



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Heerde;

gelezen het voorstel van het college d.d. 14 december 2010, tot vaststelling van het bestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde" ;

overwegende;

- dat het bestemmingsplan voorziet in een planologisch juridische regeling tot verruiming van de verkeersbestemming op de kruising van de Molenweg / Sportlaan / Veldweg;
- dat het ontwerpbestemmingsplan met ingang van 23 december 2009 zes weken ter visie heeft gelegen;
- dat de tervisielegging bekend is gemaakt in de Staatscourant, de website (www.heerde.nl) en de huis-aan-huis editie van de "Schaapskooi" van 22 december 2009;
- dat de plannen digitaal raadpleegbaar waren op www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.heerde.nl en analoog ter inzage hebben gelegen bij de balie van de afdeling ruimte;
- dat gedurende deze periode van terinzagelegging voor een ieder de mogelijkheid bestond zijn zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar te maken bij de gemeenteraad van Heerde;
- dat van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt door vijf personen / instanties;
- dat de zienswijzen tijdig zijn ingediend;
- dat de indieners van de zienswijzen in de gelegenheid zijn gesteld de zienswijzen nader mondeling toe te lichten op 6 december 2010;
- dat voor de inhoud daarvan wordt verwezen naar het bij de stukken gevoegde verslag van de hoorzitting;
- dat voor de inhoud van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie hierop, wordt verwezen naar de bijgevoegde zienswijzennotitie;
- dat de zienswijzen geen aanleiding geven het plan gewijzigd vast te stellen;
- dat het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan op 10 januari 2011 in de commissie Ruimte aan de orde is gesteld;

gelet op artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht;

besluit:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. de ingediende zienswijzen niet over te nemen;
3. het bestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde" ongewijzigd vast te stellen;
4. ten behoeve van dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering d.d. 31 januari 2011.

griffier,

voorzitter,

31 JAN 2011



Conform voorstel,

10 voor (CU-SGP,
PvdA, CDA, D66, GL)
5 tegen
(UUB en 6BP)

Raadsvoorstel

Raadsvergadering
31 januari 2011
Commissie Ruimte
10 januari 2011

Afdeling en opsteller
Ruimte/J.Dijkhuis 0578699442 j.dijkhuis@heerde.nl
Portefeuille
A. Westerkamp
Programma
Ruimtelijke en economische ontwikkeling

Agendapunt
6

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde".

De raad besluit om:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. de ingediende zienswijzen niet over te nemen;
3. het bestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde" ongewijzigd vast te stellen,
4. ten behoeve van dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen.

Inleiding

In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP), dat in december 2007 door de raad is vastgesteld, zijn maatregelen opgenomen om de verkeersveiligheid op en langs de Molenweg te verbeteren. Door de raad is daarbij aan het kruispunt Molenweg / Sportlaan / Veldweg extra prioriteit toegekend, met als doel een verkeersveilige oversteek voor fietsers te creëren.

De plannen om op het kruispunt een rotonde te realiseren zijn aan de orde geweest in de vergaderingen van de commissie Ruimte op 1 september 2008 en 9 maart 2009. Daarbij is o.a. een afweging gemaakt tussen de aanleg van een rotonde en de aanleg van een fietstunnel. Na afweging van de voor- en nadelen van beide oplossingen is gekozen voor de aanleg van een rotonde. De commissie sprak daarbij wel haar zorg uit over de veiligheid van fietsers.

Om de veiligheid nog verder te verhogen heeft het college op 7 april 2009 besloten om de aanleg van een rotonde te combineren met de afsluiting van de Sportlaan voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Door deze maatregel krijgt het fietsverkeer tussen de bebouwde kom van Heerde en de sportparken een veilige route en wordt sluipverkeer tegen gegaan. Door de maatregel wordt het doorgaande zware vrachtverkeer van- en naar het industrieterrein geweerd en worden conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer verminderd. De raadscommissie Ruimte is op 18 mei 2009 op de hoogte gesteld van het voornemen om deze verkeersmaatregel in procedure te brengen.

Het conceptverkeersbesluit tot afsluiting van de Sportlaan heeft vanaf 3 juni 2009 voor een periode van 4 weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding daarvan zijn 4 reacties ingekomen. De reacties en de antwoorden van het college daarop, zijn verwerkt in een reactienota. Op grond daarvan heeft het college op 15 september 2009 besloten om het voorgenomen besluit door te zetten en de Sportlaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De afsluiting wordt gerealiseerd door de aanleg van een rotonde op de kruising met de Molenweg, met een aansluiting van de Sportlaan voor uitsluitend fietsers.

Aangezien de aanleg van een rotonde niet past binnen de huidige verkeersbestemming, zoals die in het bestemmingsplan "Hoornerveen, 2^e wijziging ex artikel 11 WRO" is opgenomen, heeft het college op 15 december 2009 een ontwerpbestemmingsplan vastgesteld en in procedure gebracht, om daarmee de aanleg van een rotonde op de kruising van de Molenweg / Sportlaan /Veldweg mogelijk te maken. Dit is het ontwerpbestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde". Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 23 december 2009 gedurende zes weken (tot en met 2 februari 2010) voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzageligging zijn 5 zienswijzen ingediend. Het was de bedoeling om deze zienswijzen in het voorjaar van 2010 te behandelen, zodat nog voor de zomer van 2010 een beslissing over de vaststelling van het bestemmingsplan zou kunnen worden genomen en de rotonde nog in 2010 zou kunnen worden aangelegd.

