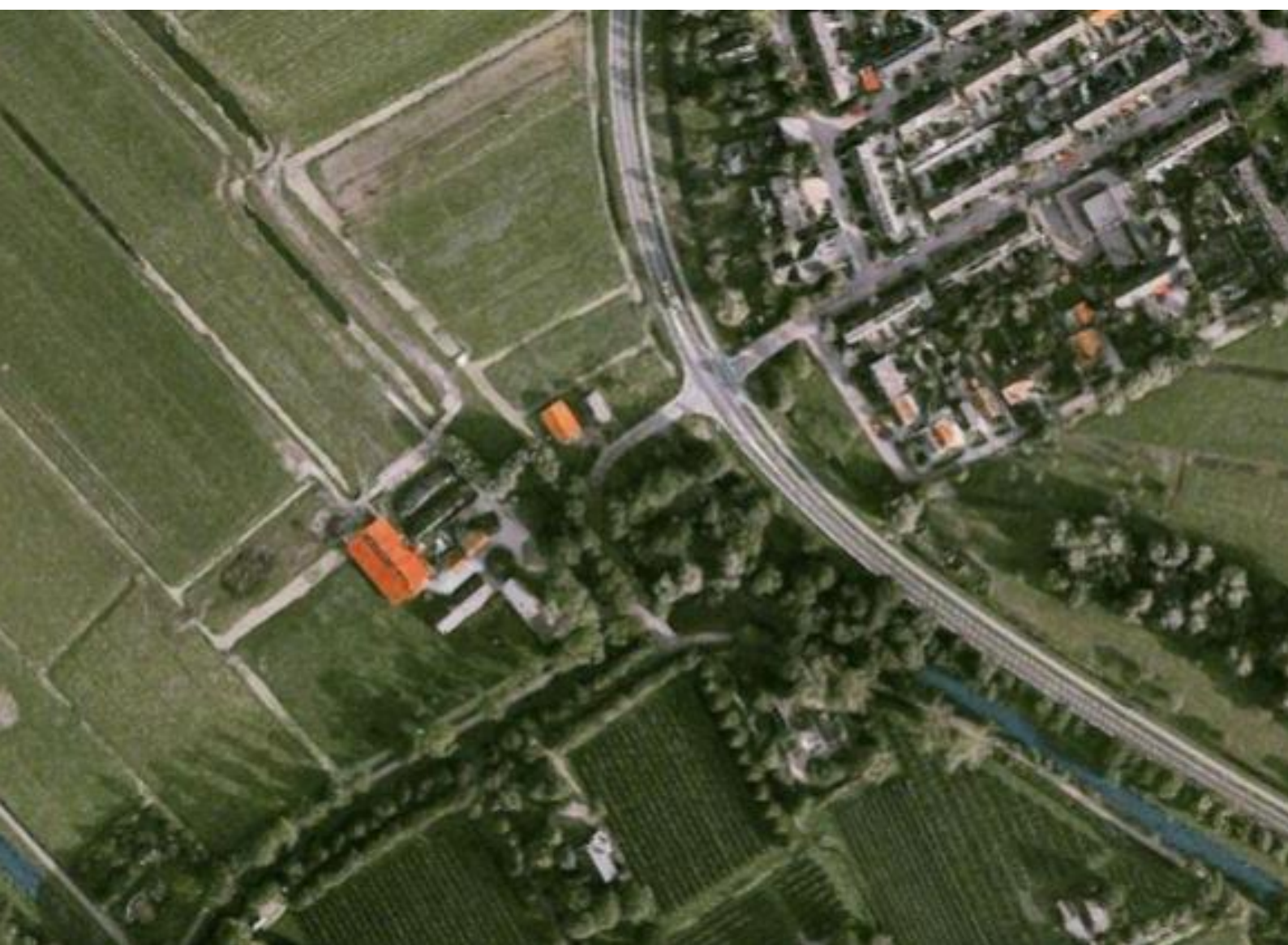




Bestemmingsplan Rotonde N204 - Linschoten

Nota van Zienswijzen

Provincie Utrecht

15 maart 2016

Project Bestemmingsplan Rotonde N204 - Linschoten
Document Nota van Zienswijzen
Status Definitief 04
Datum 15 maart 2016
Referentie MF13-1/16-005.200

Opdrachtgever Provincie Utrecht
Projectcode MF13-1
Projectleider mevrouw drs. T. Klumper
Projectdirecteur ing. M.T. Marshall Mtech

Auteur(s) J.A. Zoete MSc
Gecontroleerd door mevrouw drs. T. Klumper
Goedgekeurd door mevrouw drs. T. Klumper

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Alexanderstraat 21
Postbus 85948
2508 CP Den Haag
+31 (0)70 370 07 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.
© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	ZIENSWIJZEN	2
2.1	Zienswijze 1	2
2.2	Zienswijze 2	3
2.3	Zienswijze 3	7
2.4	Zienswijze 4	8
2.5	Zienswijze 5	9
2.6	Zienswijze 6	11
2.7	Zienswijze 7	15
2.8	Zienswijze 8	16
2.9	Zienswijze 9	18
2.10	Zienswijze 10	22
2.11	Zienswijze 11	27
2.12	Zienswijze 12	29
2.13	Zienswijze 13	29
2.14	Zienswijzen 14, 15, 16, 17, 18, 19	32
2.15	Zienswijze 20	37
2.16	Zienswijze 21	40
2.17	Zienswijze 22	43
3	REACTIES	51
3.1	Reactie 1	51
3.2	Reactie 2	51
4	OVERZICHT WIJZIGINGEN	53
4.1	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	53
4.1.1	Toelichting paragraaf 1.1	53
4.1.2	Toelichting paragrafen 2.1 en 2.2	53
4.1.3	Toelichting paragraaf 3.3.2	54
4.1.4	Toelichting paragraaf 4.9.1	54

4.1.5	Toelichting hoofdstuk 5	55
4.1.6	Toelichting paragraaf 6.1	56
4.1.7	Planregels artikelen 3 en 4	56
4.1.8	Planregels - nummering	58
4.1.9	Planregels: artikel 5	58
4.1.10	Verbeelding	58
4.2	Ambthelwe wijzigingen	60
4.2.1	Toelichting paragraaf 4.7.3 en bijlage VI	60
4.2.2	Toelichting paragraaf 6.1	61
4.2.3	Toelichting paragraaf 7.2	61
4.2.4	Toelichting paragraaf 7.3	61
	Laatste pagina	61

Bijlage(n)

Aantal pagina's

-

INLEIDING

Het ontwerpbestemmingsplan 'Ronde N204 - Linschoten' met de daarop betrekking hebbende stukken heeft vanaf 24 juni 2015 tot en met 4 augustus 2015 ter inzage gelegen. Tevens is het plan digitaal beschikbaar gesteld en raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Een persoon heeft verzocht om een verlenging van de reactietermijn en deze heeft van de gemeente twee weken uitstel gekregen voor het indienen van een zienswijze.

Op 2 juli 2015 is tevens een inloopbijeenkomst in Linschoten gehouden waar het plan ingezien kon worden en waar gelegenheid was om vragen te stellen over het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp voor de rotonde en de werkzaamheden aan de N204 buiten het gebied waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 22 zienswijzen ingediend. Tevens zijn twee reacties van overheidsinstanties ontvangen.

In hoofdstuk 2 zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie namens de gemeenteraad voorzien. Hoofdstuk 3 biedt een overzicht van de wijzigingen van het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Hierbij is onderscheid gemaakt in wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

De nota van zienswijzen is in nauwe afstemming tussen de gemeente Montfoort en provincie Utrecht tot stand gekomen.

In het kader van de Wet openbaarheid van bestuur heeft de gemeente de plicht tot actieve openbaarmaking van relevante informatie. Met (publicatie van) deze zienswijzennota wordt daar invulling aan gegeven. Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens gelden echter beperkingen voor openbaarmaking van privacygevoelige gegevens. De gemeente Montfoort heeft bij de afweging rondom publicatie van de zienswijzen de richtlijnen van het College Bescherming Persoonsgegevens gevolgd. In dat verband zijn de zienswijzen geanonimiseerd. Bij professionele organisaties is wel de organisatienaam opgenomen.

ZIENSWIJZEN

2.1 Zienswijze 1

Dagtekening zienswijze: 20 juli 2015

Datum ontvangen: 21 juli 2015

Zienswijze 1a

Als voetganger passeert indiener frequent de afslag Oude Dorp van Linschoten. Bij het oversteken wordt enige moeite ervaren en in dat verband is indiener blij met het voornemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Indiener vraagt zich echter af of het voornemen van een rotonde wel de juiste oplossing is. Door het aanleggen van de rotonde zal het verkeer dat rechtdoor op de M.A. Reinaldaweg rijdt de snelheid flink moeten verminderen. Volgens indiener zal dit leiden tot ergernis van de weggebruikers, extra geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof. Voorts merkt indiener op dat met het aanleggen van de rotonde ruimte verloren gaat. Indiener stelt als oplossing voor de weghelften van elkaar te scheiden. Deze oplossing is volgens indiener goedkoper en de impact op de ruimte is gering.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm¹. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

¹ Effectiviteit en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen, SWOV Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, R-2010-09.

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20% groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Ten aanzien van de milieugevolgen van het aanleggen van de rotonde waarover indiener spreekt (geluidoverlast en uitstoot van fijnstof), is ten behoeve van het bestemmingsplan onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Deze onderzoeken zijn opgenomen in en hebben ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de milieueffecten van het plan binnen alle geldende wettelijke normen blijven en er vanuit dit oogpunt geen belemmeringen bestaan voor aanleg van de rotonde.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Zienswijze 2

Dagtekening zienswijze: 13 juli 2015

Datum ontvangen: 14 juli 2015

Dagtekening aanvulling zienswijze: 17 augustus 2015

Datum aanvulling zienswijze ontvangen: 18 augustus 2015

Zienswijze 2a

Indiener heeft bezwaren tegen het voornemen maar stelt niet in de gelegenheid te zijn om voor het einde van de termijn voor terinzagelegging inhoudelijk te reageren. Daarom verzoekt indiener de termijn met vier weken te verlengen.

Reactie gemeente

Indiener is door de gemeente in de gelegenheid gesteld om tot twee weken na het einde van de termijn voor terinzagelegging inhoudelijke gronden op de zienswijze in te dienen. Indiener heeft hiervan gebruik gemaakt en tijdig zijn gronden ingediend.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2b

Indiener merkt op dat op drukke dagen thans sprake is van een capaciteitsprobleem in de zin van verkeersproblemen tussen verschillende groepen weggebruikers op het Landgoed Linschoten. Het stimuleren van toerisme zou naar het oordeel van de indiener de situatie verslechteren.

Reactie gemeente

Op de locatie waar de TOP-informatiezuil is voorzien is reeds een parkeerplaats aanwezig bij de ingang van het Landgoed Linschoten. Een TOP is een toeristisch overstappunt voor regionale routes van wandelen, fietsen en varen. Het gaat hier om kleinschalig toerisme. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat dit grote wijzigingen in de verkeersstromen tot gevolg heeft. De capaciteit van de parkeerplaats wordt dan ook niet vergroot. Bovendien wordt de verkeerssituatie juist verbeterd door aanleg van de rotonde.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2c

Als doelstelling van het plan wordt beoogd de verkeersveiligheid te verbeteren. Indiener is niet bekend met de vele en ernstige ongelukken die hebben plaatsgevonden. Naar het oordeel van de indiener mist dan ook elke grond om de rotonde aan te leggen.

Reactie gemeente

Het klopt dat er op deze locatie geen grote aantallen (ernstige) ongevallen hebben plaatsgevonden en de locatie daardoor niet in de ongevallenstatistieken voorkomt als 'hotspot'. Verkeersveiligheid omvat echter meer dan alleen ongevallen. Op deze locatie gaat het om een slechte oversteekbaarheid van de provinciale weg voor langzaam verkeer en voor autoverkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat en verkeer (zowel langzaamverkeer als autoverkeer en landbouwverkeer) vanaf de Noord Linschoterdijk. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties. Het huidige kruispunt voldoet niet aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig en heeft om die reden de laagste EuroRAP-score van één ster. EuroRAP is de beoordeling van de veiligheid van infrastructuur aan de hand van fysieke wegkenmerken. De ANWB heeft deze beoordeling uitgevoerd en geeft de huidige kruising de score van één ster van de maximaal vijf sterren voor een veilige weg of kruising. Met de aanleg van de rotonde wordt derhalve wel degelijk beoogd de verkeersveiligheid te verbeteren.

Dit aspect van de zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de bestemmingsplantoelichting. In de inleiding (paragraaf 1.1) van het bestemmingsplantoelichting zal het aspect van oversteekbaarheid duidelijker naar voren worden gebracht. Tevens leidt dit aspect van de zienswijze tot een tekstuele aanpassing in paragraaf 6.1 'Maatschappelijke uitvoerbaarheid' waar in het ontwerpbestemmingsplan vermeld staat dat er in de afgelopen jaren op de kruising diverse ernstige ongevallen zijn gebeurd.

Zienswijze 2d

Indiener geeft aan dat de aanleg van de rotonde directe gevolgen heeft voor de eigendommen in de omgeving. De rotonde brengt verkeerslawaaï met zich mee, verlies aan uitzicht en besloten karakter.

Reactie gemeente

Ten aanzien van het wegverkeerslawaaï als gevolg van het aanleggen van de rotonde, is ten behoeve van het bestemmingsplan onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de daarvoor geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

De aanleg van de rotonde zal een verandering van het uitzicht tot gevolg hebben voor een aantal omwonenden. De gemeenteraad weegt het belang van een verkeersveilige, goed oversteekbare kruising echter zwaarder dan individuele belangen van omwonenden. De provincie zal bij de nadere uitwerking van de inrichting nog rekening houden met uitzicht bij de groeninrichting.

De rotonde vormt een andere inrichting van de reeds bestaande kruising in de N204. Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Bij de inrichting van de openbare ruimte rond de rotonde wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met aanwezige waardevolle bomen. Op die manier wordt in de nieuwe situatie recht gedaan aan de landschappelijke karakteristieken.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2e

Indiener is van mening dat vraaggestuurde stoplichten een betere oplossing zijn voor het verbeteren van de veiligheid van lokale verkeersdeelnemers.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie de meest verkeersveilige oplossing en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Over het algemeen is de verbetering van de verkeersveiligheid bij toepassing van een rotonde groter dan bij toepassing van een verkeersregelinstallatie. Toepassing van een verkeersregelinstallatie heeft bovendien ook een ruimtebeslag tot gevolg voor opstelvakken voor de verschillende richtingen, groter dan de huidige kruising.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2f

Indiener geeft aan dat als de doelstelling is het ontlasten van de N228, de verbreding van de Cattenbroekerdijk een alternatief is.

Reactie gemeente

De doelstelling van dit plan is niet het ontlasten van de N228, maar het plan wordt uitgevoerd in het kader van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doorstroming in het provinciaal wegennetwerk is in een eerder project al verbeterd door ombouw van twee rotondes naar turbotrondes. Bij Linschoten voldoen enkelstrooksrotondes, in verband met een beperkt verkeersaanbod vanaf de zijwegen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2g

Indiener stelt een alternatief voor van aanleg van een rotonde bij de Van Rietlaan met aansluiting op het bedrijventerrein en de Laan van Rapijnen.

Reactie gemeente

De kruising bij de Van Rietlaan is niet vergelijkbaar met de kruising uit onderhavig plan. Bij de kruising bij de Van Rietlaan is geen ruimte voor aanleg van een rotonde, vanwege het boezemwater van de Korte Linschoten. Hierdoor zou het water omgelegd moeten worden, of zou een rotonde gedeeltelijk boven het water gebouwd moeten worden, waarbij rekening moet worden gehouden met de eisen van het hoogheemraadschap ten aanzien van doorvaart. Beide opties zouden sloop van woningen of aanzienlijke vermindering van waarde en bewoonbaarheid van woningen tot gevolg hebben. Een rotonde bij de Van Rietlaan zou daarmee zeer ingrijpend en kostbaar zijn en daarom niet uitvoerbaar.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2h

Indiener stelt dat in alle gevallen een ongewenste verkeerssituatie blijft bestaan bij de kruising van de N204 met de G. van de Valk Boumanstraat en dat, indien het kruispunt gerenoveerd wordt, zijn voorkeur uitgaat naar het alternatief dat is aangedragen in de zienswijzen 14 tot en met 19, te weten een middenstrook om te kunnen voorsorteren, in aansluiting hierop de realisatie van een rusteiland waardoor fietsers en voetgangers in twee delen kunnen oversteken en om het invoegen en uitvoegen te vergemakkelijken het instellen van een 60 km/h zone.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in

deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2i

Indiener stelt dat snelheidsbeperkingen in de omgeving ook toepasbaar zijn in deze situatie.

