

Nota van zienswijzen



Samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan
Verlengde Roemer

Inleiding

Conform de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Verlengde Roemer van 15 maart tot en met 26 april 2017 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn van terinzagelegging was het voor een ieder mogelijk om zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. In totaal zijn er in deze periode 4 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan binnengekomen. Al deze zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ontvangen en daarmee ontvankelijk. Deze nota bevat een samenvatting van de zienswijzen en de gemeentelijke beantwoording daarvan.

In deze nota van zienswijzen is een samenvatting van de ingekomen zienswijzen opgenomen. Voor de volledige tekst wordt verwezen naar de inhoud van de ingekomen zienswijzen.

Nummer 1

Reclamant: Hoogheemraadschap van Rijnland

Zienswijze:

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft geen bezwaar tegen de voorgenomen herziening van het bestemmingsplan. Wel geeft het ontwerpbestemmingsplan aanleiding voor het maken van de volgende opmerkingen:

- a. Er wordt aangegeven dat onderdelen van het plan melding of vergunningplichtig zijn op grond van de Keur. Er wordt verzocht om de procedures voor de benodigde toestemmingen tijdig in gang te zetten;
- b. Er wordt verzocht om de in de toelichting van het plan vermelde beleidsregel 4 Compensatie verhard oppervlak te wijzigen in Uitvoeringsregel 11 Versnelde afvoer bij toename verhard oppervlak;
- c. Er wordt verzocht om de bestaande waterhuishoudkundige situatie in de toelichting van het plan te beschrijven;
- d. Er wordt verzocht om het totale te compenseren water duidelijk(er) in beeld te brengen;
- e. Er wordt verzocht om de aanleg van doodlopende watergangen te voorkomen;
- f. Er wordt gewezen op nadere informatie inzake grondwateronttrekking en lozing van grondwater.

Reactie

- a. Met deze opmerking wordt rekening gehouden. De gemeente is inmiddels daarover met reclamant in overleg getreden;
- b. *De toelichting van het bestemmingsplan is op dit punt worden aangepast,*

- c. Het bestemmingsplan betreft een partiele herziening van het bestemmingsplan Sierteeltgebied. In de toelichting van dit laatstgenoemde bestemmingsplan is al een uitgebreide omschrijving weergegeven van de waterhuishoudkundige situatie, ook voor wat betreft de polder waarop de nieuwe weg is geprojecteerd (Riethoornse Polder). *In de toelichting van het onderhavige bestemmingsplan is een aanvulling opgenomen, waarbij naar deze omschrijving wordt verwezen;*
- d. *In de toelichting van het bestemmingsplan is ter verduidelijking een afbeelding van het totale te compenseren water opgenomen.* Ook op dit punt is de gemeente inmiddels met reclamant in overleg getreden.

Nummer 2

Reclamant: Eigenaar van een perceel aan de Dijkgraafweg te Hazerswoude–Dorp

Zienswijze:

De zienswijze van reclamant kan als volgt worden samengevat:

- a. In het ontwerpbestemmingsplan worden diverse, van elkaar afwijkende, ontwerpen van de aan te leggen weg weergegeven;
- b. De Dijkgraafweg is geen openbare weg. Deze weg kan daardoor niet zomaar verbreed en opengesteld worden als openbare weg;
- c. Reclamant is van mening dat de bestaande geluidszones tussen de weg en daaraan gesitueerde woningen dienen te worden gerespecteerd;
- d. Reclamant is van mening dat de (bestaande) afstanden van woningen (specifiek Burgmeester Smitweg 49) tot openteelt dienen te worden gerespecteerd;
- e. Reclamant betwijfelt of de nieuwe weg een significante verbetering gaat leveren in de bereikbaarheid van het kwekerijgebied.
- f. Reclamant vraagt om deugdelijke afwatering van de nieuwe weg, specifiek in verband met de kwaliteit en de bruikbaarheid van de belendende kwekerijgronden;
- g. Reclamant vraagt om aandacht voor de aanwezige kikkerpopulatie (rugstreeppad);
- h. Reclamant vraagt om een toelichting naar de gefaseerde opzet van de aan te leggen weg;
- i. Reclamant mist in het ontwerpbestemmingsplan een toelichting waarin wordt weergegeven wat wordt gedaan met de aanbevelingen die in onder meer het uitgevoerde ecologisch onderzoek zijn vermeld;
- j. Reclamant vraagt om de toelichting van het gebruik van een in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (pagina 11) opgenomen foto;
- k. Reclamant verzoekt om nader onderzoek te verrichten naar de veiligheid van fietsers op de nieuw aan te leggen weg.