In de tussentijd waren er echter ook bezwaren binnengekomen tegen het collegebesluit tot afsluiting van de Sportlaan. De adviescommissie voor de bezwaarschriften concludeerde naar aanleiding van de ingebrachte bezwaren, dat het verkeersbesluit niet was voorzien van een duidelijke en kenbare belangenafweging en niet was onderbouwd met locatiespecifieke feiten en gegevens. Het college heeft daarom een nader advies laten opstellen door het verkeerskundig adviesbureau BVA. Dit rapport is gedateerd 30 juni 2010. De bezwaarmakers zijn in de gelegenheid gesteld om op dit rapport te reageren en zijn opnieuw gehoord door de bezwaarschriftencommissie. In afwachting van het definitieve advies van de adviescommissie van de bezwaarschriften over de afsluiting van de Sportlaan, is de behandeling van de zienswijzen over de aanleg van een rotonde, waarmee de afsluiting van de Sportlaan zou worden vormgegeven, uitgesteld.

Inmiddels heeft het college een besluit genomen over de ingebrachte bezwaren tegen de afsluiting van de Sportlaan. Op grond van een uitgebreide nadere motivering van de afsluiting, heeft het college besloten de bezwaren ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit tot afsluiting van de Sportlaan in stand te laten. Door middel van een informatienota is de raadscommissie Ruimte hierover op 22 november 2010 geïnformeerd.

In de informatienota is tevens aangekondigd dat, nu het college een besluit heeft genomen over de afsluiting van de Sportlaan, de bestemmingsplanprocedure voor de aanleg van de rotonde, wordt voortgezet. Dit is gebeurd door het organiseren van een hoorzitting, waarin de indieners van een zienswijze tegen het bestemmingsplan in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze nader toe te lichten ten overstaan van een vertegenwoordiging van de raadscommissie Ruimte. Deze hoorzitting is gehouden op maandag 6 december jl. Een verslag van de hoorzitting treft u bij de stukken aan.

Behandeling zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde" heeft met ingang van 23 december 2009 gedurende zes weken (tot en met 2 februari 2010) voor een ieder ter inzage gelegen.

Gedurende de termijn van terinzageligging zijn 5 zienswijzen ingediend, namelijk door:

1. Buurtvereniging Hoornerveen, Kommerseweg 3, 8181 LX Heerde
2. B.J. van der Maten, Veldkampseweg 7, 8181 LN Heerde
3. J. Draaijer en G.H.R. Draaijer – Vis, Veldweg 2, 8181 LR Heerde
4. Steenberg Partners Advocaten, Postbus 232, 8160 AE Epe, namens dierenspecialzaak Volkers, Beeklandseweg
5. Vereniging tot bescherming van het Heerder Landschapsschoon, Heideweg 6, 8181 LS Heerde.

Voor de inhoud van de zienswijzen en de voorgestelde reactie daarop wordt verwezen naar de bijgevoegde zienswijzennotitie.

Beoogd effect

Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt de juridische basis gelegd voor de herinrichting van het kruispunt Molenweg / Sportlaan / Veldweg te Heerde. De verkeersbestemming krijgt een zodanige omvang dat daarbinnen een rotonde (met een aansluiting van de Sportlaan voor uitsluitend fietsers) aangelegd kan worden.

Argumenten

1.1 De zienswijzen voldoen aan de daaraan te stellen eisen

De zienswijzen zijn ingediend binnen de daarvoor aangegeven termijn, zijn gemotiveerd en de indieners hebben een feitelijk belang. De zienswijzen zijn daarom ontvankelijk.

2.1 Er is voldoende gelegenheid geweest op de plannen te reageren.

Hoewel verschillende indieners van een zienswijzen aangeven dat er onvoldoende overleg is geweest, blijkt uit de reactie zoals die in de zienswijzennotitie is opgenomen, dat er verschillende overlegmomenten zijn geweest, dat de betrokkenen verschillende keren in de gelegenheid zijn gesteld om een zienswijze over de plannen kenbaar te maken en/of in te spreken tijdens een vergadering. Het is wel zo dat door de samenloop van verschillende procedures en ontwikkelingen in de directe omgeving er misschien een onoverzichtelijke situatie is ontstaan. Dit is echter geen reden om af te zien van het vaststellen van het bestemmingsplan.

2.2 Alternatieven zijn voldoende afgewogen

Verschillende indieners van een zienswijze hadden graag gezien dat ook alternatieven als een fietstunnel of een verkeersregelininstallatie (VRI) nader zouden zijn uitgewerkt. Er is echter op basis van goede argumenten in een eerder stadium de voorkeur gegeven aan de aanleg van een rotonde. Het bestemmingsplan regelt uitsluitend, dat de verkeersbestemming zodanig ruim is, dat daarbinnen een rotonde kan worden aangelegd. Er zijn geen steekhoudende argumenten aangevoerd op grond waarvan die verkeersbestemming er niet, of niet in deze vorm, zou moeten komen. Op welke wijze de kruising daadwerkelijk zal worden gereconstrueerd en exact zal worden vormgegeven, wordt niet geregeld in het bestemmingsplan.

2.3 De nadelige effecten van een rotonde worden door de te treffen maatregelen voldoende gecompenseerd

De aanleg van een rotonde heeft gevolgen voor de doorstroming van het verkeer. Aan de ene kant verhoogt een rotonde de verkeersveiligheid, maar aan de andere kant betekent dit ook dat het verkeer zal moeten afremmen en weer optrekken. Dit heeft consequenties voor de geluidsbelasting op de gevels van de naastgelegen woningen. Op basis van een geluidsonderzoek worden maatregelen voorgesteld om de nadelige consequenties te compenseren (geluidsarm asfalt en geluidafschermdende voorzieningen). Deze maatregelen worden meegenomen bij de aanleg. De exacte uitvoering geschiedt in overleg met de betreffende bewoners.

