

Concept Nota van behandeling van de zienswijzen tegen het voorontwerpbestemmingsplan Oostelijke Rondweg Boskoop, module 4 (grondgebied Boskoop).

Het voorontwerpbestemmingsplan Oostelijke Rondweg Boskoop, module 4 heeft 6 weken (t/m 28 september 2011) ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn de volgende 6 zienswijzen ingediend:

Ingekomen zienswijzen:

1. Provincie Zuid-Holland, per e-mail ingekomen 22 augustus 2011;
2. VROM-inspectie (ministerie IenM), per e-mail ingekomen op 20 september 2011;
3. Hoogheemraadschap van Rijnland. Ingekomen 22 september 2011, document: 11104342;
4. Reclamant 4. Ingekomen 27 september 2011, document 11104381;
5. Reclamant 5, Ingekomen 27 september 2011, document: 11104412;
6. Reclamant 6, (ingekomen 27 september 2011, document 11104413;

1. Samengevatte zienswijzen van de Provincie Zuid-Holland:

1. De provincie Zuid-Holland stemt in het met het voorontwerpbestemmingsplan, maar heeft twee aandachtspuntjes. De toelichting moet qua bluswatervoorzieningen worden aangevuld en qua externe veiligheid (groepsrisico) wordt geadviseerd om bijgevoegd tekstvoorstel op te nemen.

Antw 1.1:

De opmerkingen zullen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie:

De toelichting van het bestemmingsplan zal op dit punt worden aangepast.

2. Samengevatte zienswijzen van VROM-inspectie (ministerie IenM):

1. De VROM-inspectie geeft aan dat de betrokken rijksdiensten geen aanleiding zien tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen.

Antw 2.1:

Ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

De zienswijze leidt er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

3. Samengevatte zienswijzen van het Hoogheemraadschap van Rijnland:

1. De bestaande en toekomstige waterhuishoudkundige situatie staat onvolledig op de verbeelding. Zo staat o.a. in de toelichting dat de sloten aan weerszijde met 3 meter verbreed worden, maar die strook ligt niet in het plangebied. Verzocht wordt dit aan te passen (conform toelichting). Verder staan de primaire watergangen niet op de verbeelding aangegeven.

Antw 3.1:

Op de verbeelding zullen de primaire watergangen worden opgenomen. Het bestemmingsplan is verder zo opgesteld, dat watergangen naast de rondweg kunnen worden gerealiseerd binnen de bestemming groen en/of verkeer. aangepast.

2. Verzocht wordt om een beschrijving van het watersysteem (waterkwantiteit, waterkwaliteit, beheer en onderhoud watergangen) te geven. Een tekstvoorstel is meegezonden.

Antw 3.2:

De toelichting zal worden aangepast op dit punt.

3. Het Hoogheemraadschap vraagt wat de gevolgen zijn van de ruimtelijke ontwikkeling voor het watersysteem en de KRW doestellingen en hoe de verontreiniging van het oppervlaktewater kan worden voorkomen?

Antw 3.3:

Momenteel rijdt het verkeer over diverse andere wegen in het gebied. Dit zal grotendeels overgenomen worden door de rondweg. Er zal op dit moment dus geen extra vervuiling komen van het oppervlakte water door extra vervuiling van motorvoertuigen. Het gaat hier vooral om verschuiven van vervoersstromen. Daarbij zal de afwatering van de weg grotendeels op de berm zijn en dus het oppervlaktewater veelal niet bereiken.

4. Het Hoogheemraadschap vraagt hoe de overige en primaire watergangen zullen worden gekruist, opdat wordt voorkomen dat er doodlopende overige watergangen ontstaan en er veel opstuwning optreedt.

Antw 3.4:

De primaire watergangen zullen door bruggen en duikers gekruist worden. Hierbij wordt, conform vooroverlegafspraken, rekening gehouden met de eisen van het Hoogheemraadschap.

5. Binnen de Gouwepolder heeft het hoogheemraadschap ook het vaarwegsbeheer. Conform het beleid moet bij vaarwegen een minimale vrije ruimte van 1,60mtr hoogte x 3,75mtr breedte worden aangehouden. Wordt hier rekening mee gehouden?

Antw 3.5:

Het beleid van het hoogheemraadschap is verwerkt in het bestemmingsplan en ook met minimale vrije ruimte van de vaarwegen is rekening gehouden.