Reactie

- a. Reclamant wijst in deze op een verschil tussen de afbeelding van de weg, zoals opgenomen op (1) de verbeelding van het bestemmingsplan, (2) in (o.a.) paragraaf 1.2 van de toelichting van het bestemmingsplan en (3) op een bijlage van het van het bestemmingsplan deel uitmakende milieuonderzoek. De verbeelding van het bestemmingsplan geeft alleen de bestemming van het plangebied weer en de grenzen waarbinnen de nieuwe weg aangelegd zal worden. De verbeelding zegt verder niets over het ontwerp van de weg. Met de afbeelding, zoals (o.a.) in paragraaf 1.2 van de toelichting van het bestemmingsplan weergegeven, wordt slechts een schetsmatige situatie van het plangebied weergegeven. Ook dit betreft geen ontwerp van de weg. Alleen met de afbeelding op de betreffende bijlage van het milieuonderzoek is een uitwerking van het ontwerp voor het wegtracé weergegeven;
- b. Om de openbaarheid van een weg te bepalen wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de feitelijke openbaarheid en anderzijds de juridische openbaarheid van een weg. Van *feitelijke openbaarheid* van een weg is sprake, wanneer deze weg vrij voor eenieder toegankelijk is. Dit staat in artikel 1 van de Wegenverkeerswet. Het begrip 'weg' wordt in de Wegenverkeerswet als volgt gedefinieerd: alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten. Van *juridische openbaarheid* van een weg is sprake, wanneer die weg openbaar is in de zin van de Wegenwet. Een weg is op grond van deze wet openbaar:
 - wanneer hij, na het tijdstip van dertig jaren vóór het in werking treden van deze wet, gedurende dertig achtereenvolgende jaren voor een ieder toegankelijk is geweest;
 - wanneer hij, na het tijdstip van tien jaren vóór het in werking treden van deze wet, gedurende tien achtereenvolgende jaren voor een ieder toegankelijk is geweest en tevens gedurende dien tijd is onderhouden door het Rijk, provincie, gemeente of waterschap;
 - wanneer de rechthebbende daaraan de bestemming van openbare weg heeft gegeven.

De Dijkgraafweg is al meer dan tien achtereenvolgende jaren voor iedereen toegankelijk en wordt al meer dan tien achtereenvolgende jaren van gemeentezijde onderhouden. Bovendien is de gemeente eigenaar van de weg (kadastraal bekend Hazerswoude, sectie K, nummers 392, 393 en 64) en heeft de gemeente in die hoedanigheid de bestemming van openbare weg aan de weg gegeven.

- c. De nieuwe weg past niet binnen het vigerende bestemmingsplan Sierteeltgebied. Daarom is besloten over te gaan tot een partiele herziening van dit bestemmingsplan. Vanwege deze herziening is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat (o.a.) voor de woning Burgemeester Smitweg 49 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden maar

wel wordt voldaan aan de maximale grenswaarde van 53 dB. Voor deze woning is een hogere waarde vastgesteld van 50 dB. Daarbij zij opgemerkt dat de Wet geluidhinder geen onderscheid maakt in burgerwoning of bedrijfswoning; beiden dienen te voldoen aan de voorschriften uit de wet.

De betreffende algemene bouwregel is één op één overgenomen uit het bestemmingsplan Sierteeltgebied maar heeft voor het onderhavige plangebied geen inhoudelijke betekenis. *Deze regel is om die reden uit het bestemmingsplan Verlengde Roemer verwijderd;*

- d. Zoals reclamant zelf al aangeeft is in het kader van het wijzigingsplan Burgemeester Smitweg 49 ten behoeve van de omzetting van bedrijfswoning naar burgerwoning al geoordeeld dat deze omzetting vanuit milieuhygiëne inpasbaar is. Voor wat betreft gewasbeschermingsmiddelen is het volgende geconcludeerd: Het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen levert in de huidige situatie geen belemmering op voor het plan. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Overigens wordt het nieuwe bouwvlak strak om de huidige woning gelegd waardoor verplaatsing niet mogelijk is. Er is geen overweging ten aanzien van een watergang die noodzakelijk is om drift van gewasbeschermingsmiddelen te voorkomen. Indien deze watergang noodzakelijk zou zijn geweest dan was deze bestemming van watergang vastgelegd in de verbeelding bij het wijzigingsplan. Dit is niet het geval. Tevens is in het wijzigingsplan aangegeven dat de omliggende bedrijven al rekening moeten houden met de bestaande woning. Hier doet het plan voor de nieuwe weg geen afbreuk aan. De bestemming burgerwoning blijft van toepassing en daarbij veranderen de afstanden niet. De afstanden tussen de woning en de sierteeltpercelen blijven exact hetzelfde als ten tijde van het wijzigingsplan. In het wijzigingsplan is bovendien met reden omkleed dat een afstand van 25 meter tussen siergewassen (Burgemeester Smitweg 51) en de woning (Burgemeester Smitweg 49) voldoende is;
- e. De Verlengde Roemer maakt deel uit van een totaalpakket van infrastructurele maatregelen binnen het Uitvoeringsprogramma 2016 – 2020 waarin meerdere verbeteringen in de infrastructuur worden doorgevoerd. Dit pakket moet leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid en de (verkeers)veiligheid. Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is verwoord, zit de verbetering niet zozeer in het doortrekken van de Roemer alleen, maar juist in het totaalpakket van maatregelen. Het verlengen van de Roemer en de verbinding met de Dijkgraafweg/ Burgemeester Smitweg draagt bij aan een optimalisatie van de interne ontsluiting in de Greenport West;
- f. Op de Dijkgraafweg wordt nieuw asfalt aangebracht, met een minimaal hoogteverschil in vergelijking met het bestaande asfalt. Naast de nieuwe rijbaan met een breedte 6.5 meter wordt een wegberm van 3 meter aangelegd. Deze wegberm zal zodanig goed gedraineerd worden en van een dusdanige breedte zijn dat het regenwater, dat op het asfalt terecht komt, opgevangen kan worden in de wegberm. Hierdoor wordt het doorzouten op percelen van derden voorkomen en zal de kwaliteit van deze percelen niet verslechteren;