3.1 Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen die aanleiding geven tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan

Door de samenloop van de verschillende ontwikkelingen en procedures is er wat meer tijd verstreken tussen de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de behandeling van de zienswijzen. Dit zou kunnen leiden tot voortschrijdend inzicht of aanpassing van de plannen. In de praktijk is dat ook gebeurd. Er is een aanvullend verkeersrapport opgesteld over de afsluiting van de Sportlaan en er is een onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie in het gebied ten noorden van de Molenweg. Dit heeft geleid tot voorstellen tot aanpassing van de Veldweg en de aansluiting daarvan op de nieuw aan te leggen rotonde om zodoende tot een goede verkeersafwikkeling te komen. In die onderzoeken is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen, zoals de gebiedsontwikkeling aan de Veldweg, de realisatie van een nieuwe gemeentewerf en de verplaatsing van de Action naar de Kommerseweg. Uit de onderzoeken blijkt dat het wegennet die

ontwikkelingen goed aan kan, maar dat er wel sprake is van sluipverkeer en conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. De te treffen maatregelen zijn daarom vooral gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid in verband met de nabijgelegen sportvoorzieningen. De eventueel daaruit voortvloeiende aanpassingen en te treffen maatregelen hebben met name betrekking op de uitvoering en hebben geen consequenties voor de in het bestemmingsplan opgenomen verkeersbestemming. Alle voorgestelde maatregelen passen binnen de voorgestelde verkeersbestemming. Er is daarom geen aanleiding om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen

4.1 Een exploitatieplan is niet nodig omdat het een gemeentelijk plan is.

Aangezien er geen kosten op derden verhaald kunnen en hoeven worden, is het niet nodig om een exploitatieplan vast te stellen. Zie verder onder het kopje "Financiën".

Voor de overige argumenten en overwegingen wordt verwezen naar de bijgevoegde zienswijzennotitie.

Kantttekeningen

Voor het bestemmingsplan zelf zijn er geen kanttekeningen te plaatsen.

Of er op korte termijn daadwerkelijk een rotonde, met een beperkte aansluiting van de Sportlaan, aangelegd wordt, is nog afhankelijk van het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit van het college tot afsluiting van de Sportlaan. Daartegen kan nog beroep worden ingesteld en er kan in dat geval ook een voorlopige voorziening worden gevraagd.

Financiën

Bij raadsbesluit van 15 februari 2010 is een krediet beschikbaar gesteld voor de aanleg van twee rotondes in de Molenweg en bushaltes bij de Zwolseweg. De investeringen zijn opgenomen op de investeringslijsten van 2009 en 2010. Voor de aanleg van de rotondes is door de provincie Gelderland subsidie toegezegd in het kader van de Bijzondere Doeluitkeringen (BDU). De kosten van het bestemmingsplan worden gedekt uit het beschikbaar gestelde budget voor de aanleg van de rotondes.

Communicatie

De indieners van een zienswijze zijn op de hoogte gesteld van de voorgenomen reactie op de ingediende zienswijzen, zoals opgenomen in de zienswijzennotitie en het conceptraadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Met de direct aanwonenden van het kruispunt zal overleg worden gevoerd over de uitvoering van de werkzaamheden en de daarin mee te nemen geluidsmaatregelen.

Uitvoering

Gelet op de toegezegde subsidie en de samenhang met andere ontwikkelingen in het betreffende gebied, is het streven om zo spoedig als mogelijk is, over te gaan tot de aanleg van de rotonde. De werkzaamheden zijn al aanbesteed in combinatie met de aanleg van de rotonde op de kruising van de Molenweg / Zwolseweg en de aanleg van de bushaltes.

Advies commissie(s)

De commissie ruimte heeft op 10 januari 2011 ingestemd met de behandeling van dit voorstel als B-onderwerp. De commissie heeft tijdens de behandeling een aantal vragen gesteld. De beantwoording van die vragen is opgenomen in een bijlage die aan het raadsvoorstel is toegevoegd.

Heerde, 14 december 2010

Het college van Heerde

drs. W.R.J.M. Pijnenburg-Adriaenssen , burgemeester

F. Dijkstra MBA , gemeentesecretaris

Bijlagen:

1. Zienswijzennotitie Ontwerpbestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde"
2. Raadsbesluit
3. Memo beantwoording vragen commissie Ruimte 10 januari 2011
4. Tekening Reconstructie Veldweg

Ter inzage:

1. Ontwerpbestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde"
2. Bekendmakingen terinzagelegging
3. Ingekomen Zienswijzen
4. Verslag van de Hoorzitting d.d. 6 december 2010
5. Collegebesluit afsluiting Sportlaan, met uitgebreide nadere motivering
6. Verkeersrapporten BVA inzake afsluiting Sportlaan en verkeerssituatie ten noorden van Molenweg.

Zienswijzennotitie bestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde".

A. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Hoornerveen, 13e herziening, rotonde" heeft vanaf 23 december 2009 gedurende 6 weken ter inzage gelegen (t/m 2 februari 2010). Naar aanleiding daarvan zijn 5 zienswijzen ingekomen.

Het bestemmingsplan is nodig om op de kruising van de Molenweg met de Sportlaan / Veldweg een rotonde aan te kunnen leggen. De rotonde is voor een klein gedeelte geprojecteerd op gronden die op dit moment de bestemming "Agrarische doeleinden klasse D" hebben. De aanleg is daarom in strijd met het geldende bestemmingsplan.

De gronden waarop de rotonde moet worden aangelegd krijgen een verkeersbestemming. Daarbij is rekening gehouden met de afsluiting van de Sportlaan voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat de oppervlakte en de vorm van het bestemmingsvlak zodanig zijn dat daarbinnen geen volwaardige rotonde kan worden aangelegd.