Reactie gemeente

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend

verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Zienswijze 3

Dagtekening zienswijze: 22 juli 2015

Datum ontvangen: 22 juli 2015

Zienswijze 3a

Ter plaatse van de parkeerplaats staat een monumentale boom die opgenomen is in de lijst met waardevolle houtopstanden. Indiener merkt op dat dit geen knoten betreft maar een schietwilg. Gelet op deze status verzoekt indiener deze boom te behouden. Voorts wordt verzocht om bij het planvoornemen zoveel mogelijk huidige groen te behouden. Indiener biedt daarbij haar kennis en expertise aan. In het kader van waterberging zal langs de M.A. Reinaldaweg een nieuwe sloot worden gegraven. Dit veroorzaakt een risico op wortelschade aan de bestaande bomen langs deze weg. In dat verband verzoekt indiener een boomeffectanalyse uit te voeren teneinde de instandhouding van bestaande bomenstructuren te kunnen beoordelen. Deze boomeffectanalyse heeft zowel betrekking op de effecten ten aanzien van de waterberging als de overige monumentale bomen langs de M.A. Reinaldaweg.

Reactie gemeente

Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Op de parkeerplaats staan in de huidige situatie 41 bomen. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen, waaronder de vier bomen die door indiener als waardevol zijn aangegeven. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3b

De Linie van Linschoten maakt deel uit van de Oude Hollandse Waterlinie (OHWL). De OHWL is van cultuurhistorische betekenis. Indiener waardeert dan ook het voornemen om dit meer zichtbaar te maken in het landschap. Indiener merkt op dat in het landschap nog een oude zandweg ligt. Indiener stelt voor om deze zandweg af te graven en zichtbaar te maken in het landschap. Proefboringen kunnen de aanwezigheid van de zandweg aantonen.

Reactie gemeente

De oude zandweg waar indiener op doelt, ligt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan en is daarom niet aan de orde in deze nota van zienswijzen. De provincie neemt de informatie ten aanzien van de oude zandweg mee bij de verdere voorbereiding van de werkzaamheden aan de N204.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3c

Langs het traject van de N204 staan enkele monumentale bomen die voorkomen in bestand waardevolle houtopstanden van de gemeente Montfoort. Indiener heeft van de provincie Utrecht vernomen dat er werkzaamheden zullen plaats bij vier van deze bomen, namelijk de knoten, witte paardekastanje, Chinese Moerasciprus en de noteboom. Indiener verzoekt in dat verband om een boomeffectanalyse uit te voeren met mitigerende maatregelen.

Reactie gemeente

Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knots op de parkeerplaats bij de inrit van Landgoed Linschoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen op de parkeerplaats hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3d

In het gedeelte tussen het riviertje de Linschoten en de M.A. Reinaldaweg en de aan te leggen parkeerplaats is watercompensatie gepland. Indiener merkt op dat gezien de hoge archeologische verwachtingswaarde onderzoek moet worden uitgevoerd. Indiener verzoekt om binnen dit onderzoek de aanwezigheid van Huis te Ness, op enkele honderden meters afstand, mee te nemen.

Reactie gemeente

In het kader van het bestemmingsplan is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Dit is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Het archeologisch vooronderzoek is goedgekeurd door de gemeentelijk archeoloog. De locatie waar indiener op doelt, is hierin onderzocht en ook de nabije aanwezigheid van Huis te Ness is betrokken bij het onderzoek. Met dit onderzoek is het archeologisch onderzoekstraject in het kader van het bestemmingsplan afgerond en dit vormt derhalve geen belemmering voor het bestemmingsplan. Uit het onderzoek volgt dat voor uitvoering van het project in het plangebied nog een inventariserend archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. De eventueel aanwezige archeologische waarden worden op deze manier geborgd.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Zienswijze 4

Dagtekening zienswijze: 14 juli 2015

Datum ontvangen: 15 juli 2015

Zienswijze 4a

In juli 2009 heeft indiener een plan c.q. schets ten behoeve van de verkeerssituatie kenbaar gemaakt. In de zienswijze gaat indiener in op dit plan dat naar de huidige tijd is aangepast en geactualiseerd. In dit plan geeft indiener in het bijzonder aandacht aan wandel- en fietstoerisme, klein watertoerisme, verkeershinder en verkeersveiligheid. Het plan van indiener betreft niet de aanleg van een rotonde maar een scheiding van weghelften. In het bijzonder gaat het voorstel van indiener in op de volgende punten:

- speelveld blijft behouden, rusteilanden bij het oversteken, landschappelijke inpassing is verbeterd;
- het verkeer zal separaat afwikkelen wat zorgt voor meer overzicht, extra afremming door naar een bocht ook drempels aan te brengen, brede invoegstroken voor de doorstroming;
- de vroegere fietsroute tussen het dorp Linschoten en het landgoed kan weer worden teruggebracht.

Indiener geeft aan dat zijn voorstel de bereikbaarheid van Linschoten verbetert en dat de plaatselijke middenstand hiervan profiteert. In aansluiting hierop kan de locatie als Toeristisch Overstap Punt beter worden benut.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij

mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften, het aanbrengen van linksafvakken en van invoegstroken, zijn middengeleiders zoals indiener voorstelt, zijn de voorgestelde middengeleiders te smal. Bovendien zijn de bochten in het voorstel te krap voor een rijsnelheid van 80 km/h. De invoegstroken in een bocht zijn verkeersongevirig, doordat ze voor doorgaand verkeer uitlokken om de binnenbocht te nemen en de bocht af te snijden via de invoegstrook. . De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met linksafvakken, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising. De voetgangers- en fietsoversteek verleggen naar de Liefhovendijk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Het wordt dan namelijk een solitaire oversteek op een punt waar een automobilist geen oversteek meer verwacht. De oversteekbewegingen moeten zoveel mogelijk worden geconcentreerd bij het kruispunt om de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk te maken.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.5 Zienswijze 5

Dagtekening zienswijze: 24 juli 2015

Datum ontvangen: 24 juli 2015

Zienswijze 5a

Indiener stelt dat de rotonde meer geluidsoverlast met zich meebrengt als gevolg van remmend en optrekkend verkeer.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5b

Indiener stelt dat de rotonde meer uitstoot van fijnstof en schadelijke uitlaatgassen met zich meebrengt als gevolg van optrekkend verkeer.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit (ruim) binnen de geldende wettelijke normen blijven en er als gevolg van het plan geen sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit in betekenende mate.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5c

Indiener stelt dat de rotonde met zich meebrengt dat het speelveld geheel of gedeeltelijk zal verdwijnen.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. Gedurende de laatste één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5d

Indiener geeft aan dat als gevolg van het aanleggen van een nieuwe parkeerplaats een aantal oude bomen dat beeldbepalend is voor het landschap bij Linschoten zal verdwijnen.

Reactie gemeente

Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knoten op de parkeerplaats bij de inrit van Landgoed Linschoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen op de parkeerplaats hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5e

Indiener stelt in de zienswijze een gedeeltelijke driebaansweg voor om de verkeersveiligheid van weggebruikers te verbeteren. In de tekening behorende bij het voorstel van indiener wordt de mogelijkheid tot het realiseren van een gescheiden fietsverbinding tussen de Liefhovendijk naar de Noord Linschoterdijk voorgesteld.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming

voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising. De voetgangers- en fietsersoversteek verleggen naar een locatie los van het kruispunt is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Het wordt dan namelijk een solitaire oversteek op een punt waar een automobilist geen oversteek meer verwacht. De oversteekbewegingen moeten zoveel mogelijk worden geconcentreerd bij het kruispunt om de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk te maken.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.6 Zienswijze 6

Dagtekening zienswijze: 18 juli 2015

Datum ontvangen: 24 juli 2015

Zienswijze 6a

Indiener geeft aan in het plan geen punten of kwantitatieve doelstellingen te onderscheiden die bijdragen aan een verbetering van de leefomgeving. Indiener geeft aan toenemende overlast van de rotonde te zullen ondervinden en verwijst ondermeer naar geluidsoverlast ten gevolge van optrekkend wegverkeer.

Reactie gemeente

Aanleiding voor het plan vormt de verkeersveiligheid, en dan met name de slechte oversteekbaarheid van de kruising. Het verbeteren van de verkeersveiligheid draagt bij aan een goede leefomgeving. De uiteindelijke inrichting van de rotonde en directe omgeving is geen onderwerp in een bestemmingsplan.

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijven en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6b

In aansluiting op de verslechtering van het woonmilieu noemt indiener als verslechtering de toename van uitstoot als gevolg van optrekkend wegverkeer.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit (ruim) binnen de geldende wettelijke normen blijven en er als gevolg van het plan geen sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit in betekenende mate.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6c

Als gevolg van de aanleg van de rotonde zal de huidige capaciteit van parkeervoorzieningen volgens indiener afnemen.

Reactie gemeente

Er is in het plan geen sprake van afname van de capaciteit van de parkeervoorzieningen. De parkeer capaciteit zal gelijk blijven. In de huidige situatie zijn geen parkeervakken gemarkeerd. In de toekomstige situatie wordt wel een markering opgenomen en telt de parkeerplaats 33 parkeerplaatsen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6d

Indiener geeft aan dat de basis voor een toeristisch overstappunt ontbreekt. Hierbij wordt opgemerkt dat Landgoed Linschoten een toenemend aantal bezoekers niet zal kunnen verwerken. Naar de mening van de indiener is de overige recreatie-infrastructuur hiervoor ontoereikend.

Reactie gemeente

In de provinciale nota 'De aantrekkelijke regio, Visie Recreatie en Toerisme 2020' (mei 2012) is aangegeven dat de provincie streeft, samen met haar maatschappelijke partners, naar een toekomstbestendige ontwikkeling en beheer van recreatie en toerisme. Een van de vier grote gebiedsgerichte opgaven is het Recreatief hoofdnetwerk te versterken en te bewaken. De huidige situatie is dat er al veel recreatieve routes zijn (voor wandelen, fietsen, kanovaren etc.), maar versnipperd en met verschillende soorten bewegwijzering. De ambitie voor 2020 is een eenduidig recreatief hoofdnetwerk met onder andere toeristische overstappunten (TOP's) te ontwikkelen. Het recreatief hoofdnetwerk is een samenhangend geheel van (boven)regionale routes voor wandelen, fietsen en varen, met als toegangspunten poorten en TOP's. De structuur loopt door de afwisselende landschappen van de provincie Utrecht en sluit aan bij horeca, attracties, erfgoed, cultuurhistorie en bezienswaardigheden. TOP's bieden een goed startpunt voor een recreatieve activiteit. Inmiddels is er een wandelroutenetwerk in De Waarden gerealiseerd en is het fietsknooppuntensysteem ook geoptimaliseerd. Het TOP bij Landgoed Linschoten is het laatste punt om te ontwikkelen in deze omgeving voor het Recreatief hoofdnetwerk te voltooien.

Op de locatie waar de TOP-informatiezuil is voorzien is reeds een parkeerplaats aanwezig bij de ingang van het Landgoed Linschoten. Een TOP is een toeristisch overstappunt voor regionale routes van wandelen, fietsen en varen. Het gaat hier om kleinschalig toerisme. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat dit grote wijzigingen in de verkeersstromen tot gevolg heeft. Bovendien wordt de verkeerssituatie juist verbeterd door aanleg van de rotonde.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6e

Volgens indiener zijn er geen doelstellingen geformuleerd waaraan de situatie ten aanzien van verkeersveiligheid kan worden beoordeeld. Indiener geeft aan dat zich na het realiseren van de huidige vluchthaven geen enkel ongeluk heeft voorgedaan.

Reactie gemeente

Het klopt dat er op deze locatie geen grote aantallen (ernstige) ongevallen hebben plaatsgevonden en de locatie daardoor niet in de ongevallenstatistieken voorkomt als 'hotspot'. Verkeersveiligheid omvat echter meer dan alleen ongevallen. Op deze locatie gaat het om een slechte oversteekbaarheid van de provinciale weg voor langzaam verkeer en voor autoverkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat en verkeer vanaf de Noord Linschoterdijk. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties. Het huidige kruispunt voldoet niet aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig en heeft om die reden de laagste EuroRAP-score van één ster. EuroRAP is de beoordeling van de veiligheid van infrastructuur aan de hand van fysieke wegkenmerken. De ANWB heeft deze beoordeling uitgevoerd en geeft de huidige kruising de score van één ster van de maximaal vijf sterren voor een veilige weg of kruising. De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De snelheid ter plaatse van de oversteek is laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen.

Dit aspect van de zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de bestemmingsplantoelichting. In de inleiding (paragraaf 1.1) van het bestemmingsplantoelichting zal het aspect van oversteekbaarheid duidelijker naar voren worden gebracht.

Zienswijze 6f

Indiener merkt op dat op de kruising 400 m verderop gelegen een soortgelijke verkeerssituatie voordoet. Bovendien is op deze kruising sprake van meer invoegend verkeer, echter vindt er geen reconstructie plaats van deze kruising. Naar de mening van de indiener werkt het aanwezige vluchtgedeelte voor fietsers en voetgangers bij deze kruising goed.

Reactie gemeente

De kruising bij de Van Rietlaan is niet vergelijkbaar met de kruising uit onderhavig plan. Bij de kruising bij de Van Rietlaan is geen ruimte voor aanleg van een rotonde, vanwege het boezemwater van de Korte Linschoten. Hierdoor zou het water omgelegd moeten worden, of zou een rotonde gedeeltelijk boven het water gebouwd moeten worden, waarbij rekening moet worden gehouden met de eisen van het hoogheemraadschap ten aanzien van doorvaart. Beide opties zouden sloop van woningen of aanzienlijke vermindering van waarde en bewoonbaarheid van woningen tot gevolg hebben. Een rotonde bij de Van Rietlaan zou daarmee zeer ingrijpend en kostbaar zijn en daarom niet uitvoerbaar.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6g

Indiener geeft aan dat het speelveld zal worden verkleind en geeft aan dat in de buurt geen fatsoenlijk alternatief voorhanden is.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6h

Voorts merkt indiener op dat de speeltuin in de voorgenomen situatie met meer uitlaatgassen en geluidsoverlast zal worden belast.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit en de geluidbelasting waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek en akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Deze onderzoeken zijn opgenomen in en hebben ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit en voor de geluidbelasting op omliggende gevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijven. Voorts dient te worden vermeld dat een speelveld geen geluidgevoelige bestemming is en deze daarom wettelijk niet hoeft te worden onderzocht. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6i

Met betrekking tot het vrachtverkeer dat de rotonde zal passeren merkt indiener op dat geen veiligheidsvoorzieningen in relatie tot speeltuin zijn gepland. Indiener schetst hierbij de mogelijkheid tot het doorschieten van vrachtverkeer vanaf de rotonde in de richting van de speeltuin.

Reactie gemeente

De veiligheidsvoorzieningen zijn getoetst aan de daarvoor geldende richtlijnen¹ en voldoen hieraan. Bij het definitief ontwerp zal dit nogmaals gebeuren. Indien daartoe aanleiding bestaat vanuit de geldende richtlijnen zullen voorzieningen worden aangebracht. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6j

Indiener geeft aan geen verbeteringen te zien in het woon- en leefklimaat als gevolg van het realiseren van de rotonde. Indiener doet daarom een alternatief voorstel bestaande uit het verbreden van de vluchtheuvel die de rijstroken zal scheiden. Hiermee wordt een aparte doorgang gecreëerd voor voertuigen, fietsers en voetgangers. De vluchtheuvel zal in een verhoging moet worden uitgevoerd inclusief verkeersmeubilair waarbij tevens een 60 km/h zone wordt ingesteld.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een

¹ Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen 2015 CROW bijlage 207, Basiskennmerken kruispunten en rotondes, CROW bijlage 128.

middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveilig. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijnsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.7 Zienswijze 7

Dagtekening zienswijze: 27 juli 2015

Datum ontvangen: 28 juli 2015

Zienswijze 7a

In het ontwerpbestemmingsplan is ten zuidwesten van de percelen sectie A, 1270 en 1150 een verkeersbestemming ingetekend. Indiener merkt op dat het perceel A 1155 niet tot haar eigendom behoort. Indiener kan niet instemmen met de aanleg van een ontsluitingsweg en daarmee de verkeersbestemming binnen het ontwerpbestemmingsplan. Teneinde waardevermindering en gebruiksbeperking van eigendommen te voorkomen verzoekt indiener om de vigerende agrarische bestemming te handhaven.

Reactie gemeente

De verkeersbestemming is bedoeld als erfontsluiting. Binnen de huidige agrarische bestemming is het eveneens mogelijk om een erfontsluiting te realiseren. Het is niet de bedoeling om hier een weg te realiseren, maar slechts een ontsluitingsweg. De verkeersbestemming zal daarom in de planregels en op de

verbeelding worden gewijzigd naar een agrarische bestemming. Om de ontsluitingsweg mogelijk te maken wordt de aanduiding 'ontsluiting' opgenomen.

Zienswijze 7b

In de planregels van het ontwerpbestemmingsplan is de bestemming 'verkeer' de aanduiding 'parkeerterrein' opgenomen. Indiener merkt op dat deze aanduiding niet op de verbeelding is opgenomen. Omdat de parkeerplaats tevens de inrit vormt is het voor indiener van belang dat deze aanduiding wordt opgenomen in de verbeelding.

Reactie gemeente

Indiener merkt terecht op dat de aanduiding 'parkeerterrein' ten onrechte ontbreekt op de verbeelding. De aanduiding wordt toegevoegd op de verbeelding.

