

Samenvatting en beoordeling zienswijzen fietspad Zuiderzeestraatweg

Naam: Bomenstichting

Adres: Uiterwaardenstraat 308 – Amsterdam

Samenvatting

1. Het is de vraag of een vrijliggend fietspad wel noodzakelijk is. Zeker gezien het voorstel van het college aan de raad om geen vrijliggend fietspad aan te leggen tussen de Waterweg en de Vanenburgerallee. Wat is dan nog de toegevoegde waarde van dit plan?
2. De waardevolle lanenstructuur aan de Zuiderzeestraatweg kan niet worden gecompenseerd door elders bos en bosplantsoen aan te leggen.
3. Het ontwerp kan mogelijk aangepast worden zodat aan de zuidzijde meer bomen behouden kunnen blijven.
4. In het plan is de oversteek onvoldoende verkeerskundig onderbouwd. Ook is voor zover bekend geen verkeersbesluit genomen die de oversteek mogelijk maakt.
5. Er is geen Bomen Effect Analyse verricht. Gezien de grote landschappelijke waarde van de bomen is dit wel noodzakelijk. De bomen vormen ook een ecologische verbinding, en hebben dus ook een natuurwaarde.
6. De wijzigingsbevoegdheid voor het aanleggen van fietspaden mag alleen toegepast worden indien geen aantasting optreedt van de gebiedsspecifieke kwaliteiten, waaronder begrepen de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden van het desbetreffende gebied. In dit geval worden er landschappelijke en natuurwaarden geschaad waardoor de wijzigingsbevoegdheid (door het college) niet toegepast kan worden.

Beoordeling

1. In het wijzigingsplan wordt op pagina 10 van de toelichting ingegaan op de Structuurvisie, waarbij ook wordt ingegaan op de reden waarom de gemeente hier een vrijliggend fietspad wil. Een vrijliggend fietspad is altijd veiliger dan bijvoorbeeld fietsstroken en het is (gezien de functie van de weg) niet reëel om van de Zuiderzeestraatweg een fietsstraat te maken. Dit wegvak maakt onderdeel uit van de route van het buitengebied naar het station + het industriegebied Keizerswoert + de bebouwde kom en omgekeerd. Tevens heeft het wegvak een rol als aansluiting bij het Gelders fietsnetwerk. In dit fietsnetwerk zijn de routes Stationsstraat en Stenenkamerseweg opgenomen.
Uitgangspunt is om de bebouwde kom in te richten als een 30 km/h weg en binnen dit gedeelte rode fietsstroken aan te duiden. Buiten de bebouwde kom, waar een snelheid geldt van 60 km/h, wordt aan de noordkant een vrijliggend fietspad aangelegd. Vanwege de snelheid en de drukte op dit weggedeelte is een vrijliggend fietspad noodzakelijk, om hier een goede fietsroute van te maken.

De gemeenteraad heeft op 6 juli jl. besloten dat zij ook tussen de Vanenburgerallee en de Waterweg een vrijliggend fietspad aan wil leggen.

2. De lanenstructuur wordt door het plan niet (wezenlijk) aangetast. Aan de zuidzijde verdwijnen ter plaatse van de komingang slechts een paar bomen. Aan de noordzijde wordt alleen een deel van het bosgebied gekapt.

De gemeente onderkent dat het plan effect heeft op het landschappelijk aanzicht van de weg. De gemeente heeft er bij het ontwerpen van de plannen echter alles aan gedaan om dit effect zo beperkt mogelijk te houden. Waar mogelijk wordt het landschap en de natuur versterkt. De bomenrij aan de zuidkant blijft (anders dan bij de eerste ontwerpen) geheel bestaan en aan de noordkant wordt slechts een gedeelte gekapt. Hierdoor blijven er voldoende bomen aanwezig en wordt de lanenstructuur naar de mening van de gemeente niet wezenlijk aangetast. Aan de noordkant bij het bosgebied, waar wel gekapt wordt, blijven de bomen in de wegberm behouden, het fietspad wordt achter deze rij aangelegd. Het beeld vanaf de weg blijft hierdoor zo veel mogelijk hetzelfde. Deze bomenrij krijgt juist meer ruimte om tot ontwikkeling te komen omdat de beplanting erachter wordt weggehaald. De boscompensatie is met name bedoeld om de oppervlakte natuur te compenseren.

In onderstaand plaatje wordt per deelgebied van het plan ingegaan op (het effect op) de lanenstructuur. Daarbij wordt naar aanleiding van de zienswijze in het wijzigingsplan voor een aantal locaties een nader voorschrift opgenomen, om het behoud van de bomen te waarborgen. De gemeente zal dit bij de vaststelling van het plan verwerken in de regels.