De behandeling van de tegen het bestemmingsplan ingediende zienswijzen is uitgesteld in afwachting van de beslissing op de bezwaarschriften die zijn ingediend tegen het verkeersbesluit van het college tot afsluiting van de Sportlaan. De adviescommissie voor de bezwaarschriften was van oordeel dat het verkeersbesluit onvoldoende was gemotiveerd. Er is daarom een aanvullend verkeersrapport opgesteld en er is een nadere motivering geschreven. Het college heeft vervolgens op 9 november 2010 besloten om het besluit tot afsluiting van de Sportlaan in stand te laten.

Dit betekent dat de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan, waarin met de afsluiting rekening is gehouden, kan worden voortgezet.

B. Indieners zienswijzen

Naar aanleiding van de terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan zijn 5 zienswijzen ingediend.

1. Buurtvereniging Hoornerveen, Kommerseweg 3, 8181 LX Heerde
2. B.J. van der Maten, Veldkampseweg 7, 8181 LN Heerde
3. J. Draaijer en G.H.R. Draaijer – Vis, Veldweg 2, 8181 LR Heerde
4. Steenberg Partners Advocaten, Postbus 232, 8160 AE Epe, namens dierenspecialzaak Volkers, Beeklandseweg 13, 8181 NB Heerde
5. Vereniging tot bescherming van het Heerder Landschapsschoon, Heideweg 6, 8181 LS Heerde.

C. Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn ingediend binnen de daarvoor aangegeven termijn, zijn gemotiveerd en de indieners hebben een feitelijk belang. De zienswijzen zijn daarom ontvankelijk.

D. Inhoud van de Zienswijzen

1. Buurtvereniging Hoornerveen, Kommerseweg 3, 8181 LX Heerde

a. Onvoldoende overleg met belanghebbenden.

De buurtvereniging is van mening dat er ondanks toezeggingen van de gemeente onvoldoende is gecommuniceerd met belanghebbenden.

b. Ten onrechte geen inspraakprocedure.

De buurtvereniging is verbaasd en verbolgen dat er geen inspraak en overleg is geweest "omdat het over een eenvoudig ruimtelijk plan gaat".

c. Alternatieven onvoldoende bekeken.

De buurtvereniging is van mening dat de verbetering van de verkeersveiligheid van vooral fietsers op het kruispunt een urgente zaak blijft. Zij zouden echter graag zien, dat daarbij de voor- en nadelen van de verschillende opties (tunnel, rotonde of verkeersregelinstantie (VRI)) duidelijk gemaakt worden, om een goed oordeel te kunnen vormen over de consequenties.

De buurtvereniging gaat daarom nog niet akkoord met de uitwerking zoals vervat in het bestemmingsplan, alvorens er voorlichting en inspraak is geweest over de diverse mogelijkheden.

2. B.J. van der Maten, Veldkampseweg 7, 8181 LN Heerde

a. Onvoldoende overleg met betrokkenen.

De huidige gebruikers, de buurtbewoners, zijn nauwelijks bij de gekozen oplossing betrokken. Er is geen sprake van actieve informatieverstrekking.

b. Er wordt vooruitgelopen op het besluit over de afsluiting van de Sportlaan.

Er wordt al uitgegaan van afsluiting voor autoverkeer van de Sportlaan, terwijl daartegen nog een aantal bezwaren lopen.

c. De huidige situatie volstaat, zeker als de Sportlaan ook nog eens wordt afgesloten.

Omdat de Sportlaan iets verspringend ligt ten opzichte van de Veldweg is er net geen sprake van een standaard kruising. Als de Sportlaan wordt afgesloten voor autoverkeer vervalt dat argument.

d. Alternatieven (zoals een tunnel of VRI) onvoldoende afgewogen.

Het aanleggen van een rotonde is geen logische oplossing om een fietsknelpunt op te lossen. Een fietstunnel is niet onmogelijk. Onduidelijk is of de mogelijkheid van een verkeersregelininstallatie met druksysteem, waarmee fietsers en voetgangers veilig over kunnen steken, is onderzocht.

e. Onveiligheid door ontbreken uniformiteit in rotondes.

Er is verschil in de voorrangssituatie op rotondes. Dit bevordert de veiligheid niet.

f. Rtonde geen voor de hand liggende oplossing (landschappelijk, geluidsoverlast, krap).

De aanleg van een rotonde betekent meer asfalt, minder groen, meer geluidsoverlast, belemmering van de snelheid en krappe boogstralen voor vrachtwagens.

De heer Van der Maten is daarom niet overtuigd van de aangedragen oplossing en kan daarom niet instemmen met het ontwerpbestemmingsplan.

3. J. Draaijer en G.H.R. Draaijer – Vis, Veldweg 2, 8181 LR Heerde

a. Onvoldoende inspraak en overleg.

Betrokkenen wijzen op de toezeggingen die zijn gedaan aan de buurtvereniging.

b. Alternatieven zijn onvoldoende uitgewerkt.

Met name de mogelijkheden van een fietstunnel of een verkeersregelininstallatie (VRI) zouden verder uitgewerkt en gepresenteerd moeten worden om daarmee draagvlak bij de buurtbewoners te creëren.

c. De aanleg van een rotonde heeft nadelige consequenties voor de geluidssituatie bij de woning Veldweg 2.

Als sprake is van een geluidstoename van 2 dB of meer is sprake van een reconstructie. Dit kan voorkomen worden door maatregelen te treffen (geluidsafscherming of stiller asfalt). De gemeten waarde blijft echter hoger dan de hoogsttoelaatbare norm. Dat voldaan wordt aan de wettelijke meetformule is juridisch wellicht juist, maar voor de omwonenden van generlei waarde. Betrokkenen willen daarom dat de geluidsmaatregelen nader worden uitgewerkt.

Betrokkenen kunnen daarom niet instemmen met het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm.