6. Verzocht wordt om te verwijzen naar het waterplan voor Boskoop en Waddinxveen. Daarbij, per 22 december 2009 is er een nieuwe Keur in werking getreden en zijn de beleidsregels per 27 mei 2011 geactualiseerd. Gaarne aanpassen in toelichting (paragraaf 4.10.2)

Antw 3.6:

De toelichting zal op dit punt worden aangepast.

Conclusie:

De opmerkingen zullen worden meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

4. Samengevatte zienswijzen van reclamant 4:

Momenteel is de gemeente in overleg met de eigenaar om te komen tot een gewenste oplossing voor beide partijen. Een overeenkomst zal de gemaakte afspraken nog formaliseren. Onderdeel van die overeenkomst is de intrekking van de zienswijze. De overeenkomst is nog niet ondertekend.

1. Reclamant is tegen de aanleg van de rondweg module 4 en geeft aan dat de ruimte ontbreekt om de rondweg aan te leggen. Hiervoor is grond /voortuin van reclamant benodigd. O.a. om de benodigde zichtlijnen te realiseren.

Antw 4.1:

Om een goede verkeerskundige bocht te kunnen aanleggen is een klein gedeelte van het perceel van reclamant nodig voor de daadwerkelijke aanleg van de weg. Daarbij hebben wij aan de eigenaar gevraagd of het bespreekbaar is binnen de zichtlijnen een gedeelte van de voortuin te voorzien van lage beplanting (tot 1 m hoogte).

2. De rondweg betekent dat er geen ruimte meer beschikbaar is om het perceel van een nieuwe inrit te voorzien (en de huidige carport te blijven gebruiken).

Antw 4.2:

De huidige carport kan behouden blijven. Deze staat buiten de zichtlijnen voor het kruispunt. De bestaande aansluiting kan behouden blijven. Indien gewenst is het ook mogelijk dat er een aanpassing komt zodat de carport goed bereikbaar blijft.

3. De rondweg loop door de voortuin (siertuin) van de reclamant en de gemeente wil voorwaarden verbinden aan de mogelijkheden in de voortuin.

Antw 4.3:

Met reclamant wordt gesproken over de mogelijkheden van koop/gebruik van de voortuin/perceel. In goed overleg met de eigenaar wordt een overeenkomst voorbereid om te komen tot een gewenste oplossing voor alle partijen.

4. De gemeente wil al met al meer dan 50% van het perceel van reclamant om de rondweg, module 4, mogelijk te maken.

Antw 4.4:

Momenteel is de gemeente in overleg met de eigenaar om te komen tot een gewenste oplossing voor beide partijen.

5. Met de gemeente Boskoop zijn geen gesprekken mogelijk, waarbij reclamant op de wettelijk omschreven wijze 'schadeloos gesteld wordt'. Het argument is dat er onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn.

Antw 4.5:

Momenteel is de gemeente in overleg met de eigenaar om te komen tot een gewenste oplossing voor beide partijen. Met reclamant is gesproken en er is tot op heden nog geen consensus over 'de voortuin'. De schadeloosstelling op wettelijke basis (Wet ruimtelijke ordening) kan pas worden aangevraagd, als het ruimtelijk besluit onherroepelijk is. De opmerking dat 'er onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn', is ongefundeerd en nooit als argument gebruikt.

6. Reclamant vraagt om een second opinion qua geluidsoverlast (zowel van de brug, als van optrekkend en remmend verkeer) omdat de afstand van de rondweg tot de woning wel erg kort is.

Antw 4.6:

De milieudienst Midden Holland heeft uitgebreid akoestisch onderzoek + berekening gedaan en wij zien geen reden om daarvoor een second opinion te doen. Het staat reclamant vrij om zelf opdracht te geven voor een second opinion.

7. Reclamant vraagt om de gemeentelijke uitgangspunten en oplossingen voor de te verwachten overlast door geluid, stof, bereikbaarheid en geur. Welke aanpassingen moeten er plaatsvinden bij/aan de woning van reclamant om te kunnen blijven wonen op het perceel.

Antw 4.7:

De uitgangspunten voor de gemeente zijn de wettelijke normen die gelden voor de genoemde issues. Hieraan zal voldaan worden. Gebleken is dat er voor de woning van reclamant alleen gevelisolatie nodig is.