Zienswijze 7c

Op basis van het ontwerpbestemmingsplan is op alle gronden met een verkeersbestemming de realisatie van 'wegen met ten hoogste 2 x 1 doorgaande rijstrook, alsmede opstelstroken, busstroken' mogelijk. Indiener verzoekt om onderhavig artikel 3.1. lid b zodanig te wijzigen dat uitsluitend een parkeerterrein is toegestaan.

Reactie gemeente

Ter plaatse van het beoogde parkeerterrein wordt de aanduiding 'parkeerterrein' opgenomen op de verbeelding, zie reactie op zienswijze 7b. In artikel 3.1 lid b van de planregels wordt toegevoegd dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' uitsluitend een parkeerterrein mogelijk is.

Zienswijze 7d

In het ontwerpbestemmingsplan is aan een gedeelte van de tuin die tot de woning aan de Noord Linschoterdijk 1 behoort de bestemming 'groen' toegekend. Indiener merkt op dat op het moment dat de zienswijze is ingediend nog geen overeenstemming met de provincie is bereikt ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. Om verkeersoverlast en waardedaling van eigendommen te voorkomen verzoekt indiener om de vigerende bestemming 'tuin' te handhaven.

Reactie gemeente

De bestemming 'groen' en niet de bestemming 'tuin' is toegekend omdat binnen de bestemming 'tuin' geen fietspad kan worden aangelegd. Indien indiener van mening is schade te lijden als gevolg van het plan, en hij hiervoor geen overeenkomst heeft gesloten met de provincie, kan hij na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeclaim indienen. Eventuele planschade komt ten laste van de provincie. Dit volgt uit de planschadeovereenkomst gesloten tussen de provincie en gemeente.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.8 Zienswijze 8

Dagtekening zienswijze: 27 juli 2015

Datum ontvangen: 27 juli 2015

Zienswijze 8a

Indiener geeft in de inleiding van de zienswijze aan tevreden te zijn met de aanleg van de rotonde. Dit omdat de verkeersveiligheid wordt vergroot en het veiliger wordt om de weg op te rijden.

Reactie gemeente

De positieve reactie op het plan wordt voor kennisgeving aangenomen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8b

Indiener heeft geconstateerd dat het fietspad tussen de rotonde Rapijnen en de Van Rietlaan niet wordt verbreed, maar dat ook ter plaatse van het niet te verbreden deel wegverlichting zal worden aangebracht. Voor indiener is dit voornemen ongewenst. Het landelijk uitzicht zou worden verstoord door fietspadverlichting. Volgens indiener is het aanbrengen van verlichting overbodig omdat het fietspad niet frequent wordt gebruikt.

Reactie gemeente

Het gebied waar indiener over spreekt, tussen de rotonde Rapijnen en de Van Rietlaan, ligt slechts gedeeltelijk binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan, namelijk ter plaatse van de aan te leggen rotonde. De verlichting van het fietspad valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld. De provincie brengt fietspadverlichting aan conform het provinciaal beleid¹ hieromtrent. Bij het lichtontwerp kan middels maatwerk afstemming met de omwonenden plaatsvinden.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8c

Indiener is verheugd met het feit dat geluidsreducerend asfalt zal worden aangebracht. Echter heeft indiener vernomen dat vernieuwing van het asfalt niet gelijktijdig met de aanleg van de rotonde zal worden uitgevoerd. Er wordt verzocht om het geluidsreducerend asfalt aan te leggen gelijktijdig met de aanleg van de rotonde.

Reactie gemeente

Het aanleggen van geluidsreducerend asfalt op de N204 wordt meegenomen in het groot onderhoud aan de N204, dat zal plaatsvinden op het traject tussen de A12 en IJsselveld. bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8d

Indiener constateert dat de weg vanaf de stoplichten in Woerden (A12) tot en met Montfoort een 80 kilometer weg is en dat hier hard wordt gereden. In verband met de rotonde en het overstekende verkeer verzoekt indiener de snelheid terug te brengen tot 60 km/h. Dit komt de milieuproblemen voor Montfoort ten goede omdat er minder hard geremd en opgetrokken hoeft te worden.

Reactie gemeente

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

Ten aanzien van de door indiener aangehaalde milieuproblemen wordt opgemerkt dat in het kader van het bestemmingsplan onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten van het plan op de luchtkwaliteit en de geluidbelasting van omliggende gevoelige bestemmingen. Dit onderzoek is uitgevoerd conform daartoe

¹ Voorstel aan Gedeputeerde Staten 'Beheer en onderhoud van openbare verlichting langs provinciale wegen', 17 april 2012.

geldende (wettelijke) eisen. Deze onderzoeken zijn opgenomen in en hebben ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit en voor de geluidbelasting op omliggende gevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijven en daarmee geen belemmering vormen voor het plan.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.9 Zienswijze 9

Dagtekening zienswijze: 27 juli 2015

Datum ontvangen: 30 juli 2015

Zienswijze 9a

Indiener merkt op dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op een onbehoorlijk tijdstip heeft plaatsgevonden, namelijk in de zomerperiode.

Reactie gemeente

De voorbereidingsprocedure is volgens de Algemene wet bestuursrecht verlopen. Desalniettemin hebben gemeente en provincie zich gerealiseerd dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedeeltelijk in de zomer zou vallen. Om die reden zijn alle omwonenden geïnformeerd, is een extra informatiebijeenkomst georganiseerd en is aan mensen die hierom verzocht hebben extra tijd geboden voor het indienen van een zienswijze buiten de wettelijk voorschreven termijn van zes weken.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9b

Indiener geeft aan dat een gedetailleerde plantekening ontbreekt, op de voorlichtingsavond zijn enkel ruwe schetsen getoond. Hierdoor kunnen de consequenties niet geheel worden overzien. Het voornemen heeft volgens indiener ernstige gevolgen voor het landschap en de omwonenden. Hiermee gaat het planvoornemen in tegen de 'Dorpsvisie 2030' waarin een harmonische overgang van dorp naar landelijk gebied wordt benadrukt.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan wordt geen gedetailleerde plantekening vastgelegd, maar worden bestemmingen vastgelegd waarbinnen een plan gerealiseerd kan worden. Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de oude historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Deze zijn leidend geweest. Het plan is in nauw overleg met de gemeente en het landgoed tot stand gekomen. In een bestemmingsplan worden bestemmingen vastgelegd en niet de daadwerkelijke inrichting. Het bestemmingsplan belemmert een inrichting van de overgang tussen het dorp en de omgeving die recht doet aan de landschappelijke karakteristieken niet. In de door indiener genoemde 'Dorpsvisie 2030' staat de rotonde expliciet genoemd als maatregel bij de G. van de Valk Boumanstraat.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9c

Indiener geeft aan dat in Linschoten een recreatief trefpunt ongewenst is en dat een dergelijk trefpunt een verkeersaantrekkende werking heeft.

Reactie gemeente

In de provinciale nota 'De aantrekkelijke regio, Visie Recreatie en Toerisme 2020' (mei 2012) is aangegeven dat de provincie streeft, samen met haar maatschappelijke partners, naar een toekomstbestendige ontwikkeling en beheer van recreatie en toerisme. Een van de vier grote gebiedsgerichte opgaven is het Recreatief hoofdnetwerk te versterken en te bewaken. De huidige situatie is dat er al veel recreatieve routes

zijn (voor wandelen, fietsen, kanovaren etc.), maar versnipperd en met verschillende soorten bewegwijzering. De ambitie voor 2020 is een eenduidig recreatief hoofdnetwerk met onder andere toeristische overstappunten (TOP's) te ontwikkelen. Het recreatief hoofdnetwerk is een samenhangend geheel van (boven)regionale routes voor wandelen, fietsen en varen, met als toegangspunten poorten en TOP's. De structuur loopt door de afwisselende landschappen van de provincie Utrecht en sluit aan bij horeca, attracties, erfgoed, cultuurhistorie en bezienswaardigheden. TOP's bieden een goed startpunt voor een recreatieve activiteit. Inmiddels is er een wandelroutenetwerk in De Waarden gerealiseerd en is het fietsknooppuntensysteem ook geoptimaliseerd. Het TOP bij Landgoed Linschoten is het laatste punt om te ontwikkelen in deze omgeving voor het Recreatief hoofdnetwerk te voltooien.

Op de locatie waar de TOP-informatiezuil is voorzien is reeds een parkeerplaats aanwezig bij de ingang van het Landgoed Linschoten. Een TOP is een toeristisch overstappunt voor regionale routes van wandelen, fietsen en varen. Het gaat hier om kleinschalig toerisme. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat dit grote wijzigingen in de verkeersstromen tot gevolg heeft. Bovendien wordt de verkeerssituatie juist verbeterd door aanleg van de rotonde.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9d

Indiener geeft aan dat met de aanleg van de rotonde ernstige geluidsoverlast wordt verwacht.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Een speelveld is geen geluidgevoelige bestemming. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9e

Indiener geeft aan dat het afremmen en optrekken van vrachtwagens resulteert in een verhoging van het fijnstof.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit (ruim) binnen de geldende wettelijke normen blijven en er als gevolg van het plan geen sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit in betekenende mate.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9f

Indiener geeft aan dat met de rotonde de veiligheid van fietsers en voetgangers niet wordt vergroot. Het blijft een koude oversteek.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bovendien kunnen bij de rotonde beide rijstroken separaat worden overgestoken.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9g

Indiener geeft aan dat de stelling van de provincie dat de rotonde de verkeersdoorstroming verbetert onzinnig is. Volgens indiener zou het aanleggen van extra uitvoegstroken de doorstroming bevorderen.

Reactie gemeente

De doelstelling van dit plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doorstroming in het provinciaal wegennetwerk is in een eerder project al verbeterd door ombouw van twee rotondes naar turborotondes. Bij Linschoten voldoen enkelstrooksrotondes, in verband met een beperkt verkeersaanbod vanaf de zijwegen. Door de aanleg van de rotonde wordt wel de doorstroming vanaf de zijwegen (G. van de Valk Boumanstraat en Noord Linschoterdijk) bevorderd.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9h

Indiener geeft aan dat als gevolg van de aanleg van de rotonde en de daarmee gemoeide overlast de waarde van eigendommen zal dalen. Voor de gemeente heeft dit consequenties voor de hoogte van de OZB.

Reactie gemeente

Tussen gemeente en provincie is een planschadeovereenkomst gesloten. Indien belanghebbenden van mening zijn dat er sprake is van planschade, kunnen zij bij de gemeente een planschadeverzoek indienen na vaststelling van het bestemmingsplan.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9i

Indiener constateert dat het speelveld qua omvang zal worden gehalveerd.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9j

Voorts merkt indiener op dat als gevolg van het planvoornemen sprake zal zijn van een toename in de luchtvervuiling.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen de geldende wettelijke normen blijven en het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9k

Indiener stelt dat er een grote discrepantie bestaat tussen het plan en de Dorpsvisie 2030 en de Visie Kernrandzones, specifiek waar in de dorpsvisie gesproken wordt over een harmonische overgang van het dorp naar het landelijk gebied aan de westzijde van Linschoten, onder andere bij het Landgoed Linschoten.

Reactie gemeente

Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de oude historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Deze zijn leidend geweest. Het plan is in nauw overleg met de gemeente en het landgoed tot stand gekomen. In de gemeentelijke structuurvisie 'Dorpsvisie 2030' staat de rotonde genoemd als maatregel bij de G. van de Valk Boumanstraat. De Visie Kernrandzones is overigens nooit vastgesteld door de gemeenteraad en heeft daarmee geen status.

In paragraaf 4.9.1. van de toelichting van het bestemmingsplan zal worden opgenomen dat rekening is gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten.

Zienswijze 9l

Indiener is van mening dat het plan gebaseerd is op ontoereikende gegevens en verkeerde rekenmethoden.

Reactie gemeente

Indiener heeft niet nader gespecificeerd welke gegevens ontoereikend en welke rekenmethoden verkeerd zouden zijn. Ter onderbouwing van het (ontwerp)bestemmingsplan zijn milieu- en omgevingsonderzoeken uitgevoerd conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. In het bestemmingsplan is een integrale afweging van belangen gemaakt.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9m

Indiener merkt op dat ten aanzien van het verbreden van het fietspad een bestemmingsplanwijziging dient plaats te vinden. Op basis van de plankaart blijkt dat het fietspad niet overal binnen de bestemming 'verkeersdoeleinden' blijft. Diverse erven zullen worden ingekort waardoor waardevolle beplanting en bomen verloren gaan. De indiener merkt op dat dit in strijd is met de vastgestelde nota 2030.

Reactie gemeente

Voor de door de provincie voorgenomen werkzaamheden op het gehele traject van de N204 vanaf de A12 tot aan IJsselveld is een bestemmingsplantoets verricht middels digitale vergelijking van het ontwerp met de vigerende bestemmingsplannen. Hieruit blijkt dat alleen ter plaatse van de aan te leggen rotonde, het plangebied van dit bestemmingsplan, sprake is van strijdigheid met de vigerende bestemmingsplannen en een noodzaak tot een wijziging van het bestemmingsplan. Het vigerend bestemmingsplan Buitengebied 2012 is het planologisch kader waaraan een ruimtelijk plan dient te worden getoetst. Indien er geen sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan, zoals het geval is op het traject van de N204 buiten het plangebied van onderhavig bestemmingsplan, is er geen planologische belemmering voor het plan. Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.10 Zienswijze 10

Dagtekening zienswijze: 3 augustus 2015

Datum ontvangen: 4 augustus 2015

Zienswijze 10a

Indiener onderschrijft het doel om de verkeersveiligheid te verbeteren maar is van oordeel dat een rotonde dit doel niet bereikt. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid dient te worden verbeterd omdat zich een aantal ernstige ongelukken worden voorgedaan. Op basis van de toelichting wordt echter niet duidelijk welk typen ongelukken hebben plaatsgevonden. Tevens merkt de indiener op dat op basis van de toelichting niet duidelijk wordt of op basis van verkeerskundig onderzoek de noodzaak van een rotonde is onderzocht en/of een alternatieve constructie van wegvlakken mogelijk een oplossing zou kunnen bieden. Het is dan ook onduidelijk of een rotonde een effectief middel is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op basis van de situatie ter plaatse merkt de indiener op dat zich vooral kop-staartaanrijdingen hebben voorgedaan en niet tijdens het oversteken.

Reactie gemeente

Op deze locatie hebben geen grote aantallen (ernstige) ongevallen plaatsgevonden en de locatie komt daardoor niet in de ongevallenstatistieken voorkomt als 'hotspot'. Verkeersveiligheid omvat echter meer dan alleen ongevallen. Op deze locatie gaat het om een slechte oversteekbaarheid van de provinciale weg voor langzaam verkeer en voor autoverkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat en verkeer vanaf de Noord Linschoterdijk. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties. Het huidige kruispunt voldoet niet aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig en heeft om die reden de laagste EuroRAP-score van één ster. EuroRAP is de beoordeling van de veiligheid van infrastructuur aan de hand van fysieke wegkenmerken. De ANWB heeft deze beoordeling uitgevoerd en geeft de huidige kruising de score van één ster van de maximaal vijf sterren voor een veilige weg of kruising.

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijnsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in

- te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteevakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
 - een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de bestemmingsplantoelichting. In de inleiding (paragraaf 1.1) van het bestemmingsplantoelichting zal het aspect van oversteekbaarheid duidelijker naar voren worden gebracht.

Zienswijze 10b

Indiener merkt op dat eventuele nadelige effecten van een rotonde niet in de planvorming zijn meegewogen. Met een rotonde wordt de kijkhoek voor voetgangers en fietsers vergroot. Hierdoor krijgen deze weggebruikers een slechter zicht op verkeerssituatie.

Reactie gemeente

Bij de reactie op zienswijze 10a is aangegeven waarom een rotonde de meest veilige oplossing is. Het ontwerp is een standaard rotondeontwerp, met daarbij twee fietsoversteken in twee richtingen. De rotonde ligt buiten de bebouwde kom. Op deze rotonde heeft het langzaam verkeer geen voorrang. Het langzaam verkeer kan elke rijstrook afzonderlijk oversteken. De zichthoeken op het autoverkeer zijn niet wezenlijk anders dan in de bestaande situatie. De rijnsnelheid is echter wel veel lager. Daarom is er sprake van een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10c

Indiener geeft aan dat de speelplaats waar vaak wordt gevoetbald zal komen te vervallen en zal direct grenzen aan de openbare weg. Doordat een barrière ontbreekt zal de veiligheid van kinderen op het speelveld volgens indiener in gevaar komen.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient, waardoor er voor de kinderen een barrière is richting de weg. De veiligheidsvoorzieningen zijn getoetst aan de daarvoor geldende richtlijnen en voldoen hieraan. Dit betekent dat geen extra voorzieningen benodigd zijn als barrière tussen de rotonde en het speelveld. Bij het definitief ontwerp zal deze toetsing nogmaals gebeuren. Indien daartoe aanleiding bestaat vanuit de geldende richtlijnen zullen voorzieningen worden aangebracht.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10d

Net als overige inwoners van Linschoten hecht indiener veel waarde aan de openbare ruimte. Met de aanleg van de rotonde gaat een groot deel van deze openbare ruimte verloren.