4. Steenberg Partners Advocaten, Postbus 232, 8160 AE Epe, namens dierenspeciaalzaak Volkers, Beeklandseweg.

a. De heer Volkers heeft er, vanwege de bereikbaarheid van zijn bedrijf, rechtstreeks belang bij dat de Sportlaan open blijft.

De rotonde houdt rekening met de afsluiting van de Sportlaan. Dit blokkeert de meest eenvoudige weg naar zijn bedrijf. Dit heeft consequenties voor de omzet en betekent een waardevermindering van zijn bedrijf.

b. De afsluiting van de Sportlaan heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de geluidsbelasting in de Beeklandseweg.

Als de Sportlaan wordt afgesloten is de kans groot dat vrachtwagens proberen te keren via de Beeklandseweg, waaraan het bedrijf van de heer Volkers is gevestigd. Dit veroorzaakt overlast, gevaarlijke situaties en geluidhinder.

c. Een rotonde is een onveilige oplossing.

Zienswijzennotitie bestemmingsplan "Hoornerveen, 13e herziening, rotonde"

Door de ligging kort na een bocht, kunnen automobilisten worden verrast door de rotonde, met alle gevolgen van dien.

De heer Volkers, is van mening dat hij door het aanleggen van een rotonde en de afsluiting van de Sportlaan, onevenredig in zijn belang wordt geschaad, en verzoekt daarom om af te zien van het aanleggen van een rotonde.

5. Vereniging tot bescherming van het Heerder Landschapsschoon, Heideweg 6, 8181 LS Heerde.

a. Alternatieven onvoldoende uitgewerkt.

De vereniging zou graag de alternatieven, zoals een fietstunnel, uitgewerkt willen zien.

b. Toename geluidsoverlast.

Door een rotonde zal de overlast, door stoppen en optrekken van het verkeer, toenemen.

c. Meer sluipverkeer over de Veldweg.

Als er een tweede rotonde in de Molenweg wordt aangelegd zal dat leiden tot meer sluipverkeer over de Veldweg.

d. Er wordt met de aanleg van de rotonde ten onrechte vooruitgelopen op de ontwikkeling van bedrijvigheid aan de Veldweg.

De uitbreiding van bedrijfsactiviteiten aan de Veldweg (gemeentewerf en gebiedsontwikkeling) is in strijd met eerdere procedures en komt in conflict met de landschappelijke waarden. De vereniging beraadt zich daarom, indien nodig, over een passende reactie op die plannen.

E. Reactie op de ingediende zienswijzen

De inhoud van de zienswijzen is onder te verdelen in verschillende thema's, die bij de verschillende indieners terug komen. Hieronder wordt daarom per thema ingegaan op de zienswijzen.

I. Onvoldoende Overleg en Inspraak.

In verschillende zienswijzen wordt aangegeven dat er onvoldoende overleg is geweest met de betrokkenen. Het is jammer dat dit zo wordt gevoeld. Uit de diverse reacties blijkt immers ook dat er verschillende momenten van overleg zijn geweest. De buurtvereniging Hoornerveen heeft daar een rol in gespeeld. Juist door die inbreng zijn de diverse aspecten goed in beeld gekomen en is er een goede afweging gemaakt van de verschillende mogelijkheden. Dat er niet is gekozen voor één van de aangedragen alternatieven, wil niet zeggen dat er geen overleg is geweest en/of dat er niet is geluisterd.

De maatregelen op de kruising van de Molenweg / Sportlaan vloeien voort uit het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP). Hiervoor is een uitgebreide inspraakprocedure gevolgd. Er is een koersdocument opgesteld; er is een insprekavond geweest; het concept-GVVP heeft terinzage gelegen; het GVVP is verschillende malen aan de orde geweest in de raadscommissie Ruimte. Steeds hebben verschillende personen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hun visie te geven op het GVVP en de daarin opgenomen maatregelen.

De concrete maatregelen voor de kruising Molenweg – Sportlaan – Veldweg zijn ook diverse malen aan de orde geweest in een openbare commissievergadering. In de commissie Ruimte van 1 september 2008 is het voorstel aan de orde geweest om op de kruising een rotonde aan te leggen. De commissie kon zich vinden in het opstarten van de voorbereiding, met dien verstande dat ook een variant voor een fietstunnel zou worden onderzocht.

In de commissievergadering van 9 maart 2009 is de afweging tussen een rotonde en een fietstunnel aan de orde geweest.

De direct aanwonenden van de rotonde (Sportlaan 16 en 18 en Veldweg 2) zijn thuis bezocht. Tijdens de verschillende bezoeken zijn de plannen toegelicht en is van gedachten gewisseld over de eventueel te nemen verzachtende maatregelen (geluidsarm asfalt, afschermdende maatregelen).

Het is wel juist dat er ter voorbereiding van het bestemmingsplan geen afzonderlijke inspraakprocedure is gevolgd. Dit heeft er mee te maken dat met de wijziging van het bestemmingsplan slechts de in het oude bestemmingsplan opgenomen verkeersbestemming wordt vergroot. Het bestemmingsplan creëert de ruimte om een rotonde aan te kunnen leggen, maar zegt

in feite nog niets over de daadwerkelijke aanleg. Het gaat om één inhoudelijke bestemming, namelijk "Verkeer". Daarbinnen zijn verschillende varianten mogelijk. Een dergelijk bestemmingsplan is niet zodanig ingewikkeld dat daarvoor een aparte inspraakprocedure of voorontwerpprocedure moet worden gevolgd.