Uit het milieukundig advies blijkt dat de luchtkwaliteit (jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀) inclusief de nieuwe weg ruim voldoet aan de grenswaarden. Geur- en stofoverlast is niet te verwachten.

8. De huidige brug is niet berekend op de toename van het aantal verkeersbewegingen. De brug zal moeten worden aangepast. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat het om een primaire watergang gaat.

Antw 4.8:

De constructie van de bestaande brug voldoet aan alle eisen. Momenteel kunnen alle voertuigen over de brug. De locatie van de brug zal behouden blijven. De brug zal alleen aangepast worden voor het langzaamverkeer. Hierdoor wordt aan beide zijden het langzaamverkeer gescheiden van het snelverkeer. Deze brug zal tevens een verkeersremmende functie behouden.

De bocht naar Zuidwijk zal wat ruimer aangelegd worden, waardoor het verkeer beter zijn weg kan vervolgen. Dit omdat er momenteel een scherpe bocht aanwezig is. Voor de vaarbewegingen zal er geen verandering gaan optreden.

9. Reclamant ziet als enige oplossing voor de realisering van de rondweg, module 4, dat de woning van reclamant gesloopt moet worden. Graag verneemt reclamant de reactie van de gemeente hierop!

Antw 4.9:

Momenteel is de gemeente in overleg met de eigenaar om te komen tot een gewenste oplossing voor beide partijen....

Voor de realisatie van de rondweg hoeft de woning niet gesloopt te worden. Met gevelisolierende maatregelen wordt aan de wettelijke eisen voldaan.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

5. Samengevatte zienswijzen van reclamant 5:

1. De afwijking van het consensustracé is onvoldoende gemotiveerd. Waarom afwijken van een tracé waarmee de provincie al mee akkoord was gegaan? Bij dat tracé zou het woongebied van reclamant worden ontzien.

Antw 5.1:

Het voortraject heeft enige tijd gekost. Er is over meerdere tracés gesproken in het voortraject. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad op 24 februari 2011, na afweging van alle belangen, gekozen voor het voorliggende tracé. De onderbouwing van dit tracé is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

2. Op 10 december 2010 wordt gepubliceerd dat het voorliggende tracé het voorkeustracé is van de bewoners en de ondernemers. Dit is niet het geval, want 12 van de 13 bewoners/bedrijven aan de Randenburgseweg/Zuidwijk hebben ernstige bezwaren tegen het voorliggende tracé

Antw 5.2:

Tijdens de drukbezochte informatieavonden (1 december 2009 en 8 maart 2010) heeft een meerderheid van de aanwezigen zich uitgesproken voor het voorliggende tracé. De gemeenteraad heeft daarna bij de belangenafweging de uitkomsten van de twee informatieavonden zwaar meegewogen bij haar besluit.

3. Er zullen negatieve consequenties zijn voor de bewoners van Zuidwijk bij realisatie voorliggend tracé door het ontstaan van verkeersonveiligheid. De bestaande weg is en doorgaande fietsroute voor schoolgaand, woon- en werkverkeer. Het tracé krijgt 2 haakse bochten en de snelle en langzame verkeerstromen worden niet gescheiden. In het oorspronkelijke besluit rondweg gemeente Boskoop was dit wel als voorwaarde opgenomen. het

CROW adviseert een vrijliggend fietspad aan te leggen, maar hiervoor ontbreekt de ruimte.

Antw 5.3:

In het tracé komen inderdaad twee krappe bochten. Bij de vormgeving ervan is veilig gesteld dat deze bochten voor alle voertuigen (ook de grotere vrachtauto's) goed berijdbaar zijn en dat er met een lage snelheid moet worden gereden. Met die lagere rijsnelheid is er ook een verkeersveilige situatie bereikt. Dit geldt voor de beide bochten.

Aan de situatie bij Zuidwijk kan worden toegevoegd, dat met een aanpassing van het wegvak dat op de Randenburgseweg aansluit ook de voorrang ter plaatse op een duidelijke en verkeersveilige manier is geregeld. Voorts heeft de brug die er ligt en die gehandhaafd wordt een natuurlijke snelheidsremmende werking. Een brug in een weg, zoals die hier ligt, heeft een extra attentieverhogende werking. Ook deze brug draagt dus bij aan de verkeersveiligheid ter plaatse.