- g. In het van het ontwerpbestemmingsplan deel uitmakende ecologisch rapport is al aangegeven dat in de directe omgeving van het plangebied het voorkomen bekend is van diverse amfibieën en reptielen, waaronder de rugstreeppad. Ter bescherming van de rugstreeppad zijn in het rapport specifieke aanbevelingen gedaan.

Volledigheidshalve zij vermeldt dat in Nederland de volgende beschermde kikkersoorten voorkomen: boomkikker, bruine kikker, heikikker, meerkikker, middelste groene kikker en poelkikker. Niet alle genoemde soorten zijn even strikt beschermd. De volgende soorten zijn volgens de Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland vrijgesteld van de ontheffingsplicht. Daarmee geldt voor die soorten het lichte beschermingsregime van de zorgplicht en hoeft er voor deze soorten geen uitvoerig onderzoek te worden uitgevoerd: bruine kikker, middelste groene kikker en meerkikker. Poelkikker, heikikker en boomkikker zijn wel strikt beschermd, deze soorten zijn echter niet aangetroffen in het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan.

De (mogelijk) aanwezige kikkersoorten betreffen soorten die worden beschermd door de wettelijke zorgplicht. Dat is een aanbeveling waarover de vervolgvraag is gesteld. De aanbevelingen uit het rapport zullen voor zover van toepassing bij de uitvoering van het project worden opgevolgd. Daarom zijn de aanbevelingen in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 4.4 overgenomen.

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant is het rapport aangepast en zijn aanvullende (migrerende) maatregelen beschreven om verstoring van de (rugstreep)paddentrek en het aantal verkeersslachtoffers zoveel mogelijk te beperken. Bij de aanleg van de weg zullen permanente en/of jaarlijks herhaalde (tijdelijke) voorzieningen getroffen worden ten behoeve van de paddentrek. Deze voorzieningen zullen zodanig geplaatst en beheerd worden dat ze hun functie te allen tijden kunnen vervullen. Gedurende de aanleg van de weg zal er voorts voor worden gezorgd dat het plangebied ontoegankelijk is voor (rugstreep)padden;

- h. De fasering heeft betrekking op de voor de aanleg van de nieuwe weg te verrichten werkzaamheden en het borgen van de daarvoor beschikbare geld- c.q. subsidiestromen. De nieuwe weg is in 2 fasen opgedeeld. Fase 1 betreft het gedeelte van de weg, dat ligt tussen de Loeteweg en de Dijkgraafweg. Fase 2 betreft het gedeelte tussen de Dijkgraafweg en de Burgemeester Smitweg. Het realiseren van de weg kent de volgende stappen:

- Stap 1: aanbrengen voorbelasting ter plaatse van fase 1. Deze voorbelasting is nodig omdat op dit gedeelte van het traject nog geen weg aanwezig is. Het aanbrengen van de (deugdelijke) voorbelasting neemt ongeveer een jaar in beslag. In verband hiermee is eind 2016, separaat van de bestemmingsplanprocedure, al een omgevingsvergunning verstrekt;
- Stap 2: aanbrengen ophoging fase 2 en verwijderen voorbelastingen, aanbrengen constructies, aanbrengen wegverhardingen, openbare verlichting, bebording en groenvoorzieningen e.d. voor het totale project (fase 1 en 2).

Fase 2 zal niet opengesteld worden voor doorgaand verkeer zolang fase 1 niet is gerealiseerd;

- i. De aanbevelingen (te nemen maatregelen) die zijn gedaan op het gebied van ecologie, water en milieu zijn/worden bij de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en de daarvoor te verrichten uitvoeringswerkzaamheden in acht genomen. *De toelichting van het bestemmingsplan is voor wat betreft ecologie hierop aangepast;*
- j. Met de betreffende foto vindt een visualisatie van de huidige situatie van het plangebied plaats, specifiek voor wat betreft het noordelijke gedeelte daarvan;
- k. In het ontwerp van de nieuwe weg en de kruispunten is/wordt uiteraard aandacht besteed aan een goede verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie. Hierbij is/wordt ook rekening gehouden met het fietsverkeer. De Verlengde Roemer wordt dusdanig breed uitgevoerd waardoor aan beiden zijden van de weg een fietssuggestiestrook kan worden aangebracht. Aanvullend wordt gewezen op de reactie op de zienswijze van reclamant nr. 3, onder punt sub e.