Er is wel een uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure gevolgd voor het verkeersbesluit tot afsluiting van de Sportlaan. In het kader van de inspraakverordening heeft het conceptbesluit tot afsluiting van de Sportlaan ter inzage gelegen van 3 juni tot 1 juli 2009. Naar aanleiding daarvan zijn vier zienswijzen ingediend. Het college heeft vervolgens op 15 september 2009 het besluit genomen om de Sportlaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Tegen dat besluit zijn vijf bezwaarschriften ingediend. Deze bezwaren zijn behandeld door de adviescommissie voor de bezwaarschriften. Naar aanleiding van die behandeling is een aanvullend verkeersonderzoek gedaan en is een aanvullende motivatie van het verkeersbesluit geschreven. Dit heeft er toe geleid dat het college op 9 november 2010 heeft besloten om, onder overname van de aanvullende motivering, de bezwaren ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit tot afsluiting van de Sportlaan in stand te laten.

De conclusie is dat er wel degelijk verschillende momenten van overleg zijn geweest en dat de betrokkenen verschillende keren in de gelegenheid zijn gesteld om een zienswijze over de plannen kenbaar te maken, of in te spreken tijdens een vergadering.

II. Alternatieven onvoldoende onderzocht.

Verschillende indieners van een zienswijzen zijn van mening dat de eventuele alternatieven voor een rotonde, zoals een tunnel of een verkeersregelinstallatie, onvoldoende zijn onderzocht. Als nadelen van een rotonde worden genoemd het ruimtebeslag, de krappe bochtstralen, de snelheidswisselingen door remmen en optrekken, en de daardoor optredende grotere geluidshinder. De aanleg van een rotonde wordt gezien als een erg dure ingrijpende oplossing om een fietsknelpunt op te lossen. Een rotonde zou ook zorgen voor een onveilige situatie vanwege het ontbreken van uniformiteit in de vormgeving van rotondes. Men is daarom niet overtuigd van de juistheid van de gekozen oplossing.

Dat de alternatieven niet zijn overwogen is niet juist. Op 18 augustus 2008 heeft het college al aangegeven dat een fietstunnel in de plannen als variant moet worden onderzocht. Op 17 februari 2009 heeft het college op grond van een nadere afweging besloten om de keuze voor een rotonde te handhaven. De raadscommissie Ruimte heeft hier in haar vergadering van 9 maart 2009 mee ingestemd. In de desbetreffende stukken is aangegeven, dat aan een tunnel verschillende nadelen zijn verbonden:

- a. hoge kosten, omdat bij de aanleg van een tunnel verdergaande maatregelen noodzakelijk zijn dan bij een rotonde (verleggen kabels en leidingen, riolering, grondverzet, grondwateronttrekkingen, groter werkgebied). De meerkosten worden geraamd op een bedrag tussen € 150.000,-- en € 250.000,--).
- b. groot ruimtebeslag, omdat voor fietsers een lange helling nodig is. Ook moeten de bestaande hoogteverschillen ingepast worden. Aan de noordzijde is onvoldoende ruimte om een dergelijke helling te realiseren.
- c. sociale onveiligheid, in een rustige omgeving gelegen tunnels worden in de avonden beschouwd als sociaal onveilig. Daarom is het af te raden om een tunnel aan te leggen op deze locatie.
- d. geen logische fietsroute. Fietsverkeer op de fietspaden langs de Molenweg zou een grote lus moeten maken om door de tunnel te kunnen. De kans is groot dat fietsers die lus gaan omzeilen als er een korte verbinding is. Het conflict tussen fietsers en automobilisten blijft dan bestaan. Een rotonde daarentegen geeft een totaaloplossing, die er voor zorgt dat de snelheid op de Molenweg lager wordt, de doorstroming verbetert en het aantal conflicten tussen weggebruikers vermindert. Er is daarom gekozen voor een rotonde en niet voor een tunnel.

Bij besluit van 7 april 2009 (raadscommissie Ruimte 18 mei 2009) is nog eens bevestigd dat de aanleg van een rotonde de beste oplossing is, die de meeste veiligheid biedt aan fietsers. Om de route voor fietsers nog aantrekkelijker te maken is besloten om de Sportlaan af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dat wordt gerealiseerd door de Sportlaan bij de nieuw aan te

Bijlage 1: 15 december 2010

leggen rotonde af te sluiten. Hierdoor neemt het sluipverkeer op de Sportlaan af. Het vrachtverkeer van het bedrijventerrein wordt gedwongen via de Europaweg te rijden. Het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers neemt daardoor nog verder af. Er ontstaat op die manier een eenduidige veilige fietsroute van het dorp naar de sportvelden.

De keuze voor een rotonde is derhalve een welbewuste en weloverwogen beslissing, die verschillende malen in de openbaarheid is besproken.

In de uitgave van het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur C.R.O.W., publicatie 126 "Eenheid in rotondes", is een hoofdstuk gewijd aan de afweging tussen een rotonde of een kruispunt met een verkeersregelinstallatie (VRI). Hierin wordt aangegeven dat in het kader van de Visie Duurzaam Veilig Verkeer, rotondes de voorkeur krijgen boven kruispunten met een verkeersregelinstallatie.

Aangegeven wordt dat bij reconstructie altijd bekeken zou moeten worden of het mogelijk is een rotonde aan te leggen. Hoewel dit afhankelijk is van de concrete situatie, zijn er wel een aantal algemene aspecten aan te geven die de voorkeur voor een rotonde onderstrepen.

Door de lagere conflictsnelheid is de kans dat een ongeval ernstig afloopt op rotondes een stuk kleiner dan op kruispunten. De vormgeving van een rotonde dwingt dat af.

In stille en nachtelijke uren worden door een rotonde lagere snelheden afgedwongen. Op kruispunten wordt in die perioden vaak met hoge snelheden gereden en veelvuldig roodlicht genegeerd, hetgeen leidt tot aanrijdingen. Voorrangsongevallen met ernstige afloop komen op rotondes vrijwel niet voor.