Wat betreft de positie van het fietsverkeer wordt het volgende opgemerkt. De Randenburgseweg is – evenals de Zuidwijk – een buiten de bebouwde kom (ingevolge de Wegenverkeerswet 1994) gelegen erftoegangsweg waarop een maximum snelheid van 60 km/u geldt en evenals op de Zuidwijk het geval is, krijgt de Randenburgseweg brede kantstroken die in de praktijk als fietssuggestiestroken functioneren. Dergelijke weginrichtingen zijn inmiddels een algemeen bekend wegbeeld geworden en de verkeersveiligheid bij dergelijke weginrichtingen is ook voor fietsers goed. Het CROW adviseert dergelijke weginrichtingen bij erftoegangswegen ook. Dat neemt niet weg dat in gevallen waarin voldoende ruimte voor vrijliggende fietspaden aanwezig is, wegbeheerders soms kiezen voor vrijliggende fietspaden. De Halve Raak is daarvan een voorbeeld, maar – zoals vermeld – is de wegingdeling met brede fietssuggestiestroken ook een goede en verkeersveilige oplossing. In het begrip erftoegangsweg ligt onder meer besloten dat er op zo'n weg veel erven van woningen en bedrijven ontsloten worden. Dat is op de Randenburgseweg ook het geval. Bij vrijliggende fietspaden moeten de fietsers die in- en uitritten kruisen en ook dergelijke situaties zijn niet altijd gewenst. De voors en tegens van beide tegen elkaar afwegend, is een weginrichting met suggestiestroken ook verkeerskundig benaderd een goede oplossing te noemen.

Op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is de maximum snelheid vaak 80 km/u en adviseert (het zijn richtlijnen) het CROW – mede gelet op de vaak hoge verkeersintensiteiten – wel vrijliggende fietspaden of parallelwegen waarop ook fietsers kunnen en moeten rijden. De N207 is een gebiedsontsluitingsweg.

4. Er zullen negatieve consequenties zijn voor de bewoners van Zuidwijk bij realisatie voorliggend tracé door geluidshinder en stankoverlast (optrekkend, remmend en stilstaand verkeer)

Antw 5.4:

Uit het milieukundig advies komt naar voren dat voor een aantal woningen aan de Zuidwijk de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg zal toenemen. Voor een deel worden deze effecten gecompenseerd door het toepassen van stil asfalt. Desalniettemin zal voor een aantal woningen wel sprake zijn van een toename van geluid op de gevel, wat resulteert in een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. Het betreft hier de

woningen aan de Zuidwijk 64, 66 en 68. Voor deze woningen wordt een Hogere Waarde aangevraagd. Om er zorg voor te dragen dat aan het vereiste binnenniveau wordt voldaan is voor deze woningen onderzoek gedaan naar de geluidswering van de diverse gevels van deze woningen. Uit de resultaten van het onderzoek in combinatie met de rekenresultaten, is gebleken dat voor al drie woningen de binnenwaarde van 33 dB niet wordt gehaald. Er zullen daarom gevelmaatregelen getroffen worden zodat aan de binnenwaarde kan worden voldaan.

Geconcludeerd wordt dat de gemeente zowel bron- als ontvangermaatregelen gaat treffen om te voldoen aan de wet- en regelgeving. Daarmee zal de geluidshinder voor de bewoners aan o.a. de Zuidwijk zoveel als redelijkerwijs mogelijk worden beperkt. Stankoverlast is niet te verwachten.

5. Bewoners Zuidwijk/Randenburgseweg betalen de prijs voor het verkeersveiliger/verkeersluwer maken van het Reijerskoop.

Antw 5.5:

Er is een belangenafweging gemaakt tussen de toen voorliggende tracés. Bij het gekozen tracé, waarvoor nu deze bestemmingsplan procedure loopt, heeft men gekozen voor minder wegen aan te leggen en de wegen optimaal te gebruiken en het gebied Zuidwijk een extra ontsluiting aan te bieden zodat herinrichting van dit gebied mogelijk is.

6. De ophaalbrug aan het einde van Zuidwijk vormt een echte bottleneck. Enkele aanpassingen zijn niet voldoende voor een vlotte verkeerafwikkeling.