Nummer 3

Reclamant: Eigenaresse van het perceel Loeteweg 4 te Hazerswoude-Dorp

Zienswijze:

De zienswijze van reclamant komt samenvattend op het volgende neer:

- a. Reclamant is tegen de aanleg van de weg omdat deze weg in haar ogen geen oplossing biedt voor de betreffende verkeersproblemen en voor haar veel overlast zal veroorzaken;
- b. De verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de aanleg van de weg op een gedeelte van het in eigendom van reclamant zijnde perceel;
- c. De bouwmogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan die zijn toegekend aan de bestemming Verkeer kunnen voor reclamant een beperking opleveren voor wat betreft zonlicht en uitzicht;
- d. Reclamant heeft opmerkingen voor wat betreft enkele milieuaspecten:
 - 1. Geluidsoverlast in en rondom woning;
 - 2. Gevolgen voor de woning vanwege trillingen;
 - 3. Overlast van fijnstof;
 - 4. Hinder vanwege lichtinval door koplampen van auto's;
 - 5. Onderzoek naar stikstofdepositie aanpak PAS;
- e. Reclamant vraagt om aandacht voor enkele verkeeraspecten:

1. Vormgeving van de kruispunten (Loeteweg/Verlengde Roemer en Roemer/Voorweg/Loeteweg);
2. Langzaam verkeer op deze kruispunten;
- f. Reclamant verzoekt om nader onderzoek naar c.q. verificatie van de verkeersintensiteit bewegingen op de Verlengde Roemer:
 1. Er is een fout in de vormgeving van een van de van het bestemmingsplan deel uitmakende rapport Effecten modelvariant doortrekken Roemer waardoor vervoersgegevens onduidelijk zijn;
 2. Reclamant stelt dat in het rapport van Goudappel Coffeng genaamd Effecten modelvariant doortrekken Roemer van 14 januari 2017 (rapport 1) gebruik gemaakt is van oudere gegevens dan het in het rapport Verkeersafwikkeling kruispunten Roemer etc. van 4 augustus 2016 (rapport 2);
 3. Reclamant stelt dat er geen verschil is in intensiteit tussen de verschillende kolommen in rapport 2 en dat er een toename plaatsvindt op de Zijde van 24000 naar 29000 mvt/etm.

Reactie

- a. De Verlengde Roemer maakt deel uit van een totaalpakket van infrastructurele maatregelen binnen het Uitvoeringsprogramma 2016 – 2020 waarin meerdere verbeteringen in de infrastructuur worden doorgevoerd. Dit pakket moet leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid en de (verkeers)veiligheid. Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is verwoord, zit de verbetering niet zozeer in het doortrekken van de Roemer alleen, maar juist in het totaalpakket van maatregelen. Het verlengen van de Roemer en de verbinding met de Dijkgraafweg/ Burgemeester Smitweg draagt bij aan een optimalisatie van de interne ontsluiting in de Greenport West.
Overigens vraagt de door reclamant opgeworpen stelling dat er veel extra verkeer op de Zijde ontstaat om een nuancering. Het betreft hier uitsluitend vrachtverkeer dat als gevolg van het vrachtwagenverbod niet meer via de Parklaan mag rijden en daarom gebruik moet maken van het westelijk deel van de Zijde. Op het andere deel van de Zijde neemt het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de maatregelen juist iets af;
- b. Voor de aanleg van de nieuwe weg zal geen gebruik worden gemaakt van het in eigendom van reclamant zijnde perceel. *De verbeelding van het bestemmingsplan is op dit punt aangepast;*
- c. Het onderhavige bestemmingsplan betreft een partiele herziening van het bestemmingsplan Sierteeltgebied. Voor wat betreft de bouwmogelijkheden is aansluiting gezocht bij de bouwmogelijkheden die voor de bestemming Verkeer in dit laatstgenoemde bestemmingsplan is opgenomen. *Om aan de grieven van reclamant tegemoet te komen zijn de bouwmogelijkheden aangepast: de maximale hoogte van de bouwwerken is beperkt tot maximaal 3 meter, zulks met uitzondering van lantaarnpalen. Voor lantaarnpalen blijft de maximale hoogte van 10 meter gehandhaafd;*

d.

1. De Wet geluidhinder beschrijft de voorschriften in situaties van aanleg van een nieuwe weg en bij reconstructie van een weg.

Daarmee kan de geluidsbelasting ter plaatse van de bestaande woningen niet oneindig toenemen.

Voor de woning Loeteweg 4 wordt een hogere waarde vastgesteld. Vervolgens wordt de hogere waarde bij het kadaster ingeschreven.

Bij toekomstige ontwikkelingen zal rekening gehouden worden met deze vastgestelde, in het kadaster vastgelegde, geluidsbelasting.