Ook kop-staartbotsingen ontstaan veelvuldig bij verkeersregelinstallaties, omdat het afrem- en stopgedrag niet alleen wordt bepaald door de verkeerssituatie, maar ook afhankelijk is van de anticipatie van de automobilist. Bij rotondes komen kop-staartbotsingen ook wel voor, maar door de afgedwongen lagere snelheid beduidend minder.

Een rotonde geeft een hogere beleving van de verkeersveiligheid door de inrichting en lagere conflictsnelheid.

Een rotonde geeft een betere doorstroming. Bij VRI's zijn de verliestijden groter, omdat de installatie rekening houdt met de afwikkeling van een cyclus en ontruimingstijden. Een rotonde kan een belemmering vormen als één toerit extreem druk is, waardoor problemen ontstaan bij het oprijden van de rotonde. In dit geval zijn de aantallen echter niet zodanig dat problemen te verwachten zijn.

Indien de fietsers op een rotonde voorrang krijgen, betekent dit dat ze nauwelijks hoeven wachten. In de regel is bij een rotonde zowel de wachttijd, als de verliestijd voor fietsers en voetgangers korter dan bij een VRI. Een rotonde is voor fietsers dus aantrekkelijker.

Het is daarom, zowel uit het oogpunt van verkeersveiligheid, als in het kader van het creëren van een zo aantrekkelijke mogelijke route voor fietsers, beter om een rotonde aan te leggen dan om een verkeersregelinstallatie toe te passen.

De ingebrachte zienswijzen geven daarom geen aanleiding om de keuze voor de aanleg van een rotonde te herzien.

Overigens wordt die keuze in het bestemmingsplan niet vastgelegd. In het bestemmingsplan wordt de verkeersbestemming zodanig verruimd, dat daarbinnen een rotonde (met een beperkte aansluiting van de Sportlaan) kan worden aangelegd. In het oude bestemmingsplan was die ruimte er niet. Het bestemmingsplan bepaalt echter niet dat er ook daadwerkelijk een rotonde aangelegd moet worden.

III. Veiligheid

Hiervoor is al aangegeven dat, hoewel een fietstunnel de meeste verkeersveiligheid biedt, hiervoor om andere redenen niet is gekozen. Een rotonde heeft wat de veiligheid betreft de voorkeur boven een kruispunt met een verkeersregelinstallatie.

Gesteld wordt dat een rotonde onveilig is omdat geen sprake zou zijn van uniformiteit in de vormgeving. Dit is niet terecht. De eerder genoemde CROW-publicatie 126 "Eenheid in rotondes" geeft duidelijke richtlijnen voor de vormgeving van een rotonde. Op grond van diverse argumenten

komt het CROW tot één eenduidige aanbeveling voor toepassing en uitvoering van de vormgeving van een rotonde en de voorrangregeling voor fietsers en voetgangers:

- binnen de bebouwde kom fietsers in de voorrang, voetgangers bij voorkeur vrije doorgang;
- buiten de bebouwde kom fietsers uit de voorrang, voetgangers geen vrije doorgang.

Als uitvloeisel hiervan worden ook aanbevelingen gedaan voor de maatvoering, inrichting en vormgeving van rotondes en oversteeksituaties.

De kruising van de Molenweg / Veldweg / Sportlaan is gelegen binnen de bebouwde kom. Er is dus uitgegaan van een rotonde met fietsers in de voorrang. Dit is inderdaad anders dan de rotonde op de kruising Kamperweg / Molenweg. Die rotonde ligt buiten de bebouwde kom. Daarom zijn daar de fietsers uit de voorrang gelaten.

Er is dus wel degelijk sprake van een eenduidige regeling voor de aanleg en vormgeving van rotondes en de daarop te hanteren voorrangregeling.

In één van de zienswijzen wordt aangegeven dat een rotonde onveilig is omdat deze is gelegen na een bocht in de weg. De automobilisten zouden met hoge snelheden de bocht omkomen en dan schrikken van de rotonde. Dit valt mee. Komende vanuit oostelijke richting over de Molenweg is er over een afstand van circa 170 meter vrij zicht op de rotonde. Bovendien is door de herinrichting van de Molenweg en de aanleg van een rotonde op de kruising Zwolseweg – Molenweg de snelheid van het verkeer aanzienlijk terug gebracht. Juist door de aanleg van 2 rotondes wordt duidelijk dat men niet meer buiten de bebouwde kom rijdt, maar binnen de bebouwde kom over een bedrijventerrein. De snelheid is dus maximaal 50 km p/uur.

Komend vanuit westelijke richting over de Molenweg krijgt men al snel zicht op de rotonde en weet men dat er geremd moet worden. Dit effect wordt versterkt door het maken van middengeleiders en door op de middengeleiders en op de rotonde borden te plaatsen.

IV. Effecten van de rotonde

Door de indieners van de zienswijzen is aangegeven dat een rotonde gevolgen heeft voor het landschap (meer asfalt / minder groen) en voor de geluidsbelasting (remmen en optrekken verkeer en daardoor een hogere geluidsbelasting op de omliggende woningen).

Landschap

In het bestemmingsplan wordt de verkeersbestemming verruimd, ten koste van de bestemming agrarische gebied. De oppervlakte daarvan is echter beperkt tot de ruimte die nodig is om een rotonde aan te leggen met een beperkte aansluiting van de Sportlaan. De totale oppervlakte van de gronden die zijn aangekocht om de rotonde te kunnen realiseren is 286 m² (88 m² ten noorden van de Molenweg en 198 m² ten zuiden van de Molenweg). De landschappelijke consequenties daarvan zijn minimaal.