Antw 5.6:

Zoals in antw 5.3 is aangegeven, is de weg een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met daarop een maximum snelheid van 60 km/u. Het is geen gebiedsontsluitingsweg en de verkeersintensiteiten zijn relatief laag. De rondweg heeft vooral een functie voor de afwikkeling van het verkeer dat de bedrijven in oost Boskoop generen. Daarbij is bij de planvorming uit een oogpunt van verkeersveiligheid bijzondere aandacht aan de beheersing van de rijsnelheden besteed. Daarom zijn snelheidsremmende voorzieningen nodig (zie ook de Halve Raak). De brug is zo'n voorziening: het is een natuurlijke wegversmalling met positieve effecten op de verkeersveiligheid. Er hoeft geen snelle doorstroming ter plaatse te zijn. Het is dan ook geen bottleneck, maar een natuurlijke voorziening om er de snelheid laag te houden.

7. Als in de toekomst ook nog een tweede oeververbinding over de Gouwe wordt gerealiseerd, dan wordt de verkeersdruk nog groter op de oostelijke rondweg, met alle nadelige gevolgen van dien.?

Antw 5.7:

De tweede oeververbinding is een separaat project, waarover op dit moment nog geen duidelijkheid te geven is. Dit is een wens op termijn waarover nog veel overleg zal zijn. De voorliggende oostelijke rondweg is bedoeld voor de ontsluiting van het sierteeltgebied. De provincialeweg N207 is en blijft bedoeld als de belangrijkste ontsluitingader van het gehele gebied.

8. In de intergemeentelijke structuurvisie Greenport, regio Boskoop neemt herstructurering een belangrijke plaats in. Verkeersdoorstroming is een belangrijk onderdeel, maar daarin schiet een ontsluiting via Zuidwijk/Randenburgseweg schromelijk tekort. Het consensus tracé vermeed deze problemen.

Antw 5.8:

Het voorliggende tracé leidt niet tot een doorstromingsprobleem. De berekeningen laten zien dat het verwachte aantal verkeersbewegingen ruim binnen de maximaal toelaatbare grenzen van de betrokken (bestaande) wegen blijft. Het consensusmodel liet de route over andere wegen lopen. De keuze voor het voorliggende tracé is gemaakt na afweging van alle belangen. Deze keuze is besproken in de ronde tafel gesprekken en bekrachtigd door de gemeente raad.

9. Het tracé wordt smal, krijgt en zeer smalle brug, haakse bochten en er komen geen fietspaden. Dit zijn onoverkomelijke knelpunten.

Antw 5.9:

De inrichting van de weg voldoet aan de eisen voor een 60 km//u weg. In het tracé zullen scherpe en minder scherpe bochten aangelegd worden. Deze bochten zullen er mede voor zorgen dat de maximum snelheid niet overtreden wordt. Verwezen wordt verder naar antw 5.3 en 5.8.

10. Het voorliggende tracé is een aantasting van het landschap.

Antw 5.10:

Er is een belangenafweging gemaakt. Gekozen is om het landschap zoveel mogelijk intact te houden en te ontzien.,
De gemeente is van mening dat in onderliggend plan een goed compromis is gemaakt van een ontsluiting van het economisch belangrijke sierteeltgebied, en inpassing in het aanwezige landschap. De gemeente heeft aanvullend daarop de ecologische waarde van het landschap middels onafhankelijk onderzoek in kaart gebracht. Er zijn geen beschermde soorten in het gebied aangetroffen waardoor de noodzaak ontstaat het plan aan te passen. Door juist dit tracé te kiezen vonden velen dat wij het landschap bij de Lansing zo veel mogelijk intact houden. En door zoveel mogelijk de bestaande wegen te gebruiken komen er minder nieuwe wegen.

11. Hoe wordt vermeden dat het verkeer via de Middelburgeweg via Zuidwijk naar Boskoop rijdt, in plaats van over de nieuwe rondweg?

Antw 5.11:

De route via Zuidwijk is een openbare route en kan gebruikt worden om in Boskoop te komen. Hierin zal geen verandering plaatsvinden.

12. Behoud natuurgebied de Lansing is een speerpunt van de gemeente. Waar komt de bescherming van dit gebied vandaan? Immers, dit (verruigde) gebied heeft ertoe geleid dat het soortenrijkdom van vogels ernstig is afgenomen. Het open polderlandschap met de vele zichtsloten wordt veel ernstiger aangetast door de rondweg.