- 1:** lanenstructuur blijft in tact, er worden geen bomen gekapt. In de regels van het wijzigingsplan zal concreet worden opgenomen dat bij de werkzaamheden voor de aanleg van het voetpad maximaal 10 centimeter diep gegraven mag worden, gemeten vanaf de zijkant van de weg.
- 2:** lanenstructuur blijft grotendeels in tact, er worden 5 bomen gekapt.
- 3:** lanenstructuur blijft grotendeels in tact, er worden 3 bomen gekapt. In de regels van het wijzigingsplan zal concreet worden opgenomen dat het fietspad hier op minimaal 2 meter van het hart van de te behouden bomen aangelegd dient te worden.
- 4:** lanenstructuur blijft in tact, er worden geen bomen gekapt.
- 5:** lanenstructuur blijft grotendeels in tact, er worden weliswaar bomen gekapt maar de eerste rij (in de berm) blijft staan.

Figuur 1: effecten van het fiets- en voetpad op de lanenstructuur langs de Zuiderzeestraatweg

3. Er worden aan de zuidkant 5 bomen gekapt, om de oversteek te kunnen maken. Er zijn – na intensief contact met de buurt – diverse ontwerpen uitgewerkt en het ontwerp dat er nu ligt heeft de minste impact op de landschappelijke waarden en de bomen en is daarnaast verkeerstechnisch goed.
4. De keuze voor de locatie van de in westelijke richting opgeschoven komingang is bepaald door het landelijke uitgangspunt dat een bebouwde kom gekenmerkt wordt door het type bebouwing. Tevens is de locatie -mede in verband met geluid- bepaald op gelijke afstand van de woningen Zuiderzeestraatweg 7 en 10. De bochten voor voetgangers en fietsers zijn zodanig vormgegeven dat er toereikend uitzicht beschikbaar is om auto's op voldoende afstand waar te nemen. De bochten willen wij niet kleiner maken omdat er dan te veel sprake is van zogenaamd "teveel uitzicht via de schouder" wat voor ouderen extra gevaar oplevert. De gemeenteraad dient nog formeel de (nieuwe) grens van de bebouwde kom aan te wijzen. Daarna kan het college het benodigde verkeersbesluit nemen, voor het plaatsen van verkeerstekens (borden). Dit zal na het afronden van dit wijzigingsplan gebeuren.
5. Er is bij het opstellen van het bestek van het fietspad en in het kader van het ecologisch onderzoek uitvoerig gekeken naar het effect van de werkzaamheden op de bomen. Zoals eerder aangegeven is voor de gemeente bij dit definitieve ontwerp nadrukkelijk uitgangspunt geweest dat er zo min mogelijk bomen gekapt hoeven te worden, zeker de bomen die beeldbepalend zijn. De ecologische waarde van de individuele bomen is onderzocht in het kader van het ecologisch onderzoek. De algemene ecologische waarde van bomen wordt onderkend, en daarom wordt het oppervlakte verlies ook (met 120%) gecompenseerd.

Bij het opstellen van het bestek is concreet gekeken hoe het effect op de bomen (die niet gekapt worden) geminimaliseerd kan worden. Er is daarbij in het veld onderzoek gedaan naar het wortelstelsel van de bomen. Uitgangspunt is dat er geen uitgravingen plaatsvinden in de buurt van bomen, zodat er geen schade aan het wortelstelsel optreedt. Zo zal voor de aanleg van het voetpad de grond tot maximaal 10 centimeter diep uitgeschraapt worden en na het aanbrengen van circa 20 centimeter zand zullen de tegels er direct opgelegd worden. De uitgangspunten van dit bestek zullen nadrukkelijker worden opgenomen in de regels van het wijzigingsplan.
6. Gezien de beoordeling zoals gegeven in bovenstaande punten is de gemeente nadrukkelijk van mening dat er geen aantasting optreedt van de landschappelijke en natuurwaarden. De gemeente deelt de mening van de Bomenstichting dan ook niet dat van de binnenplanse wijzigingsbevoegdheid geen gebruik gemaakt kan worden.

Het is niet mogelijk gebleken om een goed fietspad aan te leggen zonder de kap van bomen. De afweging tussen het maatschappelijk belang voor de aanleg van het fietspad en het landschappelijk en natuur belang is door de gemeente zorgvuldig gedaan en er is zoveel mogelijk rekening gehouden met en tegemoet gekomen aan alle belangen.

Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze worden bij de vaststelling van het wijzigingsplan twee concrete regels in het plan toegevoegd ter bescherming van de aanwezige bomen. Dit is omschreven in het collegebesluit. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding voor het aanpassen of niet vaststellen van het wijzigingsplan.

Naam: de heer J. Ruiter

Adres: Zuiderzeestraatweg 9A

Samenvatting

De heer Ruiter is op zich niet tegen het aanleggen van fietspaden en het vergroten van de veiligheid. Tegen het wijzigingsplan heeft hij echter wel de volgende bezwaren:

1. Er is onvoldoende samenhang tussen de verschillende fasen die voor het traject station – A28 gepland staan. Hierdoor ontstaan onveilige situaties, qua aansluitingen en omdat er diverse malen moet worden overgestoken.
2. De fietsoversteekplaats is niet op een logische plek ingepland.
3. Alternatieve oplossingen zijn onvoldoende onderzocht.
4. De plannen hebben een verkeersaanzuigende werking, dat is voor dit gebied ongewenst.
5. De plannen richten onnodig grote schade aan flora en fauna aan. Er worden veel monumentale bomen gekapt en er verblijven dassen in het gebied.
6. De bezwaren tegen de kapvergunning moeten eerst afgehandeld worden, voordat dit plan verder in procedure kan gaan.
7. De financiële gevolgen van de plannen zijn onvoldoende onderbouwd.
8. De geplande maatregelen voor snelheidsbeperking van het verkeer zijn onnodig belastend voor het agrarisch verkeer.
9. Drempels en andere snelheidsbeperkers kunnen nuttig zijn maar zorgen ook voor een grotere milieubelasting.
10. Er is niet onderzocht wat de gevolgen van de plannen zijn voor de gevaarlijke stoffenroute, meer verkeer leidt tot meer risico's.

Beoordeling

Ontvankelijkheid van de zienswijze

Het wijzigingsplan heeft ter inzage gelegen voor een termijn van zes weken; van 11 mei tot 22 juni 2017. Dit is conform de Algemene wet Bestuursrecht. In deze wet is in artikel 3:16 aangegeven dat de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken bedraagt en dat deze termijn aanvangt met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.

De zienswijze is gedagtekend op 22 juni 2017 en verzonden en ontvangen op 22 juni 2017. De zienswijze is dus te laat ingediend. De zienswijze is daarmee niet-ontvankelijk.

Overigens is er in de zienswijze door de heer Ruiter ook niet aangegeven wat zijn persoonlijke, rechtstreekse en onderscheidende belangen zijn bij deze procedure. In de zienswijze wordt niet concreet aangegeven welke belangen van de heer Ruiter door het wijzigingsplan zouden worden geschaad, er worden alleen algemene aspecten genoemd.

Voor de volledigheid hebben wij de zienswijze hieronder kort inhoudelijk beoordeeld.

Inhoudelijke beoordeling

1. Binnen de bebouwde kom is een ander verkeersregime van toepassing dan buiten de bebouwde kom waar maximaal 60 km/h gereden mag worden. Het veiliger maken van de kruisingen in het gebied Steenenkamer maakt onderdeel uit van het programma “verkeersveiligheid Steenenkamer” en de daarbij behorende uitgangspunten voor onder andere verkeersveiligheid, bebouwde kom, fiets- en voetgangersvoorzieningen, snelheidsbeperkingen, et cetera.
Op pagina 10 van de toelichting van het wijzigingsplan wordt nader ingegaan op de samenhang van de diverse maatregelen.
2. De huidige komingang en de voetgangersoversteekplaats van landgoed De Vanenburg worden op een logische locatie gecombineerd waarbij de uitgangspunten zijn getoetst aan de landelijke regelgeving.
3. Zie punt 1 van de vorige zienswijze.
4. De beoogde maatregelen werken snelheidsremmend en bieden meer veiligheid voor de zwakkere weggebruikers.
5. Het huidige plan heeft meerdere toetsingsmomenten gehad waarbij de flora en fauna uitdrukkelijk aan de orde zijn gekomen. Daar waar mogelijk is ten gunste van deze aspecten het ontwerp aangepast, maar wel met behoud van voldoende verkeersveiligheid. Er heeft een ecologisch onderzoek plaatsgevonden.
Ons is niet bekend dat er dassen in het gebied verblijven. Dit is ook niet uit het ecologisch onderzoek naar voren gekomen. Er is verschil tussen het verblijven van dassen en het soms doortrekken van dassen.
6. De aanvraag omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen is ingetrokken. Eerst wordt de procedure van dit wijzigingsplan doorlopen.
7. De financiële consequenties zijn met het raadsvoorstel en de daarin opgenomen onderbouwing voldoende in beeld gebracht. De raad heeft voor de realisatie een budget beschikbaar gesteld.
8. De snelheidsremmende maatregelen vinden plaats op kruispunten waar het verkeer “uitwisselt” en op plaatsen waar de wegvakken te lange rechtstanden heeft. Daar waar dus mogelijke gevaren kunnen voor komen wordt de snelheid verlaagd door de maatregelen. Met de vormgeving wordt evenals voor vrachtverkeer rekening gehouden met het agrarisch verkeer.
9. Naar onze mening is er sprake van een afweging tussen verkeersveiligheid en de milieubelangen. Dat kan er in resulteren dat bepaalde vormen van snelheidsverlaging mogelijk (helaas) minder gunstig zijn voor het milieu.
10. De gevaarlijke stoffenroute die nu via de Zuiderzeestraat loopt richting Nulde, kan na het gereedkomen van de Henslare via deze Henslare en de Nijkerkerstraat lopen.
Besluitvorming daarover heeft nog niet plaatsgevonden.
Het is overigens niet de verwachting dat door deze plannen het verkeer op de Zuiderzeestraatweg sterk toeneemt, uitgangspunt van het plan is een veilige fietsroute.

Conclusie

De zienswijze is niet-ontvankelijk. Overigens geeft de zienswijze ook inhoudelijk geen aanleiding voor het aanpassen of niet vaststellen van het wijzigingsplan.