Reactie gemeente

Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Door de herinrichting van de parkeerplaats wordt de openbare ruimte

hier opgewaardeerd. Ten aanzien van het speelveld en de herinrichting daarvan wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 10c.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10e

Thans dient een deel van het openbaar groen als een natuurlijke geluidsbarrière. Omdat het plantsoen en de huidige parkeerplaats zullen komen te vervallen wordt een open plek gecreëerd. Hierdoor zal, met name door het afremmen en optrekken van voertuigen, volgens indiener de geluidsoverlast toenemen.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10f

Indiener stelt dat in aansluiting op het afremmen en optrekken van het wegverkeer de emissies zullen toenemen. Het luchtkwaliteitsonderzoek onderstreept de toename van emissies. Indiener merkt op dat in de toelichting van het bestemmingsplan niet wordt gemotiveerd hoe dit probleem wordt ondervangen. De toelichting geeft niet aan waarom de voorkeur is gegeven aan een rotonde in plaats van een alternatieve reconstructie van de kruising.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen de geldende wettelijke normen blijven en het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ten aanzien van een alternatieve reconstructie van de kruising wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 10a.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10g

Indiener geeft aan dat de rotonde visueel de ingang van het dorp zal doorbreken. In dat verband sluit een rotonde niet aan bij de vloeiende dorpsgrenzen die Linschoten karakteriseren. In de toelichting is de stelling opgenomen dat de rotonde geen inbreuk doet op de landschappelijke kenmerken. Naar het oordeel van de indiener is deze stelling onjuist.

Reactie gemeente

Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de oude historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Deze zijn leidend geweest. Het plan is in nauw overleg met de gemeente en het landgoed tot stand gekomen. In de gemeentelijke structuurvisie 'Dorpsvisie 2030' staat de rotonde genoemd als maatregel bij de G. van de Valk Boumanstraat.

In de toelichting van het bestemmingsplan zal worden opgenomen dat rekening is gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten.

Zienswijze 10h

Indiener merkt op dat de rotonde deels binnen de dubbelbestemming 'waarde archeologie' valt. Hierdoor zal naar het oordeel van de indiener afbreuk worden gedaan aan de (hoge) archeologische verwachtingswaarde en kan als gevolg van graafwerkzaamheden schade worden toegebracht aan de verwachtingswaarde. Op basis van verricht onderzoek is niet vast komen te staan of de rotonde wel of geen afbreuk doet aan de verwachtingswaarden. In dat verband geeft indiener aan dat een aanlegvergunning benodigd is als gevolg van de hoge verwachtingswaarde.

Reactie gemeente

In het kader van het bestemmingsplan is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Dit is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Het archeologisch vooronderzoek is goedgekeurd door de gemeentelijk archeoloog. De locatie waar indiener op doelt, is hierin onderzocht en ook de nabije aanwezigheid van Huis te Ness is betrokken bij het onderzoek. Met dit onderzoek is het archeologisch onderzoekstraject in het kader van het bestemmingsplan afgerond en dit vormt derhalve geen belemmering voor het bestemmingsplan. Uit het onderzoek volgt dat voor uitvoering van het project in het plangebied nog een inventariserend archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat het project kan worden uitgevoerd is inderdaad een omgevingsvergunning voor het werken in de bodem (vm. 'aanlegvergunning') benodigd. Deze zal door de provincie worden aangevraagd alvorens de werkzaamheden worden uitgevoerd. Het archeologisch vervolgonderzoek wordt afgerond voordat de aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend. De eventueel aanwezige archeologische waarden worden op deze manier geborgd.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10i

Om de kop-staartbotsingen die zich ter plaatse hebben voorgedaan te voorkomen is een alternatieve constructie van het kruispunt volgens indiener eveneens een optie. Indiener komt hiertoe met verschillende voorstellen. Op de eerste plaats stelt indiener een tunnel voor voetgangers en fietsers door.

Reactie gemeente

De fietsoversteek bij de Van Rietlaan wordt enkele meters verschoven om deze verkeersveiliger en beter berijdbaar te maken. Bij de huidige fietsoversteek is sprake van grote hoogteverschillen waardoor de oversteek slecht berijdbaar is. De huidige middenberm is onvoldoende breed voor fietsers om te wachten. De middenberm wordt verlengd tot voorbij de nieuwe fietsoversteek, zodat ook hier de wachtruimte voldoende is. De verkanting is minder sterk en de oprit vanaf de Korte Linschoten WZ flauwer. Daarmee wordt de oversteekbaarheid richting Linschoten verbeterd. De grote aantallen fietsers maken gebruik van het fietspad pal aan de provinciale weg en niet van het fietspad naast de watergang. Een fietstunnel is door de ter plaatse gelegen watergang tevens niet inpasbaar en door het geringe aantal fietsers dan ook niet kosteneffectief. Door de beperkt beschikbare ruimte zou er tevens geen sociaal veilige rotonde ontworpen kunnen worden. Er zouden knikken in de op- en afrit bij de tunnel nodig zijn, waardoor er geen zicht is op wat er in de tunnel gebeurt. Tevens zou er een groot ruimtebeslag nodig zijn om de taluds rolstoelvriendelijk te maken.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10j

Op de tweede plaats wordt door indiener een extra uitvoegstrook voorgesteld zodat de doorstroom gewaarborgd blijft. Ook wordt door indiener een scheiding tussen de rijbanen voorgesteld. De kruising zou in deze situatie blijven bestaan waarbij tussen de rijbanen een plek ontstaat om te wachten.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit

onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10k

Indiener geeft aan dat de informatievoorziening over de rotonde niet tijdig en niet volledig is geweest. In de bewonersbrief van 17 juni 2015 is de rotonde als voldongen feit gepresenteerd terwijl in onlangs herziene vigerende bestemmingsplannen de indruk is gewekt dat er geen rotonde zou worden aangelegd. Het feit dat de rotonde in de zomermaanden planologisch wordt voorbereid, en de werkzaamheden zijn aangekondigd vlak na de zomer, wordt door indiener opgemerkt als in strijd met het vertrouwensbeginsel en rechtszekerheidsbeginsel.

Reactie gemeente

In 2012 heeft reeds een bewonersbijeenkomst plaatsgevonden over het plan. De voorbereidingsprocedure van het bestemmingsplan is volgens de Algemene wet bestuursrecht verlopen. Desalniettemin hebben gemeente en provincie zich gerealiseerd dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedeeltelijk in de zomer zou vallen. Om die reden zijn alle omwonenden geïnformeerd, is een extra informatiebijeenkomst georganiseerd en is aan mensen die hierom verzocht hebben extra tijd geboden voor het indienen van een zienswijze buiten de wettelijk voorschreven termijn van zes weken. Van het handelen in strijd met het vertrouwensbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel is dan ook geen sprake.

In het huidige vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied 2012' dat op een deel van het plangebied van toepassing is, is reeds een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van het realiseren van een rotonde op deze locatie. Het ontwerp voor de rotonde past echter niet geheel binnen deze wijzigingsbevoegdheid waardoor hiervan geen gebruik kan worden gemaakt en een nieuw bestemmingsplan

wordt vastgesteld op de locatie. De rotonde op zich is dus al wel voorzien in het vigerend planologisch regime.

De werkzaamheden aan de rotonde zullen pas starten nadat de planologische procedure in zijn geheel is afgerond en benodigde vergunningen zijn verkregen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.11 Zienswijze 11

Dagtekening zienswijze: 1 augustus 2015

Datum ontvangen: 4 augustus 2015

Zienswijze 11a

Indiener geeft aan dat naar zijn oordeel de geplande rotonde erg groot is en ver in de richting van het dorp is gesitueerd. Indiener vindt dit niet passen bij de kleine schaal van het dorp.

Reactie gemeente

De rotonde is ontworpen conform richtlijnen ten aanzien van wegontwerp¹ en is niet overgedimensioneerd. De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Een andere oplossing dan een rotonde zou ook een aanzienlijk ruimtebeslag kennen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid is aanpassing van de kruising echter gewenst.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11b

Omdat de weg meer richting de wijk komt te lopen zal volgens indiener meer geluidsoverlast worden ervaren.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11c

Eveneens zal er naar het oordeel van de indiener overlast zijn van uitlaatgassen en fijnstof.

¹ Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen 2015 CROW bijlage 207, Basiskennmerken kruispunten en rotondes CROW bijlage 128.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen de geldende wettelijke normen blijven en het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11d

Naar de mening van de indiener is het aanleggen van de rotonde een te zwaar middel om de verkeerssituatie aldaar veiliger te maken en vindt dat de rotonde teveel ten koste gaat van de bomen aan de kant van het landgoed. Indiener geeft aan keuze te wensen uit een oplossing met en zonder rotonde, bijvoorbeeld middels een afslagstrook. Hierdoor zou volgens indiener veel minder ruimte verloren gaan. Wat betreft de oversteek van voetgangers stelt indiener een alternatief voor, namelijk een aparte oversteek voor fietsers en wandelaars in het verlengde van de Liefhovendijk.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De voetgangers- en fietsersoversteek verleggen naar de Liefhovendijk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Het wordt dan namelijk een solitaire oversteek op een punt waar een automobilist geen oversteek meer verwacht. De oversteekbewegingen moeten zoveel mogelijk worden geconcentreerd bij het kruispunt om de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk te maken.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijnsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knotes op de parkeerplaats bij de inrit van Landgoed Linschoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen op de parkeerplaats hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen. Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.12 Zienswijze 12

Dagtekening zienswijze: 7 juli 2015

Datum ontvangen: 7 juli 2015

Zienswijze 12a

Indiener uit zijn zorgen over het verplaatsen van de fietsoversteek ter hoogte van de Van Rietlaan naar de Korte Linschoten. In de nieuwe situatie zullen fietsen en auto's niet zijn gescheiden, het zicht zal verslechteren, sluipverkeer en afslaande auto's vanaf de Korte Linschoten richting Woerden zien fietsers over het hoofd. Gelet op het bovenstaande stelt indiener als alternatief een tunnel voor die parallel loopt met de Linschoten onder de M.A. Reinaldaweg. Met een tunnel zullen auto's geen hinder ondervinden van overstekende fietsers.

Reactie gemeente

De fietsoversteek bij de Van Rietlaan verdwijnt niet. De fietsoversteek wordt enkele meters verschoven om deze verkeersveiliger en beter berijdbaar te maken. Bij de huidige fietsoversteek is sprake van grote hoogteverschillen waardoor de oversteek slecht berijdbaar is. De huidige middenberm is onvoldoende breed voor fietsers om te wachten. De middenberm wordt verlengd tot voorbij de nieuwe fietsoversteek, zodat ook hier de wachtruimte voldoende is. De verkanting is minder sterk en de oprit vanaf de Korte Linschoten WZ flauwer. Daarmee wordt de oversteekbaarheid richting Linschoten verbeterd. De grote aantallen fietsers maken gebruik van het fietspad pal aan de provinciale weg en niet van het fietspad naast de watergang. Een fietstunnel is door de ter plaatse gelegen watergang tevens niet inpasbaar en door het geringe aantal fietsers dan ook niet kosteneffectief. Door de beperkt beschikbare ruimte zou er tevens geen sociaal veilige rotonde ontworpen kunnen worden. Er zouden knikken in de op- en afrit bij de tunnel nodig zijn, waardoor er geen zicht is op wat er in de tunnel gebeurt. Tevens zou er een groot ruimtebeslag nodig zijn om de taluds rolstoelvriendelijk te maken.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.13 Zienswijze 13

Dagtekening zienswijze: 4 augustus 2015

Datum ontvangen: 4 augustus 2015

Zienswijze 13a

Met de aanleg van de rotonde zal een groot deel van het speelveld verdwijnen waardoor volgens indiener een voetbalspel lastiger wordt. Indiener vraagt zich af of er een alternatieve locatie voorhanden is.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het

belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. Er is geen alternatieve locatie voorhanden. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13b

Indiener geeft aan dat als gevolg van de aanleg van de rotonde de landelijke dorpsentree zal verdwijnen. Deze ontwikkeling sluit niet aan bij de Dorpsvisie 2030 waarin het landelijke karakter als uitgangspunt hanteert.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan wordt geen gedetailleerde plantekening vastgelegd, maar worden bestemmingen vastgelegd waarbinnen een plan gerealiseerd kan worden. Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de oude historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Deze zijn leidend geweest. Het plan is in nauw overleg met de gemeente en het landgoed tot stand gekomen. Het bestemmingsplan belemmert een inrichting van de overgang tussen het dorp en de omgeving die recht doet aan de landschappelijke karakteristieken niet. In de door indiener genoemde 'Dorpsvisie 2030' staat de rotonde expliciet genoemd als maatregel bij de G. van de Valk Boumanstraat.

Zienswijze 13c

Indiener geeft aan dat als gevolg van de aanleg van de rotonde zal veel groen plaats moeten maken voor asfalt. Hierdoor is er minder ruimte voor een natuurlijke afwatering. Direct omwonenden zullen hier volgens indiener overlast van ondervinden.

Reactie gemeente

Om de effecten van het plan op de waterhuishouding in beeld te brengen en af te stemmen met de waterbeheerder, hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, is een watertoets uitgevoerd. Hiertoe is een waterparagraaf opgesteld waarin de effecten van het plan op de waterhuishouding worden beschreven. Deze voldoet aan de geldende regels ten aanzien van waterhuishouding van het hoogheemraadschap, zodat van een negatief effect van het plan op de waterhuishouding geen sprake is. De waterparagraaf is goedgekeurd door het hoogheemraadschap. Derhalve vormen de effecten op de waterhuishouding geen belemmering voor de aanleg van de rotonde.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13d

Indiener geeft aan dat als bewoner van de Meidoornlaan geluidsoverlast zal worden ervaren als gevolg van afremmend vrachtverkeer.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13e

Aansluitend hierop zal door het afremmen en optrekken van verkeer volgens indiener een verhoogde uitstoot van fijnstof plaatsvinden. Indiener geeft aan dat een rotonde het wegverkeer dwingt af te remmen en op te trekken de uitstoot van fijnstof zal versterken.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit waarover indiener spreekt, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen de geldende wettelijke normen blijven en het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13f

Als gevolg van geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof zullen eigendommen in de directe omgeving van de rotonde en waarde volgens indiener verminderen. Indiener geeft aan dat schadeclaims kunnen worden verwacht en dat de WOZ-waarde van eigendommen zal verminderen.

Reactie gemeente

Tussen gemeente en provincie is een planschadeovereenkomst gesloten. Indien belanghebbenden van mening zijn dat er sprake is van planschade, kunnen zij bij de gemeente een planschadeverzoek indienen na vaststelling van het bestemmingsplan.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13g

Indiener geeft aan het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijke doelstelling te vinden maar stelt dat er effectievere oplossingen zijn dan een rotonde. Indiener komt hierbij tot een aantal voorstellen. Indiener stelt voor om de snelheid te reduceren tot 60 km/h.

Reactie gemeente

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13h

Indiener stelt een wegverbreding met afslagmogelijkheden voor. Het groen en de speeltuin kunnen worden behouden en het doorgaande verkeer kan met een gereduceerde snelheid de weg vervolgen. Hiervoor is afremmen en optrekken niet noodzakelijk waardoor uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast goed is.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit

onderzoek blijkt dat een rotonde 70% verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Ten aanzien van milieugevolgen wordt opgemerkt dat uit onderzoek is gebleken dat het plan voor de rotonde voldoet aan de wettelijke eisen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidbelasting en er vanuit dit oogpunt geen belemmering is voor het plan.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13i

Voor de veiligheid van voetgangers en fietsers stelt indiener verdrijvingseilanden voor in het midden van de weg.

Reactie gemeente

Zie reactie bij zienswijze 13 h.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.14 Zienswijzen 14, 15, 16, 17, 18, 19

Indieners 14, 15, 16, 17, 18 hebben gezamenlijk een zienswijze ingediend en deze allen individueel ondertekend. Ze worden daarom als afzonderlijke indieners beschouwd, maar de zienswijze wordt inhoudelijk één keer behandeld.

Dagtekening zienswijze: 3 augustus 2015

Datum ontvangen: 4 augustus 2015

Zienswijze 14/15/16/17/18/19a

Indieners geven aan dat als gevolg van de omvang van de rotonde ongeveer eenderde deel van de speeltuin aan de Liefhovendijk zal komen te vervallen. Juist dat gedeelte wordt door voetballende kinderen gebruikt. Indieners geven aan dat er qua omvang binnen de omgeving geen alternatief speelveld aanwezig is om te kunnen voetballen.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. Er is geen alternatieve locatie voorhanden. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19b

Indieners geven aan dat de bomen en bosschages ter plaatse van de huidige parkeerplaats zullen verdwijnen. Deze groenstructuren zijn beeldbepalend voor de entree van het dorp. Met de komst van de rotonde gaan delen van de groene ruimte en karakteristieken van het landschap verloren.