De Wet geluidhinder ziet er op toe dat vanwege de aanleg van een nieuwe weg het geluidsniveau in de woningen (verblijfsruimten) niet zal toenemen. Dit is geregeld in artikel 111b lid 2 in de Wet geluidhinder. Daartoe zal een nader onderzoek uitgevoerd worden om aan te tonen of de woning aan Loeteweg 4 voldoet aan een geluidsniveau van 33 dB in de woning. Indien hier niet aan wordt voldaan, worden geluidswerende voorzieningen in kaart gebracht. Deze zogenoemde gevelmaatregelen worden aangebracht na toestemming van de eigenaar van de woning. Het leefklimaat in de woning wordt daarmee niet nadelig beïnvloed.

Zoals in het akoestisch rapport beschreven staat, is stil asfalt niet wenselijk op kruisingen en in scherpe bochten omdat dit veel onderhoud vergt, met name omdat het vrachtverkeer op dit traject relatief hoog is.

Het plaatsen van geluidsschermen nabij kruisingen is vanuit verkeersveiligheid (belemmering zicht) niet gewenst. Tevens dient ter plaatse van een inrit van de woningen (bijvoorbeeld bij Voorweg 114) het scherm onderbroken te worden, zodat het akoestisch effect van het scherm nihil is;

2. Er bestaat in Nederland geen wetgeving met betrekking tot trillinghinder of schade door trillingen. Wel zijn door de Stichting Bouwresearch richtlijnen opgesteld voor hinder of schade als gevolg van trillingen. De richtlijnen hebben betrekking op schade aan gebouwen, hinder voor personen in gebouwen en storing aan apparatuur. Het is algemeen gebruikelijk om de SBR-richtlijnen toe te passen bij de meting en beoordeling van schade en hinder door trillingen. Verkeer kan trillingen langs de weg veroorzaken, dit wordt met name veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer. Dit kan als hinderlijk worden ervaren en in extreme gevallen leidt dit tot schade aan de woningen. Ten gevolge van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg neemt de kans op trillinghinder toe. Er is echter geen sprake van nieuwe situaties. De desbetreffende woningen, waaronder de woning van reclamant, hebben ook zonder de nieuwe ontsluitingsweg kans op trillinghinder. Er bestaat de bereidheid om overlastbeperkende maatregelen voor deze te treffen. Overleg daarover vindt reeds met reclamant plaats;

3. Vanwege de toename van het vrachtverkeer zal de concentratie fijn stof ter plaatse van de woning Loeteweg 4 toenemen. In het van het bestemmingsplan deel uitmakende milieuonderzoek wordt aangetoond dat de luchtkwaliteit met de aanleg van de nieuwe weg nog ruimschoots voldoet aan de wettelijke grenswaarde;

4. Van hinder vanwege licht van het verkeer is in de bestaande situatie reeds sprake. Hoewel het aannemelijk is dat reclamant geconfronteerd zal worden met enige extra lichtoverlast wordt in deze een groter gewicht toegekend aan het belang dat is gemoeid bij

de ontsluitingsweg dan aan de belangen van reclamant. Ook op dit punt bestaat echter de bereidheid om overlastbeperkende maatregelen in de vorm van beplanting of een scherm treffen, zowel aan de rand van het plangebied als in de tuin van reclamant. Het overleg hierover met reclamant is nog gaande;

5. Het plangebied van de weg maakt, behoudens het Nationaal Landschap 'Groene Hart', geen deel uit van een beschermd gebied en/of locatie betreffende: Natura 2000, Beschermd natuurmonument, Wetland, Nationaal Park, Nationaal Landschap of Natuurnetwerk Nederland. Op een afstand van 5.0 km ligt het Natura2000-gebied De Wilck, op 7.7 km de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en op 8.1 km De Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein. Het plangebied ligt op een afstand van 900 meter en meer van het Natuurnetwerk Nederland gebieden. De beoogde ontwikkeling betreft een verbindingsweg tussen de Loeteweg en de Burgemeester Smitweg. De toekomstige situatie verbeterd de doorstroming van verkeer waardoor huidige verkeersstromen gunstig worden verlegd. Daarom zal de nieuwe situatie een positieve ontwikkeling zijn in het kader van stikstofdepositie. De uitvoeringswerkzaamheden kunnen leiden tot een tijdelijke (lichte) toename in stikstofdepositie. Een toename in stikstofdepositie kan een effect op kwetsbare en gevoelige habitattypen veroorzaken. Echter leert de ervaring dat het projecteffect bij soortgelijke en grotere projecten op kwetsbare habitats de stikstofdepositie onder de drempelwaarde van 0,05 mol/hectare/jaar blijft. Tevens geldt voor de overige effecten (trillingen, geluid, optische verstoring etc.) dat de Natura2000 gebieden en Natuurnetwerk Nederland structuren voldoende groot, geschikt en op een ruime afstand zijn dat aanwezige soorten er geen effecten van ondervinden. Significant negatieve effecten ten aanzien van populaties en beschermde natuurwaarden worden daarom uitgesloten.