Er ligt nu ook al een kruispunt, met een asverspringing van de Veldweg t.o.v. de Sportlaan. Het kruispunt is daardoor onoverzichtelijk. Dit wordt versterkt door de naastgelegen aansluiting van de Kommerseweg op de Veldweg. Door een rotonde aan te leggen ontstaat een duidelijk beeld en wordt duidelijk gemaakt dat er op deze plek sprake is van een overgang van het buitengebied naar de bebouwde kom.

Geluidsbelasting

Met het oog op de plannen om een rotonde aan te leggen is een akoestisch onderzoek gedaan door Adviesbureau BVA uit Zwolle. Hierin zijn de geluidsconsequenties op een rijtje gezet. De conclusie is dat er bij 3 woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, aangezien de geluidsbelasting van het verkeer op de woningen met meer dan 2 dB toeneemt en de hoogst toelaatbare waarde wordt overschreden. Dit betekent dat er niet zondermeer tot realisatie van een rotonde kan worden overgegaan, maar dat er maatregelen moeten worden getroffen.

In het ontwerp van de rotonde is daarom uitgegaan van de toepassing van een stiller verhardingstype (maatregel aan de bron) in combinatie met het aanbrengen van geluidsafschermdende voorzieningen (geluidswal en/ of geluidsschermen). De exacte maatregelen worden in overleg met de betreffende bewoners bepaald.

In het akoestisch rapport wordt uitgegaan van een verkeersintensiteit die is gebaseerd op verkeerstellingen in 2009. Deze aantallen zijn doorgerekend naar een verwachte verkeersintensiteit in 2020. De vraag is gesteld of deze intensiteiten nog wel kloppen, omdat inmiddels bekend is geworden dat er in de omgeving verschillende ontwikkelingen zijn die effect zouden kunnen hebben op de verkeersintensiteit. Het effect van deze ontwikkelingen valt echter mee. In het kader van de plannen voor de gemeentewerf heeft adviesbureau BVA een nadere analyse gemaakt van de verkeerssituatie ten noorden van de Molenweg. Daarbij is rekening gehouden met de vestiging van de Action aan de Kamperzijweg, de bouw van een gemeentewerf aan de Veldweg en de gebiedsontwikkeling met woningen en bedrijfskavels aan de Veldweg en Eeuwlandseweg. Door deze ontwikkelingen neemt de verkeersbelasting weliswaar wel wat toe, maar blijft desondanks relatief laag. Door de uitvoering van de diverse voorgestelde maatregelen, zoals het afsluiten van de Sportlaan, de aanleg van de rotonde, de verbreding van de Veldweg met fietsstroken en de aanleg van verhoogde kruisingsvlakken in de Veldweg, zal het sluipverkeer afnemen en wordt de toename van de verkeersbelasting teniet gedaan.

In het rapport van BVA over de verkeerssituatie ten noorden van de Molenweg is aangegeven dat de getelde aantallen iets hoger liggen dan in het rapport van september 2009, maar de stijging is zo gering dat deze valt binnen de normale seizoensfluctuatie.

Alvorens tot de aanleg van geluidsafschermende voorzieningen wordt overgaan zal gecontroleerd worden of met de voorgestelde maatregelen (exacte plek, hoogte, materiaalkeuze, wijze van uitvoering e.d. voldaan zal worden aan de beoogde reductie van de geluidsbelasting.

Indien bij de uitvoering van de maatregelen niet wordt voldaan aan de daaraan te stellen eisen dan kan hiertegen worden geageerd op basis van het gestelde in de wet geluidhinder. De aanleg van een rotonde valt onder afdeling 4 (reconstructies) van Hoofdstuk IV (zones langs wegen). In artikel 99 is aangegeven dat niet met de aanleg van een wijziging aan de weg mag worden gestart alvorens een onderzoek is gedaan naar de veranderingen die optreden in de geluidssituatie. Wanneer uit dat onderzoek blijkt dat sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, dan moet getracht worden de geluidsbelasting door het treffen van maatregelen te beperken tot de wettelijk aangegeven grenswaarden.

Aangezien door het treffen van maatregelen voldaan zal worden aan de wettelijke eisen ten aanzien van de geluidsbelasting, geven de ingediende zienswijzen geen aanleiding om af te zien van de vaststelling van het bestemmingsplan.

V. Afsluiting Sportlaan.

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de verruiming van de verkeersbestemming op het kruispunt van de Molenweg / Veldweg / Sportlaan. Door deze verruiming ontstaat er voldoende ruimte om een rotonde aan te leggen.

Daaruit vloeit niet automatisch voort dat de Sportlaan zal worden afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Er ontstaat juist meer ruimte binnen de verkeersbestemming. Binnen de verkeersbestemming zou ook de bestaande situatie kunnen worden gehandhaafd. Er is immers sprake van toelatingsplanologie en niet van een verplichte uitvoering.

De bezwaren tegen het afsluiten van de Sportlaan richten zich daarom ook niet zo zeer tegen het bestemmingsplan, maar tegen het verkeersbesluit om de Sportlaan af te sluiten.

Voor dat verkeersbesluit geldt een afzonderlijke rechtsgang. De tegen het ontwerpbesluit ingebrachte zienswijzen zijn behandeld door het college; de bezwaren tegen het verkeersbesluit zijn voorgelegd aan de adviescommissie voor de bezwaarschriften en tegen het uiteindelijke besluit staat beroep open bij de rechtbank.

De zienswijze hierover geeft daarom geen aanleiding om niet over te gaan tot de vaststelling van het bestemmingsplan.

Zienswijzennotitie bestemmingsplan "Hoornerveen, 13e herziening, rotonde"

Algehele conclusie

De ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk, maar geven geen aanleiding om het bestemmingsplan "Hoornerveen, 13^e herziening, rotonde" niet of gewijzigd vast te stellen.

Heerde, 14 december 2010.