Reactie gemeente

Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knotes op de parkeerplaats bij de inrit van Landgoed Linschoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen op de parkeerplaats hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19c

Indieners geven aan dat veel vrachtverkeer gebruik maakt van de doorgaande weg. Een rotonde heeft een stagnerende werking als gevolg van het afremmen en optrekken. Het afremmen en optrekken neemt milieubelasting met zich in de zin van toename in de uitstoot van fijnstof en toename van geluidsoverlast. In de zienswijze leggen indieners de consequenties voor de gezondheid als gevolg fijnstof en geluidsoverlast uit.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit en de geluidbelasting waarover indier spreek, is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek en akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Deze onderzoeken zijn opgenomen in en hebben ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit en voor de geluidbelasting op omliggende gevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijven en dit kan dan ook geen belemmering zijn voor het plan.

In het luchtkwaliteitsonderzoek is getoetst aan de grenswaarden zoals gesteld in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer, waaronder fijnstof. Dit betreffen de grenswaarden die wettelijk zijn vastgesteld en die zijn afgestemd op Europese richtlijnen. De gezondheidsrisico's behorend bij deze grenswaarden worden daarmee acceptabel bevonden. Aangezien uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de grenswaarden ruim worden overschreden, is er geen sprake van onacceptabele gezondheidsrisico's als gevolg van het plan.

Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19d

Indieners geven aan dat als gevolg van het verdwijnen van sloten en bosschages het leefgebied van flora en fauna wordt aangetast. In het bijzonder wordt verwezen naar de aanwezigheid van vleermuizen bij het landgoed.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op beschermde flora en fauna is in het kader van het bestemmingsplan een natuurtoets uitgevoerd conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Uit de natuurtoets blijkt dat de aanwezigheid van strikt beschermde soorten flora en fauna in het plangebied is uitgesloten en het plan geen nadelige effecten op beschermde flora en fauna heeft indien bij de werkzaamheden rekening wordt gehouden met het broedseizoen van vogels en indien aan de algemene zorgplicht wordt voldaan. Bij de uitvoering van het plan kan hieraan worden voldaan, waardoor er vanuit het aspect natuur geen belemmering is voor het plan.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19e

Indieners stellen dat de aanleg van een rotonde de organische, groene overgang van dorp naar landgoed, zoals in de Dorpsvisie 2030 beschreven, ernstig onderbreekt en in strijd is met de intenties om de samenhang tussen dorp en landgoed verder te verbeteren. Verder vinden indieners het volkomen onbetrouwbaar dat een significant deel van de speelruimte wordt afgehaald, terwijl in de Dorpsvisie 2030 staat dat er in Linschoten meer trapveldjes en openbaar groen zullen komen.

Reactie gemeente

Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de oude historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Deze zijn leidend geweest. Het plan is in nauw overleg met de gemeente en het landgoed tot stand gekomen. In de gemeentelijke structuurvisie 'Dorpsvisie 2030' staat de rotonde genoemd als maatregel bij de G. van de Valk Boumanstraat. In de toelichting van het bestemmingsplan zal worden opgenomen dat rekening is gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten.

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient, waardoor er voor de kinderen een barrière is richting de weg. De veiligheidsvoorzieningen zijn getoetst aan de daarvoor geldende richtlijnen en voldoen hieraan. Dit betekent dat geen extra voorzieningen benodigd zijn als barrière tussen de rotonde en het speelveld. Bij het definitief ontwerp zal deze toetsing nogmaals gebeuren. Indien daartoe aanleiding bestaat vanuit de geldende richtlijnen zullen voorzieningen worden aangebracht.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19f

Indieners stellen dat zij via de gemeentelijke belasting moeten meebetalen aan de aantasting van de eigen leefomgeving en gezondheid.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht is initiatiefnemer en financier van het project. Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde en de aantasting van de leefomgeving en gezondheid is in het kader van het bestemmingsplan onderzoek uitgevoerd, waaronder onderzoek naar luchtkwaliteit en geluidbelasting. Dit onderzoek is verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Deze onderzoeken zijn opgenomen in en hebben ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit en voor de geluidbelasting op omliggende gevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijven en dit kan dan ook geen belemmering zijn voor het plan. In het luchtkwaliteitsonderzoek is getoetst aan de grenswaarden zoals gesteld in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer, waaronder fijnstof. Dit betreffen de grenswaarden die wettelijk zijn vastgesteld en die zijn afgestemd op Europese richtlijnen. De gezondheidsrisico's behorend bij deze grenswaarden worden daarmee acceptabel bevonden. Aangezien uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de grenswaarden ruim worden overschreden, is er geen sprake van onacceptabele gezondheidsrisico's als gevolg van het plan.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19g

Indieners geven aan de ontwikkeling van een toeristisch overstappunt ongewenst te vinden. Hierbij voeren indieners aan dat bij een toename van toerisme de capaciteit van het dorp hierop niet is berekend. Het authentieke karakter van het dorp, rust, knusheid en interactie dienen naar het oordeel van indieners te worden behouden.

Reactie gemeente

In de provinciale nota 'De aantrekkelijke regio, Visie Recreatie en Toerisme 2020' (mei 2012) is aangegeven dat de provincie streeft, samen met haar maatschappelijke partners, naar een toekomstbestendige ontwikkeling en beheer van recreatie en toerisme. Een van de vier grote gebiedsgerichte opgaven is het Recreatief hoofdnetwerk te versterken en te bewaken. De huidige situatie is dat er al veel recreatieve routes zijn (voor wandelen, fietsen, kanovaren etc.), maar versnipperd en met verschillende soorten bewegwijzering. De ambitie voor 2020 is een eenduidig recreatief hoofdnetwerk met onder andere toeristische overstappunten (TOP's) te ontwikkelen. Het recreatief hoofdnetwerk is een samenhangend geheel van (boven)regionale routes voor wandelen, fietsen en varen, met als toegangspunten poorten en TOP's. De structuur loopt door de afwisselende landschappen van de provincie Utrecht en sluit aan bij horeca, attracties, erfgoed, cultuurhistorie en bezienswaardigheden. TOP's bieden een goed startpunt voor een recreatieve activiteit. Inmiddels is er een wandelroutenetwerk in De Waarden gerealiseerd en is het fietsknooppuntensysteem ook geoptimaliseerd. Het TOP bij Landgoed Linschoten is het laatste punt om te ontwikkelen in deze omgeving voor het Recreatief hoofdnetwerk te voltooien.

Op de locatie waar de TOP-informatiezuil is voorzien is reeds een parkeerplaats aanwezig bij de ingang van het Landgoed Linschoten. Een TOP is een toeristisch overstappunt voor regionale routes van wandelen, fietsen en varen. Het gaat hier om kleinschalig toerisme. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat dit grote wijzigingen in de verkeersstromen tot gevolg heeft. Bovendien wordt de verkeerssituatie juist verbeterd door aanleg van de rotonde.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19h

Indieners geven aan dat met de keuze van het tijdstip van terinzagelegging in de zomerperiode, er alles aan is gedaan om te zorgen dat zo min mogelijk mensen in staat zouden zijn om adequaat te kunnen reageren.

Reactie gemeente

De voorbereidingsprocedure is volgens de Algemene wet bestuursrecht verlopen. Desalniettemin hebben gemeente en provincie zich gerealiseerd dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedeeltelijk in de zomer zou vallen. Om die reden zijn alle omwonenden

geïnformeerd, is een extra informatiebijeenkomst georganiseerd en is aan mensen die hierom verzocht hebben extra tijd geboden voor het indienen van een zienswijze buiten de wettelijk voorschreven termijn van zes weken.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19i

Indiener geeft aan de doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren een juiste te vinden. Indiener geeft echter aan dat er oplossingen denkbaar zijn met veel minder ruimtebeslag en minder kostbare constructies. Gegeven de beperkte ruimte zou naar het oordeel van de indiener het toevoegen van een middenstrook om te kunnen voorsorteren een beter alternatief zijn.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70% verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijnsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19j

In aansluiting op dit alternatief van de middenstrook dient volgens indiener een rusteiland te worden gerealiseerd waardoor fietsers en voetgangers in twee delen kunnen oversteken.

Reactie gemeente

Zie reactie op zienswijze 14/15/16/17/18/19i.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14/15/16/17/18/19k

Om het invoegen en uitvoegen te vergemakkelijken zou volgens indiener het instellen van een 60 km/h zone gewenst zijn.

Reactie gemeente

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.15 Zienswijze 20

Dagtekening zienswijze: 4 augustus 2015

Datum ontvangen: 5 augustus 2015

Zienswijze 20a

Indiener geeft aan tegenstander te zijn van een toename in geluidsoverlast als gevolg van afremmend en optrekkend verkeer.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 20b

Indiener geeft aan tegenstander te zijn van een toename in luchtvervuiling als gevolg van afremmend en optrekkend verkeer.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat

de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen de geldende wettelijke normen blijven en het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 20c

Indiener draagt een alternatief voorstel aan om een betere afslagmogelijkheid bij de inrit G. van de Valk Boumanstraat te creëren door het realiseren van een middenstrook om uit te voegen. Indiener verzoekt om dit voorstel nader uit te werken.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijksnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 20d

Onderdeel van het voorstel van indiener tot het realiseren van middenberm is het realiseren van een oversteek voor fietsers en voetgangers in twee delen, met in het midden een vluchteiland. Indiener verzoekt om dit voorstel nader uit te werken.

Reactie gemeente

Zie reactie bij zienswijze 20c.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 20e

Indiener komt met een alternatief voorstel om een 60 km/h zone ter plaatse van de inrit G. van de Valk Boumanstraat.

Reactie gemeente

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 20f

Indiener geeft aan dat de huidige speeltuin in de huidige vorm dient te worden behouden.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. Er is geen alternatieve locatie voorhanden. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 20g

Indiener geeft aan dat huidige groenstructuren zoals groene zones en boompartijen ter plaatse van Landgoed Linschoten en de aldaar gesitueerde parkeerplaats dienen te worden behouden.

Reactie gemeente

Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knotes op de parkeerplaats bij de inrit van Landgoed Linschoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen op de parkeerplaats hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.16 Zienswijze 21

Dagtekening zienswijze: 4 augustus 2015

Datum ontvangen: 5 augustus 2015

Zienswijze 21a

Indiener geeft aan het tijdstip waarop plan ter inzage heeft gelegen onbehoorlijk bestuur te vinden. In de zomerperiode zijn veel inwoners met vakantieplannen bezig of zijn reeds vertrokken en daardoor niet instaat te reageren. Naar de mening van de indiener wordt met de keuze van dit tijdstip het conflict met inwoners vermeden om weerstand tegen het plan te vermijden.

Reactie gemeente

De voorbereidingsprocedure is volgens de Algemene wet bestuursrecht verlopen. Desalniettemin hebben gemeente en provincie zich gerealiseerd dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedeeltelijk in de zomer zou vallen. Om die reden zijn alle omwonenden geïnformeerd, is een extra informatiebijeenkomst georganiseerd en is aan mensen die hierom verzocht hebben extra tijd geboden voor het indienen van een zienswijze buiten de wettelijk voorschreven termijn van zes weken. Van onbehoorlijk bestuur is dan ook geen sprake.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21b

Indiener verzoekt de gemeenteraad af te zien van het voornemen tot realiseren van de rotonde. Naar mening van de indiener zijn er andere maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Met de aanleg van de rotonde zullen delen van de huidige parkeerplaats en speeltuin komen te vervallen. Daarnaast zullen bestaande groenstructuren worden aangetast. Tezamen met de omvang van de voorgenomen rotonde geeft indiener aan dat het voornemen de contouren van het dorp aantast. Indiener geeft voorts aan dat de groenstrook langs het water een verkeersbestemming krijgt en daarmee lijkt dat hier sprake is van uitbreiding van parkeervoorzieningen.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveiliger. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de

functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. Er is geen alternatieve locatie voorhanden. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rijsnelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knoten op de parkeerplaats bij de inrit van Landgoed Linschoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen op de parkeerplaats hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen. De uitwerking van de groeninrichting maakt deel uit van de verdere planvoorbereiding voor de uitvoering. Op deze manier wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de landschappelijke kenmerken van de dorpsrand inclusief de groenstructuren.

De verkeersbestemming wordt ruimer dan in het vigerende bestemmingsplan het geval is, om de rotonde te kunnen aanleggen. Deze past niet binnen de verkeersbestemming zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. Er is geen sprake van uitbreiding van parkeervoorzieningen in de groenstrook langs het water.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21c

Enkele sloten in de omgeving van de rotonde zullen worden gedempt. Indiener geeft aan dat thans nog geen compensatie voor waterberging is gevonden. Indiener vermoedt dat het probleem voor waterberging in toekomst zal worden gebruikt om andere ruimtelijke ingrepen te kunnen realiseren.

Reactie gemeente

Om de effecten van het plan op de waterhuishouding in beeld te brengen en af te stemmen met de waterbeheerder, hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, is een watertoets uitgevoerd. Hiertoe is een waterparagraaf opgesteld waarin de effecten van het plan op de waterhuishouding worden beschreven. Deze voldoet aan de geldende regels ten aanzien van waterhuishouding van het hoogheemraadschap, zodat van een negatief effect van het plan op de waterhuishouding geen sprake is. In het plan wordt ruimschoots voldaan aan de op grond van de regels van het hoogheemraadschap benodigde watercompensatie. De waterparagraaf is goedgekeurd door het hoogheemraadschap. De effecten op de waterhuishouding kunnen dan ook geen belemmering vormen voor de aanleg van de rotonde.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21d

Door de rotonde zal het verkeer moeten afremmen en optrekken. Dit zal volgens indiener leiden tot geluidsoverlast. Indiener merkt op dat met name lage tonen kunnen leiden tot slaapstoornissen en stress.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21e

Door de rotonde zal het verkeer moeten afremmen en optrekken. Dit zal volgens indiener leiden tot uitstoot van fijnstof. Indiener merkt op dat dit kan leiden tot dodelijk ziektes. Vooral kinderen zijn kwetsbaar. De speeltuin is vlak naast de rotonde gesitueerd.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen de geldende wettelijke normen blijven en het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21f

Indiener stelt in plaats van een rotonde het alternatief voor om een 60 km/h zone in te voeren langs het dorp.

Reactie gemeente

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21g

Met een dergelijke zone kan het verkeer naar het oordeel van de indiener doorstromen. Een extra uitvoegstrook dient voor het afslaande verkeer te worden aangelegd.

Reactie gemeente

Zie reacties bij zienswijzen 21b en 21f.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21h

In aansluiting op de zone en uitvoegstrook zal volgens indiener de middenberm moeten worden verbreed om verkeer de gelegenheid te bieden alvorens te kunnen afslaan.

Reactie gemeente

Zie reactie bij zienswijze 21b.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 21i

Voorts stelt indiener een eigen oversteek met vluchtheuvel voor fietsers en voetgangers voor. Wanneer een dergelijke oversteek iets van het kruispunt is verwijderd zal het overzichtelijker worden om over te steken.

Reactie gemeente

De voetgangers- en fietsersoversteek verleggen naar een locatie los van het kruispunt is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Het wordt dan namelijk een solitaire oversteek op een punt waar een automobilist geen oversteek meer verwacht. De oversteekbewegingen moeten zoveel mogelijk worden geconcentreerd bij het kruispunt om de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk te maken.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.17 Zienswijze 22

Dagtekening zienswijze: 4 augustus 2015

Datum ontvangen: 5 augustus 2015

Zienswijze 22a

Indiener beschrijft dat de verkeerproblematiek ter plekke bestaat uit het hard rijden en lastig kunnen oversteken voor voetgangers en fietsers. Naar het oordeel van de indiener kunnen deze problemen eenvoudig worden opgelost middels een vluchteiland in het midden van de weg en een middenbaan voor afslaand verkeer. Indiener stelt dat het feitelijk gaat om een verbreding van de reeds bestaande smalle middenstrook.

Reactie gemeente

De provincie Utrecht hanteert een 'rotonde tenzij'-beleidslijn. Dit wil zeggen dat bij aanpassing van kruisingen in provinciale wegen in principe een rotonde wordt aangelegd, tenzij deze niet inpasbaar is. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde 70 % verkeersveiliger is dan een andere kruispuntvorm. De rotonde is in deze situatie een goede oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en goed inpasbaar op de locatie. Met de aanleg van de rotonde is de snelheid ter plaatse van de oversteek laag en bij mogelijke ongevallen is de kans op blijvend letsel daardoor veel kleiner dan bij andere oplossingen. Bij het scheiden van de weghelften en het opstellen van een voertuig in het midden (vanuit de Noord Linschoterdijk of G. van de Valk Boumanstraat) is zeker een middenstuk nodig van 6m breed om een auto goed te laten opstellen. Verder is er een linksafvak nodig (vanuit Woerden) om het verkeer ongehinderd te laten wachten op de provinciale weg om af te slaan naar de G. van de Valk Boumanstraat. Een linksafvak samen met een middenstuk is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Door het aanbrengen van dit

linksafvak wordt de oversteekafstand langer, omdat men meer rijstroken moet oversteken vanaf de zijwegen. Dit maakt de situatie onveilig. Tevens zou een linksafvak nodig zijn voor verkeer richting Landgoed Linschoten, omdat hier ook veel landbouwvoertuigen afslaan en het landgoed in de huidige situatie al onveilige situaties constateert met achterop komend verkeer. Daarnaast moet, doordat de weg in een bocht ligt, de bocht een verkanting krijgen, die de oversteekbaarheid van de weg voor langzaam verkeer verslechtert. Tevens lokt de verkanting van de weg het in één keer oversteken vanaf de Noord Linschoterdijk uit, wat afdoet aan een veilige oversteek. De rotonde kan bovendien zorgen voor een betere doorstroming voor verkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat of vanaf de Noord Linschoterdijk dan in de huidige situatie of situatie met een linksafvak, omdat er geen sprake meer is van een voorrangskruising.