De PAS regelt onder de Wet natuurbescherming (Wnb) of projecten vergunningplichtig dan/wel meldplichtig zijn. Dit wordt meegenomen bij de wettelijk verplichte plantoets aan relevante regelgeving in de ruimtelijke onderbouwing van bestemmingsplannen. De PAS heeft het rekenmodel Aerialis aangewezen als het enig erkende rekenmodel om effecten op Natura2000 te kunnen meten. Binnen de rekenregels in dit rekenmodel is het niet mogelijk effecten te berekenen van verkeerbronnen op een afstand verder dan 3 kilometer gelegen van het beschermde natuurgebied. Dit is zo geregeld op basis van historisch onderzoek van TNO dat ook gebruikt is bij jurisprudentie. Die jurisprudentie stelt dat verkeersstromen op grotere afstand dan 3 kilometer verwijderd van natuurgebieden geen significante negatieve effecten veroorzaken. Bij dit project gelden afstanden tot de Nieuwkoopse Plassen (dichtstbijzijnde PAS gebied) van ruim 8 kilometer. Met Aerialis kunnen dan ook geen effecten worden berekend. Significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Daarmee is er geen vergunning- of meldplicht op grond van de Wnb. Aanvullend onderzoek naar de PAS aanpak is dan ook niet noodzakelijk;

- e. In het ontwerp van de nieuwe weg en de kruispunten is/wordt uiteraard aandacht besteed aan een goede verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie: het kruispunt Voorweg/Roemer/Loeteweg wordt iets verschoven in de richting van de Loeteweg waardoor er meer opstelruimte en zicht komt voor de overstekende fietsers op het fietspad naar de Loeteweg. In de huidige situatie dienen overstekende

fietzers naar de Loeteweg voorrang te verlenen aan het verkeer op het kruispunt. In de nieuwe situatie zal ook het verkeer uit de Loeteweg voorrang dienen te gaan verlenen. Hierdoor ontstaat ter plaatse duidelijkere verkeerssituatie voor de weggebruikers. Op het kruispunt komt een plateau met rood asfalt, vergelijkbaar met de huidige situatie. De verschuiving en de compacte uitvoering van het kruispunt in combinatie met de voorrangmaatregel zorgt voor een beperkte snelheid op het kruispunt. Op het kruispunt Roemer/Loeteweg komt ook een plateau met rood asfalt. Een voorrangmaatregel is hier niet nodig. Hier zal het verkeer van rechts dus voorrang krijgen.

De Roemer en de Verlengde Roemer liggen niet in één rechte lijn waardoor de beide kruispunten met de Loeteweg ook niet in één rechte lijn liggen. De uitvoering en de ligging van de 2 kruispunten, met een onderlinge afstand van 40 meter, voorkomt een hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Ook de ingestelde voorangsregeling werkt mee aan het verlagen van de snelheid op de Roemer/Loeteweg/Verlengde Roemer.

De Verlengde Roemer wordt dusdanig breed uitgevoerd waardoor aan beiden zijden van de weg een fietssuggestiestrook aangebracht kan worden.

Met het realiseren van een klein stukje fietspad aan één of twee zijden van het eerste deel van de Loeteweg wordt de verkeersveiligheid niet verhoogd; bij een fietspad aan één of twee zijden zouden alsdan op het kruispunt Voorweg/Roemer/Loeteweg voor overstekende fietsers vanaf het bestaande fietspad één of twee oversteken moeten worden aangelegd aan de zijden van het kruispunt waar geen opstelruimte is. Voorts betekent een fietspad aan twee zijden met twee oversteken dat fietsers ook via de kortste route tegen de richting over zullen oversteken. Op of voorbij het kruispunt Verlengde Roemer/Loeteweg zouden de fietsers bovendien na een korte afstand de rijbaan weer op moeten. Vooral bij een fietspad aan één zijde wordt het lastig om een verkeersveilige situatie te realiseren. Het wordt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt beter geacht om de fietsers meteen van het kruispunt Voorweg/Roemer/Loeteweg op de rijbaan, welke is voorzien van fietssuggestiestroken, te laten rijden;

f.

1. Er blijkt dat tijdens de conversie van het betreffende rapport naar pdf-formaat iets niet goed is gegaan. In de raadsstukken van 28 januari 2016 was dit rapport overigens wel goed geplaatst. *Aan het bestemmingsplan is als bijlage een correcte versie van het rapport toegevoegd;*
2. In rapport 1 over de Verlengde Roemer is inderdaad van de oudere modelversie 2.3 gebruik gemaakt. Dit rapport is echter van 14 januari 2016 en zat bij de te behandelen stukken in de gemeenteraad van 28 januari 2016. Het rapport dateert dus niet uit 2017. Bij het opstellen van rapport 2 was er inmiddels een nieuwere versie van het verkeersmodel beschikbaar;
3. In de tabel van de bijlage van rapport 2 zijn de intensiteiten weergegeven in de verschillende varianten. Op de middelste kolom wordt de intensiteiten weergegeven over 2021. Door autonome groei én de aanleg van de Bentwoudlaan verschillen de voor 2030

geprognostiseerde intensiteiten in de laatste twee kolommen met de in de middelste kolom weergegeven intensiteit.

