansluiting van de Wederiksingel met Blokland wordt opgemerkt dat in de verdere uitwerking van het plan rekening wordt gehouden met een veilige ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.

2. Per 1 januari 2012 komt gladheidsbestrijding op de Bovenkerkweg sowieso te vervallen, ongeacht of deze wordt afgesloten of niet. Dit is onderdeel van de bezuinigingen.
3. De aanleg van de infrastructuur en de herinrichting van het gebied maakt onderdeel uit van de exploitatie van het project Hofland-Oost. De projectexploitatie is niet openbaar, voor de aanleg van de infrastructuur heeft nog geen aanbesteding plaatsgevonden. Het vrij geven van deze gegevens ondermijnt de concurrentiepositie van de gemeente.
4. Aangenomen kan worden dat dit verkeer zich zal verplaatsen naar de nieuwe verbinding, waardoor de verkeersveiligheid verbetert.
5. De conclusie van reclamant is onjuist. Het fietspad wordt aangesloten op Blokland.
6. Het is niet noodzakelijk om wegprofielen toe te voegen in het bestemmingsplan.
7. Het bestemmingsplan legt uitsluitend de bouw- en gebruiksmogelijkheden vast en ziet niet toe op een gedetailleerde uitwerking van het wegontwerp. Het aspect duurzaam veilig wordt verder uitgewerkt voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden.
8. Er kan uitsluitend bezwaar worden gemaakt tegen het bestemmingsplan Wederiksingel. Het plan voor Hofland Oost is immers al vastgesteld door de gemeenteraad.
9. Voor de aanleg van de infrastructuur en de herinrichting van het gebied is door de gemeente een budget beschikbaar gesteld. In de begroting is hiermee dus rekening gehouden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

Samenvatting

1. Reclamant verzoekt om de extra kosten voor een nieuwe weg niet te maken, gezien de financiële situatie van de gemeente.
2. Reclamant wijst erop dat uit onderzoek blijkt dat er geen noodzaak is tot doortrekken van de Wederiksingel, anders dan de overlast op de Bovenkerkweg, maar de overlast wordt met het nieuwe plan slechts verplaatst.
3. Reclamant verzoekt te wachten met aanleg van de weg tot de nieuwe huizen zijn bewoont, zodat op basis van concrete verkeerstromen de aanleg kan worden heroverwogen.

Beantwoording

1. Voor de aanleg van de infrastructuur en de herinrichting van het gebied is door de gemeente een budget beschikbaar gesteld. Dit budget is passend binnen de gemeentelijke begroting. Er is dan ook geen reden om de aanleg van de weg niet mogelijk te maken, zeker gezien de nut en noodzaak van het plan.
2. De noodzaak tot het beperken van de overlast op de Bovenkerkweg is voldoende reden om met de beoogde ontwikkeling tot een oplossing te komen. De overlast zal niet verplaatst worden. Gesteld kan worden dat de verkeersveiligheid over het algemeen zal toenemen. De nieuwe weg en de bijbehorende kruispunten worden veilig ingericht. Daarnaast wordt de Bovenkerkweg veiliger door deze uitsluitend voor langzaam verkeer toegankelijk te stellen.
3. Gezien de noodzaak tot het aanpakken van de onveilige situatie op de Bovenkerkweg is uitstel van de aanleg van de weg niet aan de orde.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.