De provincie heeft een alternatief kruispunt met voorsorteervakken conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig op tekening uitgewerkt. Hieruit blijkt:

- het asfaltoppervlak van een kruispunt met voorsorteervakken op deze locaties is circa 20 % groter dan de geplande rotonde en er moet veel meer grond worden verworven (circa 3.000 m²);
- de gemiddelde rij snelheid op rotondes is 30 km/h. De huidige maximumsnelheid op deze kruising is 80 km/h. Het is conform de richtlijnen mogelijk om op een kruispunt een maximum snelheid van 60 km/h in te stellen, mits er een plateau of drempels worden aangelegd. Bij een snelheid van 60 km/h is het oversteken van de N204 nog steeds risicovoller dan bij een rotonde;
- de aanleg van een kruising met voorsorteervakken is aanzienlijk duurder dan de aanleg van een rotonde;
- een rotonde heeft vier conflictpunten (een locatie waar autoverkeer elkaar kan hinderen) en een voorrangskruising heeft er 24.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22b

Indiener stelt het invoeren van een snelheidsbeperking tot 60 km/h voor zodat de verkeerssituatie beter te overzien is.

Reactie gemeente

In het provinciaal wegennetwerk is de M.A. Reinaldaweg (N204) opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit is beleidsmatig verankerd in het Mobiliteitsprogramma dat door Provinciale Staten op 7 juli 2014 is vastgesteld. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een snelheid van 80 km/h. Tevens laat het verkeersaanbod niet toe dat de M.A. Reinaldaweg (N204) een erftoegangsweg wordt. Het CROW en Platform Duurzaam Veilig hebben goede richtlijnen voor een weginrichting van 60 km/h voor erftoegangswegen, maar niet voor gebiedsontsluitingswegen. Een weginrichting van 60 km/h heeft als belangrijk kenmerk dat geen as-markering aanwezig is en daarnaast worden indien nodig drempels en/of plateaus aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Dit leidt, net als bij een rotonde, tot afremmend en optrekkend verkeer. Er zijn geen richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg als 60 km/h zone. Er is daarom geen basis om de weg zodanig vorm te geven dat de snelheidslimiet wordt gerespecteerd en als gevolg daarvan ontbreekt er ook grond voor handhaving van de snelheid door de politie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22c

Indiener geeft aan dat met het plan waardevolle openbare ruimte verloren gaat. In de zienswijze wordt nader ingegaan op het verkleinen van de speeltuin.

Reactie gemeente

De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Het speelveld wordt circa 20 % kleiner. Het speelveld blijft echter van zodanige omvang dat de functionaliteit ervan behouden blijft. De raad weegt het belang van de verkeersveiligheid zwaarder dan het belang van de omvang parkeerplaats en speelveld. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. Er is geen alternatieve locatie voorhanden. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22d

Indiener geeft aan dat er met het plan geen vloeiende overgang meer zal bestaan tussen dorp en groene entree en dat er sprake is van verlies van bomen, parkeerplaats en picknickplek.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan wordt geen gedetailleerde plantekening vastgelegd, maar worden bestemmingen vastgelegd waarbinnen een plan gerealiseerd kan worden. Bij de uitwerking van het plan is rekening gehouden met de oude historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. Deze zijn leidend geweest. Het plan is in nauw overleg met de gemeente en het landgoed tot stand gekomen. Er is een boomeffectanalyse uitgevoerd voor vijf bomen. Op basis van de boomeffectanalyse is gebleken dat de monumentale knots op de parkeerplaats bij de inrit van Landgoed Linschoten behouden kan blijven. Drie walnoten blijken in slechte conditie te verkeren en kunnen daardoor niet worden verplant. De overige 37 bomen op de parkeerplaats hebben een matige tot slechte kwaliteit. Deze worden gerooid en één op één gecompenseerd op de heringerichte parkeerplaats en in extra laanbeplanting aan de oostzijde van de N204 tussen IJsselveld en de Laan van Rapijnen. De uitwerking van de groeninrichting maakt deel uit van de verdere planvoorbereiding voor de uitvoering. Op deze manier wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de landschappelijke kenmerken van de dorpsrand inclusief de groenstructuren. In een bestemmingsplan worden bestemmingen vastgelegd en niet de daadwerkelijke inrichting. Het bestemmingsplan belemmert een inrichting van de overgang tussen het dorp en de omgeving die recht doet aan de landschappelijke karakteristieken niet. Er is in het plan geen sprake van afname van parkeercapaciteit ten opzichte van de huidige situatie. Tevens is in het plan een zitelement opgenomen dat als kanosteiger kan worden gebruikt, waardoor de picknickplek juist wordt opgewaardeerd.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22e

Indiener geeft aan dat het speelveld direct naast de weg is gesitueerd. Zonder bermen en sloten zijn kinderen direct in contact met het wegverkeer waardoor de veiligheid in het geding komt.

Reactie gemeente

De veiligheidsvoorzieningen zijn getoetst aan de daarvoor geldende richtlijnen en voldoen hieraan. Bij het definitief ontwerp zal dit nogmaals gebeuren. Indien daartoe aanleiding bestaat vanuit de geldende richtlijnen zullen voorzieningen worden aangebracht. De afgelopen één tot anderhalf jaar is het speelveld niet als zodanig in gebruik geweest vanwege een gemeentelijk rioleringsproject. De gemeente gaat na afronding van het rioleringsproject het speelveld in overleg met omwonenden opknappen en opnieuw inrichten. De provincie plant de haag terug die als afscheiding tussen het speelveld en de N204 c.q. de aan te leggen rotonde dient.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22f

Indiener geeft aan dat als gevolg van de rotonde het wegverkeer dient af te remmen en op te trekken. Hierdoor zal er sprake zijn van een toename in de uitstoot van fijnstof. Indiener geeft aan dat fijnstof schadelijke effecten heeft voor de gezondheid, in het bijzonder de gezondheid van kinderen op de met de weg aangrenzende speeltuin.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de effecten van het aanleggen van de rotonde op de luchtkwaliteit is ten behoeve van het bestemmingsplan luchtkwaliteitsonderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit binnen de geldende wettelijke normen blijven en het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22g

Indiener geeft aan dat als gevolg van de rotonde het wegverkeer dient af te remmen en op te trekken. Hierdoor zal er sprake zijn van een toename in geluidsoverlast. Indiener geeft aan dat met name lage tonen schadelijk zijn voor het effect en dat geluidsreducerend asfalt niet bestemd is voor dergelijke tonen.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de geluidseffecten van het aanleggen van de rotonde is ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek verricht conform daartoe geldende (wettelijke) eisen. Dit onderzoek is opgenomen in en heeft ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het plan op omliggende geluidgevoelige bestemmingen binnen de geldende wettelijke normen blijft en er vanuit dit oogpunt geen belemmering bestaat voor aanleg van de rotonde. Bij de uitvoering van het groot onderhoud aan de N204 op het traject tussen de A12 en IJsselveld zal de provincie echter geluidsreducerend asfalt toepassen, wat een positief effect heeft op de geluidbelasting voor omliggende gevoelige bestemmingen. Op de rotonde zelf wordt geen geluidsreducerend asfalt toegepast, omdat dit onvoldoende bestand is tegen wringende banden. Bij de aansluiting van de rotonde op het geluidsreducerend asfalt zullen vloeiende overgangen worden toegepast, waardoor dit geen extra geluidhinder oplevert. De aanleg van geluidsreducerend asfalt zal gelijktijdig met de aanleg van de rotonde gebeuren. De aanleg van geluidsreducerend asfalt valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22h

Indiener geeft aan dat de kijkhoek bij het kruisen van de N204 groter wordt. Het overzicht voor fietsers en wandelaars wordt hierdoor verslechterd.

Reactie gemeente

Bij de reactie op zienswijze 22a is aangegeven waarom een rotonde de meest veilige oplossing is.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22i

Indiener geeft aan dat er sprake zal van toenemende lichtvervuiling door het plaatsen van verlichting op de rotonde en parkeerplaats.

Reactie gemeente

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid is openbare verlichting gewenst. De verlichting van het fietspad valt buiten de scope van hetgeen in een bestemmingsplan wordt geregeld. De provincie brengt fietspadverlichting aan conform het provinciaal beleid¹ hieromtrent. Door toepassing van nieuwe, volgens bepaalde dimregimes dimbare armaturen wordt de lichtvervuiling, ondanks toename van het aantal armaturen, teruggedrongen.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22j

Indiener geeft aan dat vervuiling van het landschap kan worden verwacht als gevolg van het aanbrengen van reclameborden op de rotonde. Indiener verwijst hierbij naar andere rotondes in de regio.

Reactie gemeente

Op grond van de provinciale Wegenverordening en de Landschapsverordening 2011 is het niet toegestaan om reclame-uitingen op of aan de weg en in het landschap te zetten. Een uitzondering hierop zijn de reclame op rotondes en borden tijdens verkiezingstijd. In de provincie Utrecht zijn bijna alle rotondes in de

¹ Voorstel aan Gedeputeerde Staten 'Beheer en onderhoud van openbare verlichting langs provinciale wegen', 17 april 2012.

provinciale wegen en buiten de bebouwde kom voor wat betreft het onderhoud in concessie gegeven aan een commerciële partij. Dit betekent dat deze partij het groen op de middeneilanden onderhoudt en in ruil daarvoor deze rotondes mag exploiteren aan een derde, wat concreet inhoudt dat er twee reclameborden op de rotonde mogen worden geplaatst. Indien er geen gegadigde voor een specifieke rotonde is, mag de contractant een eigen reclamebord plaatsen. Aan de reclameborden zijn eisen gesteld, namelijk een afmeting van 70 cm hoog x 100 cm breed en een 'landschapseigen' uitvoering. Dat wil zeggen een stalen, houten of stenen bord waarop in reliëf het logo van het betreffende bedrijf staat.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22k

Indiener geeft aan dat een onderbouwing ontbreekt waarom een rotonde de juiste oplossing is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Naar het oordeel van de indiener zijn andere oplossingen denkbaar. Indiener stelt dat er geen officieel besluit is van de Montfoortse gemeenteraad dat een rotonde op deze plek gewenst zou zijn.

Reactie gemeente

Zie reactie op zienswijze 22a voor een onderbouwing ten aanzien van de verbetering van de verkeersveiligheid.

In de 'Dorpsvisie 2030', die de status van gemeentelijke structuurvisie heeft, staat de rotonde expliciet genoemd als maatregel bij de G. van de Valk Boumanstraat.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22l

Uit de door indiener opgevraagde incidentrapportage blijkt dat zich tussen 2004 en 2014 vijf ongelukken hebben voorgedaan. Driemaal betrof dit een ongeval met letsel en tweemaal blikshade. Indiener geeft aan dat gelet op het aantal verkeersbewegingen op dit kruispunt het aantal ongelukken laag is. In aansluiting hierop wordt aangegeven dat het niet verlenen van voorrang/doorgang als oorzaak kan worden aangewezen van ongelukken. Naar het oordeel van indiener kan een rotonde dergelijke ongelukken niet verhelpen.

Reactie gemeente

Op deze locatie speelt een verkeersveiligheidsprobleem dat met name betrekking heeft op een slechte oversteekbaarheid van de provinciale weg voor langzaam verkeer en voor autoverkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat en verkeer vanaf de Noord Linschoterdijk. Een rotonde is een goede oplossing hiervoor.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22m

Indiener geeft aan dat het luchtkwaliteitsonderzoek een theoretische benadering is van de te verwachten luchtkwaliteitseffecten. Er wordt aangevoerd dat een onjuiste stagnatiefactor is gehanteerd om het afremmende verkeer te simuleren. Indiener verwijst in de zienswijze naar de gehanteerde stagnatiewaarde voor de rotonde Rapijnen en vraagt zich af waarom dit onderzoek niet als voorbeeld heeft gediend. Indiener verwijst naar een verschil in normen gehanteerd door de EU en de WHO. Voorts wordt verwezen naar een onderzoek van TNO dat aantoont dat stop-and-go tot een verdubbeling leidt van de uitstoot van fijnstof bij vrachtwagens. Een dergelijke rotonde stimuleert dit rijgedrag. Voorts gaat indiener in op de negatieve gezondheidseffecten in relatie tot fijnstof en geeft aan dat de toename van fijnstof als gevolg van de rotonde niet zal bijdragen in het behalen van de Nederlandse doelstelling in CO₂-reductie.

Reactie gemeente

Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode 2. Deze rekenmethode geeft in de betreffende situatie waar gebouwen op enige afstand van de weg zijn gelegen, de meest betrouwbare resultaten. Overeenkomstig deze rekenmethode en de NSL-monitoringstool wordt de weg aangeduid als wegtype 92, een weg van het onderliggend wegennet met een breed profiel. De snelheidsaanduiding is,

overeenkomstig de monitoringstool, $b =$ 'buitenweg algemeen'. Dit betreft typisch buitenwegverkeer waarbij sprake is van circa 0,2 stops per afgelegde kilometer. Er is dus rekening gehouden met een situatie waarbij 1 op de 5 auto's op elke afgelegde kilometer tot stilstand komt. In het onderzoeksrapport, dat is opgenomen in en ter inzage heeft gelegen met het ontwerpbestemmingsplan, is aangegeven dat ter hoogte van de rotonde een stagnatiefactor van 0,1 is gehanteerd. Dit houdt in dat 10 % van het verkeer in de file staat. Dit is voor de onderhavige situatie ingeschat als een realistische situatie. Uit verificatie van het rekenmodel blijkt dat bij de rotonde een stagnatiefactor van 1,0 in plaats van 0,1 is gehanteerd. Daarmee staat 100 % van het verkeer in de file. De resultaten van het onderzoek hebben daarom abusievelijk betrekking op zeer veel stagnatie bij de rotonde. Zelfs bij deze onrealistisch grote mate van stagnatie, is geen sprake van overschrijdingen. De grenswaarden worden ruimschoots onderschreden. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat ook bij de rotonde Rapijnen geen sprake is van overschrijdingen.

In het luchtkwaliteitsonderzoek is getoetst aan de grenswaarden zoals gesteld in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Dit betreffen de grenswaarden die wettelijk zijn vastgesteld en die zijn afgestemd op Europese richtlijnen. De gezondheidsrisico's behorend bij deze grenswaarden worden daarmee acceptabel bevonden. Aangezien uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de grenswaarden ruim worden onderschreden, is er geen sprake van onacceptabele gezondheidsrisico's als gevolg van het plan.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22n

Indiener geeft aan dat geen rekening is gehouden met het feit dat de N204 in de bocht toegekanteld ligt waardoor er grotere schaalreflector voor geluid ontstaat. Voorts geeft het rapport geen indicatie over de gehanteerde stagnatiefactor voor de geluidsdruk. Met betrekking tot de gehanteerde verkeersgegevens wordt opgemerkt dat er geen gebruik is gemaakt van gegevens van de Nationale Verkeersmonitor zoals dat hoort.

Reactie gemeente

De berekeningen in het akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 met het rekenprogramma Geomilieu. Het gehanteerde rekenmodel is een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Hierbij is geen rekening gehouden met de kanteling van de weg van circa 2 graden. Wel is rekening gehouden met de reflectie van het geluid tegen het wegdek. Het betreft hier een reconstructieonderzoek, waarbij vastgesteld dient te worden wat de toename van geluid is. Ter hoogte van de woning van indiener aan de Meidoornlaan wijzigt de N204 fysiek niet. Een mogelijke toename van het geluid wordt hier enkel veroorzaakt door toename in etmaalintensiteit. Er is dus geen sprake van een wijziging in de kantelingshoek van de weg. De toename van de verkeersintensiteit van 2 % leidt tot een toename van 0,09 dB. Dit komt overeen met de toename die berekend is in het akoestisch onderzoek. Ook wanneer van een andere beoordelingshoogte uitgegaan zou worden en wanneer rekening zou worden gehouden met de iets gekantelde ligging van de weg, blijft de toename 0,09 dB en is er bij de woning van indiener geen sprake van een reconstructie.

Ten aanzien van de stagnatiefactor voor de geluidsdruk kan het volgende worden vermeld. Indien een obstakel, zoals een rotonde, leidt tot ten minste een halvering van de snelheid van het verkeer, dient conform het Reken- en meetvoorschrift een toeslag (in deze situatie een obstakeltoeslag) te worden toegepast. De hoogte van deze obstakeltoeslag is afhankelijk van de afstand van de woning tot de oorzaak van de snelheidsbeperking en wordt toegepast tot een afstand van 100 m. De afstand van de rotonde tot de woning van indiener aan de Meidoornlaan bedraagt meer dan 100 m. De obstakeltoeslag bedraagt daarom 0 dB. Overigens is in het akoestisch onderzoek een worst case benadering toegepast ten aanzien van de rijsnelheden. Zo is tot vlak bij de rotonde uitgegaan van een rijsnelheid van 80 km/h, waar in de praktijk sprake zal zijn van gemiddeld lagere snelheden.

Voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek is uitgegaan van verkeerstellingen uit 2013. Deze gegevens zijn gehanteerd voor de 'huidige situatie'. Voor de toekomstige situatie is, overeenkomstig de opgave van de provincie Utrecht, uitgegaan van een totale groei van 2 % over de totale periode tot 2025. Bij de uitvoering van het luchtkwaliteitsonderzoek is gebruik gemaakt van de NSL Monitoringstool. Bij de uitvoering is gebleken dat deze landelijke monitoringstool hogere verkeersintensiteiten bevat dan de door de provincie

opgegeven verkeersgegevens. In het luchtkwaliteitsonderzoek is er voor gekozen om de hogere intensiteiten van de monitoringstool te hanteren, om zo een worst case benadering te krijgen. Bij het akoestisch onderzoek is overigens sprake van een zogenaamde reconstructietoets in de zin van de Wet geluidhinder. Hierbij wordt alleen de toename van geluid beoordeeld. Deze mag niet meer dan 1,5 dB bedragen (verschil tussen 1 jaar voor wijziging, in dit geval 2014, en 10 jaar na wijziging, in dit geval 2026). Indien de intensiteiten voor de uitgangssituatie in het jaar 2014 hoger zijn, zullen ook de intensiteiten in de toekomstige situatie in het jaar 2026 hoger zijn. De verhouding blijft echter 2 %, waardoor de eindconclusie over de toename van het geluid niet zal veranderen door het hanteren van een hogere etmaalintensiteit in de uitgangssituatie.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22o

Indiener stelt dat veel aspecten uit de 'Dorpsvisie 2030' in tegenspraak zijn met de aanleg van de rotonde.

Indiener noemt de volgende citaten uit de Dorpsvisie:

- p. 9: 'De randen ten opzichte van het open landelijk gebied zijn tamelijk hard. De dorpsrand naar het westen gezien, bij de N204, is veel zachter. Individuele erven en opstallen worden hier afgewisseld met graslandjes en houtopstanden';
- p. 24: 'Het directe zicht op Linschoten vanaf de noordzijde wordt als hard ervaren. Door het creëren van een zachtere overgang van de dorpsrand met het omliggende open landschap kan dit verbeterd worden';
- p. 14: 'Houdt het klein en compact. Linschoten moet overzichtelijk blijven. Korte verbindingen zijn een kwaliteit';
- p. 14: 'Linschoten is met vier aansluitingen op de provinciale weg goed ontsloten. Aan de andere kant is er sprake van een sterke barrièrewerking van deze weg als gevolg van de hoge verkeersintensiteiten en de toegestane snelheid';
- p. 14: 'Voor een goede verbinding met Oudewater en de westelijk van de N204 gelegen woningen en recreatieve voorzieningen is een verbetering van de oversteekbaarheid van deze weg noodzakelijk';
- p. 14: 'Kernbegrippen in de ambities voor Linschoten zijn duurzaamheid, leefbaarheid en sociale cohesie';
- p. 18: 'De dorpse bebouwing gaat via één of enkele groen coulissen met boombeplanting over in het open weidelandschap, waardoor zowel van buitenaf als binnenuit een aantrekkelijke overgang naar het groen is ontstaan';
- p. 22: 'Het streven is om de historische dorpskern en het landelijke recreatieve gebied rondom de Lange Linschoten naadloos met elkaar te verbinden';
- p. 25: 'Ten zuiden van de historische dorpskern ligt het land van Cromwijk (op de kaart aangegeven als 'dorpsweide'). Het bestaat behalve uit een dorpsweide met hoogstamboomgaard en een eeuwenoud hakhoutbos ook uit een waardevol ensemble van de boerderij met timmerschuur en zaagschuur. Het is een groene ruimte in het dorp met cultuurhistorische waarde. Behoud van de landschappelijke uitstraling van dit gebied staat voorop';
- p. 29: 'Binnen het dorp komt door de aanleg van trapveldjes en speelplekken meer ruimte voor ontspanning en recreatie'.

Daarnaast geeft indiener aan dat de Ontwerp Visie Kernrandzones handvatten biedt voor groenbeleid langs de N204.

Reactie gemeente

Zie de reactie bij zienswijze 22c voor een toelichting op de inpassing van de rotonde in de omgeving. In de door indiener genoemde 'Dorpsvisie 2030' staat de rotonde expliciet genoemd als maatregel bij de G. van de Valk Boumanstraat.

De rotonde is ontworpen conform geldende richtlijnen ten aanzien van wegontwerp en is niet overgedimensioneerd. De rotonde wordt ten opzichte van de huidige kruising iets in zuidoostelijke richting geschoven om de privé-eigendommen van de eigenaar van Meidoornlaan 1 en het Landgoed Linschoten niet aan te tasten met het plan. Een andere oplossing dan een rotonde zou ook een aanzienlijk ruimtebeslag kennen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is aanpassing van de kruising echter gewenst.

De provinciale weg ligt reeds langs de kern Linschoten. Het plan brengt hier geen verandering in. De barrièrewerking die de provinciale weg tot gevolg heeft wordt juist verkleind door een verbetering van de oversteekbaarheid van de kruising, wat de verbinding vanuit het dorp met de omgeving en de recreatieve voorzieningen ten goede komt. Zie de reactie bij zienswijze 22a voor een toelichting waarom een rotonde een goede oplossing is ten aanzien van het verbeteren van de oversteekbaarheid.

Het speelveld blijft behouden en zal zelfs geheel opnieuw ingericht worden. Zie de reactie op zienswijze 22c voor een nadere toelichting.

De Visie Kernrandzones is nooit vastgesteld door de gemeenteraad en heeft daarmee geen status.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22p

Indiener geeft aan dat een groot gedeelte verhard oppervlak wordt toegevoegd en dat er thans nog geen volledige watercompensatie is gevonden.

Reactie gemeente

Om de effecten van het plan op de waterhuishouding in beeld te brengen en af te stemmen met de waterbeheerder, hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, is een watertoets uitgevoerd. Hiertoe is een waterparagraaf opgesteld waarin de effecten van het plan op de waterhuishouding worden beschreven. Deze voldoet aan de geldende regels ten aanzien van waterhuishouding van het hoogheemraadschap, zodat van een negatief effect van het plan op de waterhuishouding geen sprake is. In het plan wordt ruimschoots voldaan aan de op grond van de regels van het hoogheemraadschap benodigde watercompensatie. De waterparagraaf is goedgekeurd door het hoogheemraadschap. De effecten op de waterhuishouding kunnen dan ook geen belemmering vormen voor de aanleg van de rotonde.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 22q

Indiener geeft aan dat de bezwaarprocedure in de periode van de zomervakantie heeft plaatsgevonden en noemt dit laakbaar.

Reactie gemeente

De voorbereidingsprocedure is volgens de Algemene wet bestuursrecht verlopen. Desalniettemin hebben gemeente en provincie zich gerealiseerd dat de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gedeeltelijk in de zomer zou vallen. Om die reden zijn alle omwonenden geïnformeerd, is een extra informatiebijeenkomst georganiseerd en is aan mensen die hierom verzocht hebben extra tijd geboden voor het indienen van een zienswijze buiten de wettelijk voorschreven termijn van zes weken.

Dit aspect van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

REACTIES

3.1 Reactie 1

Indiener: Provincie Utrecht
Dagtekening zienswijze: 23 juli 2015
Datum ontvangen: 24 juli 2015

Reactie 1a

De provincie merkt op dat ten behoeve van de ontsluitingsweg voor het bedrijf gelegen op het Landgoed op de plankaart de bestemming 'verkeer' is toegekend. De ontsluitingsweg is slechts bedoeld voor de bereikbaarheid van de percelen terwijl de bestemming 'verkeer' een volledige verkeersverbindingsweg mogelijk maakt. De bestemming 'verkeer' is in dat verband een te zwaar middel, bovendien wordt het agrarisch cultuurlandschap aangetast. Naar het oordeel van de provincie kan een ontsluitingsweg ook worden gerealiseerd met de thans geldende bestemming 'agrarisch met waarden - land en natuur', 'agrarisch' en water. De provincie dan ook de bestemming 'verkeer' ter hoogte van de ontsluiting te laten vervallen.

Reactie gemeente

De verkeersbestemming is bedoeld als erfontsluiting. Binnen de huidige agrarische bestemming is het eveneens mogelijk om een erfontsluiting te realiseren. Het is niet de bedoeling om hier een weg te realiseren, maar slechts een ontsluitingsweg. De verkeersbestemming zal daarom in de planregels en op de verbeelding worden gewijzigd naar een agrarische bestemming. Om de ontsluitingsweg mogelijk te maken wordt de aanduiding 'ontsluiting' opgenomen.

Reactie 1b

De provincie merkt op dat binnen de bestemming verkeer de TOP-informatiezuil aan de westkant van het parkeerterrein mogelijk wordt gemaakt. Echter, de zuil zal aan de oostkant van het parkeerterrein worden gerealiseerd.

Reactie gemeente

De aanduiding voor de TOP-informatiezuil zal op de verbeelding aan de oostzijde van het parkeerterrein worden opgenomen.

3.2 Reactie 2

Indiener: Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden
Dagtekening zienswijze: 15 juli 2015
Datum ontvangen: 15 juli 2015

Reactie 2a

De watertoets is reeds aan het waterschap voorgelegd. Het waterschap komt tot het oordeel dat de waterthema's en de gevolgen goed beschreven zijn in de toelichting, regels en dat de waterkeringen goed

zijn opgenomen op de verbeelding. In dat verband heeft het waterschap geen bezwaren tegen het voornemen.

Reactie gemeente

De positieve reactie van indiener wordt voor kennisgeving aangenomen.

4

OVERZICHT WIJZIGINGEN

4.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

4.1.1 Toelichting paragraaf 1.1

In paragraaf 1.1 van de toelichting wordt het aspect oversteekbaarheid duidelijker naar voren gebracht. De tekst wordt hiertoe als volgt gewijzigd:

Tekst ontwerpbestemmingsplan:

‘Het overkoepelende doel van de werkzaamheden is het verbeteren van de verkeersveiligheid. In de afgelopen jaren hebben op de bestaande kruising ter hoogte van de G. van de Valk Boumanstraat en Noord Linschoterdijk diverse ernstige verkeersongevallen plaatsgevonden. Dit vormt voor de provincie Utrecht en de gemeente Montfoort aanleiding om zich gezamenlijk in te zetten om de kruising verkeersveiliger te maken. Door de aanleg van een rotonde zal de verkeersveiligheid sterk verbeteren. De rotonde wordt ook voorzien van een (verbreed) fietspad.’

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

‘Het overkoepelende doel van de werkzaamheden is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Op deze locatie gaat het om een slechte oversteekbaarheid van de provinciale weg voor langzaam verkeer en voor autoverkeer vanuit de G. van de Valk Boumanstraat en verkeer (zowel langzaamverkeer als autoverkeer en landbouwverkeer) vanaf de Noord Linschoterdijk. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties. Dit vormt voor de provincie Utrecht en de gemeente Montfoort aanleiding om zich gezamenlijk in te zetten om de kruising verkeersveiliger te maken. Door de aanleg van een rotonde zal de verkeersveiligheid sterk verbeteren. De rotonde wordt ook voorzien van een (verbreed) fietspad.’

4.1.2 Toelichting paragrafen 2.1 en 2.2

In paragraaf 2.1 van de toelichting is een toelichting opgenomen over de verkeersveiligheid van de huidige kruising. De volgende tekst wordt toegevoegd:

‘De huidige kruising voldoet niet aan de richtlijnen voor het Duurzaam Veilig en heeft de laagste EuroRAP-score van één ster. EuroRAP is het beoordelen van de veiligheid van infrastructuur aan de hand van fysieke kenmerken. De ANWB heeft deze beoordeling uitgevoerd en geeft het huidige kruispunt N204/G. van de Valk Boumanstraat een score van één ster (van de maximaal vijf sterren). Een belangrijke oorzaak is het ontbreken van linksaf-opstelstroken. Volgens de richtlijnen voor verkeersveilige wegen zouden die wel aanwezig moeten zijn. Tevens is van groot belang dat de kruising onveilig is voor verkeer dat de kruising oversteekt vanaf de zijwegen. De afgelopen tien jaar zijn er zeven ongevallen geregistreerd. Bij drie ongevallen was sprake van letselschade, wat in twee gevallen tot een ziekenhuisopname heeft geleid.’

In paragraaf 4.2 is een onderbouwing opgenomen voor de keuze voor een rotonde als meest verkeersveilige oplossing. De volgende tekst wordt toegevoegd:

'Ronde biedt beste verkeersveiligheid'

De aanleg van een kruising met twee aparte linksafstroken zou een verbetering van de verkeersveiligheid betekenen. Dit geldt echter niet voor de veiligheid om de rotonde vanaf de zijwegen over te steken. Er moet dan tweemaal een (ver)brede weg worden overgestoken en voor auto's is er in het midden geen rustpunt, waardoor zij op de twee rijrichtingen tegelijk moeten letten. Conform de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig is een ontwerp uitgewerkt. De oplossing van een kruising met twee linksaf stroken is voor de onderhavige locatie minimaal EUR 200.000,-- duurder dan de aanleg van een rotonde. Dit komt doordat er een groter oppervlak asfaltverharding nodig is en eveneens meer ruimte nodig is, waardoor extra grond aangekocht moet worden.

De aanleg van een rotonde betekent een aanmerkelijk grotere verbetering van de verkeersveiligheid. Uit onderzoek blijkt dat een rotonde vrijwel altijd de meest verkeersveilige oplossing is¹. Een rotonde is 70 % verkeersveiliger dan welke andere kruispuntvorm dan ook. Ook de veiligheid ten aanzien van het oversteken vanaf de zijwegen verbetert sterk. Dit komt doordat de weg niet breder wordt, slechts één richting in de gaten hoeft worden gehouden, de rijnsnelheid op rotondes laag is (30 km/u) en een rotonde heeft slechts vier conflictpunten heeft (dus waar autoverkeer elkaar kan hinderen). Een kruising daarentegen heeft in beginsel 24 conflictpunten.

Deze feiten hebben er ook toe geleid dat binnen de provincie in soortgelijke gevallen uitgegaan wordt van de aanleg van een rotonde, tenzij dit vanwege specifieke lokale omstandigheden niet mogelijk is. Naast het feit dat een rotonde veiliger is, is deze in dit geval ook goedkoper dan een kruising met twee aparte linksafstroken.

Gelet hierop heeft de provincie ervoor gekozen dit kruispunt zo verkeersveilig mogelijk vorm te geven en daarvoor een rotonde aan te leggen.'

4.1.3 Toelichting paragraaf 3.3.2

In paragraaf 3.3.2 van de toelichting is toegevoegd dat in de Dorpsvisie Linschoten 2030 is opgenomen dat een rotonde op de planlocatie zal komen.

Tekst ontwerpbestemmingsplan:

'In de Dorpsvisie Linschoten 2030 (vastgesteld 12 december 2011) wordt ter plaatse van de kruising N204 - G. van de Valk Boumanstraat genoemd dat dit kruispunt verbeterd dient te worden. Het voornemen is in lijn met de Dorpsvisie Linschoten 2030.'

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

'In de Dorpsvisie Linschoten 2030 (vastgesteld 12 december 2011) wordt ter plaatse van de kruising N204 - G. van de Valk Boumanstraat genoemd dat dit kruispunt verbeterd dient te worden. In de Dorpsvisie is aangegeven dat op de planlocatie een rotonde zal komen. Het voornemen is in lijn met de Dorpsvisie Linschoten 2030.'

4.1.4 Toelichting paragraaf 4.9.1

In paragraaf 4.9.1. van de toelichting wordt opgenomen dat rekening is gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten. De tekst wordt hiertoe als volgt gewijzigd:

Tekst ontwerpbestemmingsplan:

¹ Rapport 'Effectiviteit en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen' van de stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (Leidschendam, 2010, rapport SWOV R-2010-09).

‘Kenmerkend voor het cultuurhistorisch landschap rond Linschoten zijn de verkavelingspatronen als gevolg van ontginningen, dijklinten en de openheid van het landschap. De aanleg van de rotonde in de N204 maakt geen inbreuk op deze landschappelijke kenmerken.

In het plangebied is geen monumentale of cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig, waardoor het plan ook hier geen invloed op heeft.’

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

‘Kenmerkend voor het cultuurhistorisch landschap rond Linschoten zijn de verkavelingspatronen als gevolg van ontginningen, dijklinten en de openheid van het landschap. De aanleg van de rotonde in de N204 maakt geen inbreuk op deze landschappelijke kenmerken. Voor de inrichting van de parkeerplaats bij de inrit van het landgoed is een plan opgesteld in nauw overleg tussen landgoed, gemeente en provincie. Hierbij is rekening gehouden met de historische lijnen van het water en het Landgoed Linschoten.

In het plangebied is geen monumentale of cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig, waardoor het plan ook hier geen invloed op heeft.’