De constatering dat er een groei op de Zijde plaatsvindt van 24000 naar 29000 motorvoertuigen is niet te herleiden uit de betreffende tabel. Waarschijnlijk heeft reclamant de twee verschillende trajecten van de Zijde bij elkaar opgeteld terwijl deze trajecten in elkaars verlengde liggen (oost en west).

Het opstellen van een nieuw verkeersonderzoek is op dit moment niet aan de orde. Het verlengen van de Roemer draagt onder andere bij aan het herschikken van routes. Wel is in het uitvoeringsprogramma Greenport Regio Boskoop–West opgenomen dat er een onderzoek plaatsvindt naar de verdeling van vrachtverkeer na aanleg van de Verlengde Roemer.

Nummer 4

Reclamant: mr. J.H. van Keeken (Van Keeken juridisch advies b.v.), namens de eigenaren van Burgemeester Smit 49 te Hazerswoude–Dorp

Zienswijze:

Reclamanten zijn van mening dat het ontwerpbestemmingsplan strijdig is met recht alsmede dat er sprake is van een voorgenomen besluit welke de Gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn bij afweging van de betrokken belangen niet behoort te nemen.

De zienswijze van reclamanten komen samenvattend op het volgende neer:

- a. De verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de aanleg van de weg op een gedeelte van het in eigendom van reclamanten zijnde perceel;
- b. Reclamanten zijn van mening dat het plan in strijd is met de Verordening Ruimte 2014 omdat er geen zwaarwegende argumenten aanwezig zijn voor gebruikmaking van de in deze verordening vermelde afwijkingsbevoegdheid met betrekking tot het sierteeltconcentratiegebied;
- c. Reclamanten zijn van mening dat het ontwerpbesluit Hogere waarden wet geluidhinder, dat gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen en mede betrekking heeft om de woning van reclamanten, onvoldoende is gemotiveerd en in strijd is met de Wet geluidhinder en de gemeentelijke beleidsregels dienaangaande. Reclamanten verwijzen voor deze tevens naar hun op het ontwerpbesluit Hogere waarden wet geluidhinder kenbaar gemaakte zienswijze;
- d. Reclamanten zijn van oordeel dat in het kader van ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen vormvrije MER-beoordeling heeft plaatsgevonden;
- e. Reclamanten zijn van mening dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening omdat met de nieuwe weg een onevenredige aantasting van hun woon- en leefklimaat plaatsvindt. De voordelen voor de aanleg van de weg wegen niet op tegen de nadelen (hinder,

waaronder trillinghinder) die zij ervan zullen ondervinden.

Reactie

- a. Voor de aanleg van de nieuwe weg zal geen gebruik worden gemaakt van het in eigendom van reclamanten zijnde perceel. *De verbeelding van het bestemmingsplan is op dit punt aangepast;*
- b. Het plangebied ligt op gronden die in de provinciale Verordening Ruimte zijn aangeduid als boom- en sierteeltgebied. De gronden met deze aanduiding zijn ingevolge de verordening primair bedoeld voor sierteeltbedrijven en daarbij behorende voorzieningen. Onder daarbij behorende voorzieningen verstaat de verordening onder meer waterberging, gietwaterbassins, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, bedrijfswoningen, bedrijfsruimten, infrastructuur en landschappelijke inpassing. Voor niet voorziene ontwikkelingen binnen het boom- en sierteeltgebied is in de verordening een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Deze afwijkingsmogelijkheid kan alleen worden toegepast indien sprake is van een zwaarwegend algemeen belang en er geen reële mogelijkheid is om die ontwikkeling buiten het boom- en sierteeltgebied te realiseren. Daarbij kan gedacht worden aan de aanleg of de verbreding van een doorgaande weg. In de verordening wordt de aanleg van een weg dus gezien als zijnde een zwaarwegend algemeen belang. De afwijkingsmogelijkheid biedt de gemeente de mogelijkheid om in het bestemmingsplan gemotiveerd af te wijken van het artikel over boom- en sierteelt in de verordening.
Het perceel van reclamanten ligt in het sierteeltconcentratiegebied van de Greenport Boskoop. Dit gebied is primair bedoeld voor sierteeltbedrijven. Er wordt gestreefd naar een vitale, duurzame en toekomstbestendige Greenport Regio Boskoop met instandhouding of verbetering van ruimtelijke kwaliteit. Het verbeteren van de bereikbaarheid in het sierteeltconcentratiegebied vormt een belangrijk onderdeel hiervan.
Het noordwestelijk deel van het sierteeltconcentratiegebied werd tot voor kort noord-zuid via twee wegen ontsloten: Roemer en Parklaan. Door de toenmalige gemeente Boskoop is besloten om de Parklaan tot woongebied te maken en de Parklaan voor het vrachtverkeer af te sluiten. Om een goede bereikbaarheid van het noordwestelijk deel van het sierteeltconcentratiegebied te behouden heeft de gemeente in samenspraak met het bedrijfsleven, omwonenden en andere overheidsorganisaties gekeken naar alternatieven. Vanuit het bedrijfsleven is het initiatief ingebracht voor het verlengen van Roemer naar de Burgemeester Smitweg. Naast het vervangen van de Parklaan als ontsluiting voor het kwekerijgebied, wordt hiermee een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling naar een economisch vitaal sierteeltgebied, specifiek voor het westelijk deel daarvan. De mogelijkheid tot het verlengen van de Roemer is opgenomen in de Intergemeentelijk Structuurvisie Greenport Regio Boskoop (vastgesteld in 2011) en vormt daarmee een integraal onderdeel van de gebiedsstructuur van het sierteeltconcentratiegebied.
Daarna zijn nog diverse nadere onderzoeken verricht waaronder (1) N207-zuid Aanvullende lokale maatregelen (9 oktober 2015) en (2)

Advies verkeer Boskoop (23 oktober 2015), beide opgesteld door Goudappel Coffeng, waarbij lokale maatregelen, waaronder de aanleg van de Verlengde Roemer, (nader) zijn onderzocht. *De genoemde rapporten zijn volledigheidshalve als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.* De gemeenteraad heeft mede aan de hand van het bovenstaande op 22 september 2016 de beslissing genomen voor de aanleg van de Verlengde Roemer.

Met de aanleg van de Verlengde Roemer wordt een stuk infrastructuur aangelegd waarmee de bereikbaarheid en de vitaliteit van het sierteeltgebied worden verbeterd. De aanleg van de weg maakt bovendien deel uit van een pakket van maatregelen die de leefbaarheid en de veiligheid in de dorpskern ten goede komen. Met de aanleg van de weg is daarom een zwaarwegende algemeen belang gemoeid. Reële mogelijkheden voor het realiseren van een alternatief voor deze ontwikkeling buiten het boom- en sierteeltgebied zijn niet voorhanden.

- c. Voor wat betreft de beantwoording van dit punt wordt korthedshalve gewezen naar het besluit Hogere Waarde Wet geluidhinder voor het Verlengde Roemer;
- d. Op basis van de beschrijving van de activiteiten in Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is er geen sprake van enige vorm van m.e.r.-plicht. In de wijziging van het Besluit m.e.r. van 16 mei 2017 is die beschrijving voor wegen niet aangepast. In Bijlage II van de Europese m.e.r.-richtlijn is “de aanleg van wegen” opgenomen. Het is onduidelijk of hiermee de Europese regelgeving correct geïmplementeerd is in de Nederlandse. Hierdoor zou er sprake kunnen zijn van een (Europese) plicht tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling zoals de reclamant aangeeft.

De breedte van de weg met 2 rijstroken en de lengte van ruim 1 kilometer zijn voor de m.e.r.-regelgeving beperkt. Uit de bijlagen bij het bestemmingsplan blijkt dat de (cumulatieve) geluidseffecten leiden tot een maximale verhoging met 3 dB. Middels geluiddemping kan de overlast hiervan gemitigeerd worden. Er vindt geen overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit op. Onaanvaardbare gezondheidseffecten zijn hiermee niet te verwachten. Er zijn in de omgeving van de beoogde weg geen veiligheidsrisicodragende objecten. De weg wordt aangelegd in agrarisch gebied en vervangt deels een reeds bestaande weg. Er zijn geen (significante) effecten te verwachten op beschermde natuurgebieden. Met maatregelen zijn effecten op beschermde plant- en diersoorten te voorkomen. Er worden geen archeologische resten in de bovenste 0,5 m van de bodem verwacht. Op basis van de milieuonderzoeken behorende bij dit bestemmingsplan kunnen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu uitgesloten worden;

- e. De aanleg van de nieuwe weg heeft gevolgen voor een aantal omliggende percelen, waaronder het perceel Burgemeester Smitweg 49. Op grond van de verrichte (milieu)onderzoeken blijkt dat deze gevolgen voor deze percelen beperkt zijn. De aanleg van de weg leidt niet tot een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat. Voor wat treft trillinghinder zij daarenboven het volgende vermeld. Er bestaat in Nederland geen wetgeving met betrekking tot trillinghinder of schade door trillingen. Wel zijn door de Stichting Bouwresearch richtlijnen opgesteld voor hinder of schade als gevolg van trillingen. De richtlijnen hebben betrekking op schade aan gebouwen, hinder

voor personen in gebouwen en storing aan apparatuur. Het is algemeen gebruikelijk om de SBR-richtlijnen toe te passen bij de meting en beoordeling van schade en hinder door trillingen. Verkeer kan trillingen langs de weg veroorzaken, dit wordt met name veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer. Dit kan als hinderlijk worden ervaren en in extreme gevallen leidt dit tot schade aan de woningen. Ten gevolge van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg neemt de kans op trillinghinder toe. Er is echter geen sprake van nieuwe situaties. De desbetreffende woningen, waaronder de woning van reclamanten, hebben ook zonder de nieuwe ontsluitingsweg kans op trillinghinder. Er bestaat de bereidheid om overlastbeperkende maatregelen voor deze te treffen en daarover met reclamanten in (nader) overleg te treden.