4.1.5 Toelichting hoofdstuk 5

In hoofdstuk 5 zijn de inleiding en de beschrijving van de bestemmingsregels aangepast vanwege het toevoegen van twee nieuwe bestemmingen in de planregels, te weten ‘Agrarisch’ en ‘Agrarisch met waarden - Landschap en natuur.’

Tekst inleiding ontwerpbestemmingsplan:

‘Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en een verbeelding waarop de bestemmingen ‘Verkeer’, ‘Groen’, ‘Water’, ‘Waarde - Archeologie’, ‘Waterstaat - waterkering’, ‘Waarde - ecologie’, ‘Waarde - Landgoed’ en de ‘Functieaanduiding specifieke vorm van cultuur en ontspanning’ staan weergegeven. De verbeelding is opgenomen in bijlage I. De ontwikkeling die deze bestemmingen juridisch mogelijk maken zijn beschreven regels behoren bij dit bestemmingsplan.’

Tekst inleiding vast te stellen bestemmingsplan:

‘Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en een verbeelding waarop de bestemmingen ‘Agrarisch’, ‘Agrarisch met waarden - Landschap en natuur’, ‘Verkeer’, ‘Groen’, ‘Water’, ‘Waarde - Archeologie’, ‘Waterstaat - waterkering’, ‘Waarde - ecologie’, ‘Waarde - Landgoed’ en de functieaanduidingen ‘ontsluiting’, ‘parkeerterrein’ en ‘specifieke vorm van verkeer - informatiezuil’ staan weergegeven. De verbeelding is opgenomen in bijlage I. De ontwikkeling die deze bestemmingen juridisch mogelijk maken zijn beschreven regels behoren bij dit bestemmingsplan.’

Toegevoegde beschrijving bestemmingsregels in vast te stellen bestemmingsplan:

‘Agrarisch (artikel 3) en Agrarisch met waarden - Landgoed en natuur (artikel 4)

Ten noordwesten van de rotonde is een weg ten behoeve van perceelontsluiting in het plan opgenomen met de bestemmingen Agrarisch en Agrarisch met waarden - Landgoed en natuur. De weg heeft de functieaanduiding ‘ontsluiting’. Deze agrarische bestemming correspondeert met het bestemmingsplan dat hier voorheen van kracht was, te weten ‘1^e herziening Buitengebied 2012’. De planregels corresponderen met de planregels uit voornoemd bestemmingsplan.’

Voorts is de artikelnummering aangepast bij de omschrijving van de bestemmingsregels.

Bij de beschrijving van de bestemming ‘Verkeer’ zijn de functieaanduidingen ‘parkeerterrein’ en ‘specifieke vorm van verkeer - informatiezuil’ opgenomen.

4.1.6 Toelichting paragraaf 6.1

In paragraaf 6.1 van de toelichting wordt verwijderd dat er in de afgelopen jaren op de kruising diverse ernstige ongevallen zijn gebeurd. Daarnaast wordt een beschrijving opgenomen van de communicatie met de omgeving die heeft plaatsgevonden in de periode tussen het ontwerpbestemmingsplan en de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tekst ontwerpbestemmingsplan:

‘Op de kruising zijn in de afgelopen jaren diverse ernstige verkeersongevallen gebeurd. Dit is bekend in de omgeving. De aanleiding voor onderhavig plan is daarmee ook bekend.

Tijdens de uitvoering van het plan zal gedurende een korte periode hinder voor verkeer en omgeving ontstaan.

Dit plan is door de provincie afgestemd met het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.

De provincie Utrecht zorgt, in afstemming met de gemeente, voor actieve, eenduidige en tijdige informatieverstrekking over het plan en over de uitvoering. Dit gebeurt onder andere middels bewonersbrieven, persberichten, een informatiebijeenkomst en rechtstreekse communicatie met belanghebbenden. Op 23 mei 2012 heeft reeds een inloopavond voor omwonenden plaatsgevonden, georganiseerd door provincie en gemeente. Hiermee heeft inspraak op het plan al vroegtijdig plaatsgevonden.

Gedurende de zienswijzentermijn van het ontwerpbestemmingsplan wordt een informatiebijeenkomst voor omwonenden georganiseerd.’

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

‘Tijdens de uitvoering van het plan zal gedurende een korte periode hinder voor verkeer en omgeving ontstaan.

De provincie Utrecht zorgt, in afstemming met de gemeente, voor actieve, eenduidige en tijdige informatieverstrekking over het plan en over de uitvoering. Dit gebeurt onder andere middels bewonersbrieven, persberichten, een informatiebijeenkomst en rechtstreekse communicatie met belanghebbenden.

In het voorbereidingstraject hebben provincie en gemeente op diverse momenten de omgeving bij het plan betrokken. Op 23 mei 2012 heeft reeds een inloopavond voor omwonenden plaatsgevonden, georganiseerd door provincie en gemeente. Hiermee heeft inspraak op het plan al vroegtijdig plaatsgevonden. Tijdens de zienswijzentermijn van het ontwerpbestemmingsplan is op 2 juli 2015 een informatiebijeenkomst voor omwonenden georganiseerd. Op 12 november 2015 heeft op de planlocatie zelf een gesprek met diverse omwonenden plaatsgevonden, waarbij onder meer de gedeputeerde, de burgemeester en de wethouder aanwezig waren. Hierbij zijn op de locatie zelf de contouren van de rotonde uitgezet. Verder heeft de provincie naar aanleiding van de op het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen diverse gesprekken gevoerd met de woordvoerder van een groep indieners van zienswijzen. Een alternatief plan dat door indieners van zienswijzen is voorgesteld, is door de provincie uitgewerkt en getoetst op de effecten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit. Dit heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.

De provincie heeft verder met het Landgoed Linschoten afgestemd over het plan, waarbij overeenstemming is bereikt over de benodigde grondaankoop en het opknappen van de naastgelegen parkeerplaats tot een TOP-locatie. Dit plan is door de provincie afgestemd met het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.’

4.1.7 Planregels artikelen 3 en 4

In de planregels worden een nieuw artikel 3 en een nieuw artikel 4 ingevoegd, die als volgt luiden.

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch (A)' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. volwaardige veehouderijbedrijven, met uitsluitend als nevenactiviteit een intensieve veehouderij;
- b. de verkoop van de door het eigen bedrijf op het betreffende perceel geproduceerde producten;
- c. mestvergistingsinstallaties ten behoeve van de mest van het eigen bedrijf;
- d. agrarische bedrijfswoningen;
- e. volwaardige productiegerichte paardenhouderijen met de bijbehorende voorzieningen;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' tevens voor een ontsluitingsweg;
- g. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals verhardingen, laad- en losvoorzieningen, parkeer-voorzieningen, groen, water en nutsvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste:
 - van erf- en terreinafscheidingen tussen de voorgevel van hoofdgebouwen en de openbare weg 1 m met dien verstande dat de hoogte van erf- en terreinafscheidingen tussen de voorgevel van agrarische hoofdgebouwen en de openbare weg 2 m mag bedragen;
 - van erf- en terreinafscheidingen elders 2 m;
 - van overig straatmeubilair 6 m;
 - van antennes 5 m;
 - van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde 3 m.

Artikel 4 Agrarisch met waarden - Landschap en natuur

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch met waarden - Landschap en natuur (AW-LN)' aangewezen gronden, zijn bestemd voor:

- a. volwaardige veehouderijbedrijven;
- b. water, alsmede voor behoud en versterking van de landschappelijke en natuurwaarden;
- c. en ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting': tevens voor een ontsluitingsweg.

4.2 Bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van het beheer en onderhoud van de bestemming uitsluitend worden gebouwd terreinafscheidingen en overige bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, met een maximale hoogte van 1,5 m.

4.3 Specifieke gebruiksregels

- a. het scheuren en frezen is toegestaan ten behoeve van normaal agrarisch gebruik. Onder normaal agrarisch gebruik wordt in ieder geval graslandvernieuwing en teelt van landbouwgewassen verstaan. Scheuren en frezen is op kleigronden zonder meer toegestaan;
- b. het aanbrengen van kuilplaten is niet toegestaan;
- c. opslag van goederen is - met uitzondering van kuilopslag - niet toegestaan.

4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.4.1 Omgevingsvergunning

- a. het is verboden op of in de gronden als genoemd in lid 4.1 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning aanleg werken de volgende werken, voor zover geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden uit te voeren:
 - 1 het bodemverlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
 - 2 het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van aanwezige waterlopen;
 - 3 het vellen of rooien van houtgewassen;
 - 4 het aanleggen of aanbrengen van oeversbeschoeiingen, dammen, kaden, dijken en taluds;

- 5 het aanbrengen van boven- of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.
- b. het verbod als bedoeld in dit lid onder a is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:
 - 1 betrekking hebben op normaal onderhoud, beheer en gebruik overeenkomstig de bestemming, het vellen of rooien van geriefbosjes daaronder niet begrepen;
 - 2 reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
 - 3 reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning;
 - 4 uitgevoerd worden in het kader van de landinrichting.
- c. de werken of werkzaamheden als bedoeld in dit lid onder a zijn slechts toelaatbaar, indien:
 - 1 de aan de gronden eigen zijnde waarde voor wat betreft openheid niet onevenredig wordt aangetast;
 - 2 de mogelijkheden voor herstel van die waarde niet onevenredig wordt of kan worden verkleind;
 - 3 het dempen van sloten er niet toe leidt dat kavels ontstaan met een breedte van meer dan 75 m;
 - 4 het aanbrengen van de in dit lid onder a sub 5 genoemde leidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur - gelet op de aanwezige landschappelijke waarden - van geringe betekenis moet worden geacht.

4.4.2 Adviesprocedure omgevingsvergunningen

Alvorens omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning ingevolge lid 4.4.1 te beslissen wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de agrarische deskundige en - indien wenselijk - de landschapsdeskundige met betrekking tot de vraag of de omgevingsvergunning respectievelijk voor een doelmatige bedrijfsvoering noodzakelijk is en of de landschappelijke waarden niet onevenredig worden aangetast.

4.1.8 Planregels - nummering

De nummering van de oorspronkelijke artikelen 3 tot en met 11 is aangepast vanwege het invoegen van twee nieuwe artikelen.

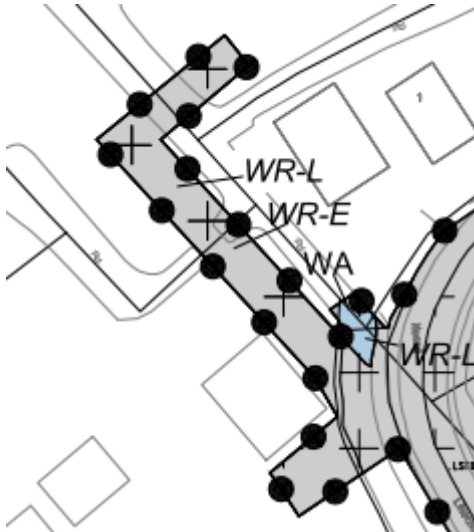
4.1.9 Planregels: artikel 5

In artikel 5.1 lid b van de planregels wordt toegevoegd dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' uitsluitend een parkeerterrein mogelijk is.

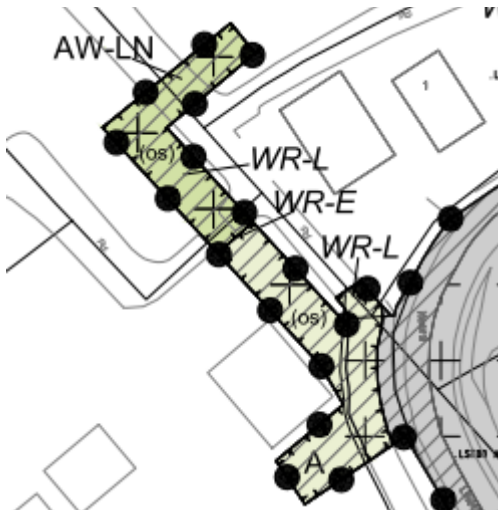
4.1.10 Verbeelding

De verkeersbestemming aan de noordwestzijde van het plangebied ter ontsluiting van perceel A 1155 wordt verwijderd en vervangen door de bestemmingen 'Agrarisch' en 'Agrarisch met waarden - Landschap en natuur' met aanduiding 'ontsluiting'. In afbeeldingen 4.1 en 4.2 zijn uitsneden uit de verbeelding van resp. het ontwerpbestemmingsplan en het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen.

Afbeelding 4.1 Uitsnede verbeelding ontwerpbestemmingsplan

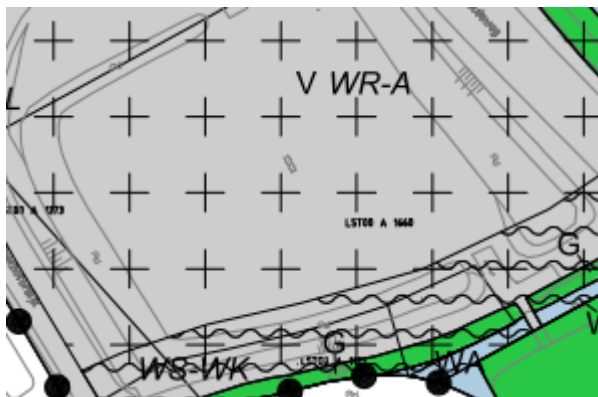


Afbeelding 4.2 Uitsnede verbeelding vast te stellen bestemmingsplan



Op de verbeelding wordt de aanduiding 'parkeerterrein' toegevoegd ter plaatse van de herin te richten parkeerplaats bij de entree van het Landgoed Linschoten. De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - informatiezuil' wordt aan de oostzijde van het parkeerterrein opgenomen op de verbeelding. In afbeeldingen 4.3 en 4.4 zijn uitsneden uit de verbeelding van resp. het ontwerpbestemmingsplan en het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen.

Afbeelding 4.3 Uitsnede verbeelding ontwerpbestemmingsplan



Afbeelding 4.4 Uitsnede verbeelding vast te stellen bestemmingsplan



4.2 Ambthalf wijzigingen

4.2.1 Toelichting paragraaf 4.7.3 en bijlage VI

Gebleken is dat onjuiste cijfers ten aanzien van de te realiseren watercompensatie waren opgenomen in de waterparagraaf. Dit wordt gecorrigeerd in paragraaf 4.7 'Water' en in bijlage VI.

Tekst ontwerpbestemmingsplan:

'In totaal moet 1.227,5 m² compensatie-waterberging worden aangelegd. 312 m² rondom de rotonde. Voor 912,5 m² is nu waterberging voorzien langs de laan van Rapijnen (concept). Wanneer de watervergunning voor het project wordt aangevraagd wordt de definitieve locatie en vormgeving van de waterberging afgestemd met het hoogheemraadschap. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de watercompensatie voor de verbreding van het fietspad tussen Linschoten en de A12.'

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

'In totaal is er een overcompensatie van 784,5 m² oppervlaktewater aanwezig.'

Tevens is de tekst ten aanzien van afstemming met het hoogheemraadschap als volgt aan gepast:

Tekst ontwerpbestemmingsplan:

De waterparagraaf ligt ter beoordeling voor bij het hoogheemraadschap. De resultaten hiervan worden opgenomen in het definitieve bestemmingsplan.

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

De waterparagraaf is afgestemd met en goed bevonden door het hoogheemraadschap.

4.2.2 Toelichting paragraaf 6.1

In paragraaf 6.1 'Maatschappelijke uitvoerbaarheid' van de is aangegeven dat tijdens de zienswijzentermijn van het ontwerpbestemmingsplan op 2 juli 2015 een informatiebijeenkomst voor omwonenden is georganiseerd.

4.2.3 Toelichting paragraaf 7.2

In paragraaf 7.2 'Ontwerpfase' is de beschrijving van de ontwerpfase gewijzigd.

Tekst ontwerpbestemmingsplan:

'Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend op het ontwerp. Indien de zienswijzen daartoe aanleiding geven, wordt het bestemmingsplan aangepast.'

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

'Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 22 zienswijzen ingediend op het plan en zijn twee reacties van overheidsinstanties ontvangen. Een deel van de zienswijzen heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. In bijlage XI is de nota van zienswijzen opgenomen, waarin de zienswijzen zijn beantwoord en de aanpassingen van het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn weergegeven.'

4.2.4 Toelichting paragraaf 7.3

In paragraaf 7.3 'Vaststellingsfase' is de beschrijving van de vaststellingsfase gewijzigd.

'Nadat de terinzageleggingsperiode van het ontwerpbestemmingsplan is geëindigd, stelt de gemeenteraad het plan vast. De beantwoording van eventueel ingediende zienswijzen wordt bij het plan gevoegd. Na vaststelling ligt het plan gedurende 6 weken ter inzage en kunnen indieners van zienswijzen beroep instellen tegen het plan. Wanneer geen beroep wordt ingesteld, is het plan onherroepelijk.'

Tekst vast te stellen bestemmingsplan:

'Nadat de terinzageleggingsperiode van het ontwerpbestemmingsplan is geëindigd, stelt de gemeenteraad het plan vast. De beantwoording van ingediende zienswijzen is in bijlage XI bij het plan gevoegd. Na vaststelling ligt het plan gedurende zes weken ter inzage en kunnen indieners van zienswijzen beroep instellen tegen het plan. Wanneer geen beroep wordt ingesteld, is het plan onherroepelijk.'