Antw 5.12:

Juist door de burgers is gereageerd op een van de varianten die de Lansing zou gaan kruisen. Dit heeft de gemeente democratisch voorgelegd en in een van de informatieavonden besproken. Hier zijn alternatieve tracés uit gekomen. Dit is teruggekoppeld in een 2^e informatieavond waarna de aanwezigen dit tracé graag wilde voorstellen. Dit tracé is aan het bestuur van de gemeente voorgelegd en na de rondetafel bespreking is het besluit voor het voorliggende tracé genomen. De provincie heeft ingestemd met het voorliggende tracé.

13. Lange lijst met voordelen voor 'het voorkeurstracé (consensus), samenvatting van alle bovenstaande nadelen.

Antw 5.13:

De gemeenteraad van Boskoop heeft alle belangen rondom het tracé afgewogen en een positief besluit genomen op het voorliggende tracé.

14. De heer Den Uijl heeft een ontwerp gemaakt, waardoor er een brug minder gerealiseerd hoeft te worden, waardoor kosten worden bespaard en de rondweg ook een vloeiender verloop krijgt (zie kaart in bijlage bij zienswijze)

Antw 5.14:

De gemeenteraad heeft een algehele belangenafweging gemaakt en besloten het huidige tracé te gebruiken voor de oostelijke rondweg. De keuze is o.a. gemaakt om de natuur in de Lansing te ontzien en het ontwerp van de heer Den Uijl loopt juist door de Lansing.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

6. Samengevatte zienswijzen van reclamant 6:

1. Reclamant mede-ondertekenaar van zienswijze 5.

Antw 6.1:

Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.

2. De ophaalbrug, vanuit huis reclamant volledig zichtbaar, is te smal voor de rondweg. Vooral gelet op de verkeersveiligheid van de fietsers. Geadviseerd wordt om de fietsersbond te raadplegen.

Antw 6.2:

De opvatting dat de brug te smal voor de rondweg is, wordt niet gedeeld. Hiervoor is aangegeven welke rol de brug in de rondweg heeft en moet behouden. Voor ogen staat niet een weg voor snelrijdend verkeer, maar een weg die ook geschikt is voor vrachtverkeer en waarop de verkeersveiligheid voor fietsers goed is. Aan hetgeen daarover hiervoor is vermeld, kan worden toegevoegd, dat de situatie op dit moment voor de fietsers – in ontwerpstermen gesproken – minder verkeersveilig is dan in de situatie die voor ogen staat: ook nu rijdt er (vracht)verkeer en zijn er geen brede kantstroken voor de fietsers. Bovendien heeft de Randenburgseweg nu een lange rechtstand, hetgeen in het algemeen een snelheidsverhogend effect heeft. Met de hiervoor beschreven vormgeving van de zuidelijke bocht wordt die rechtstand verdeeld in twee kortere rechtstanden en dat heeft het positieve effect dat de rij snelheden op deze weg lager zullen worden. Er is geen aanleiding om in dit geval de fietsersbond te raadplegen, mede omdat vooral de verkeersveiligheid voor de fietsers en hun rijcomfort een belangrijk vertrekpunt bij de planvorming zijn geweest en nog zijn. De fietsersbond heeft ook niet gereageerd op het ontwerpbestemmingsplan.

3. De ophaalbrug heeft geen uitwijkmogelijkheid, waardoor het verkeer moet stoppen om voorrang te verlenen (dus filevorming, geluidshinder en luchtverontreiniging). Geen eigen belang, want brug is zeer passend in het landschap en moet dus blijven bestaan.

Antw 6.3:

Omdat deze soort brug op meerdere locatie in Boskoop voor komt moet dit ook in het landschap blijven bestaan. Het verkeersaanbod is niet zo groot dat er files zullen ontstaan. Wel is, net als nu in de bestaande situatie, dat er voorrang verleend moet worden, maar dit zal geen files veroorzaken.

4. Een tweede oeververbinding mag geen onderdeel uitmaken van het voorgestelde tracé, want de verkeersdruk leidt tot meer veiligheidsproblemen

Antw 6.4:

De tweede oeververbinding is een separaat project, waarover op dit moment nog geen duidelijkheid te geven is. Dit is een wens op termijn waarover nog veel overleg zal zijn. De voorliggende oostelijke rondweg is bedoeld voor de ontsluiting van het sierteeltgebied. De provincialeweg N207 is en blijft bedoeld als de belangrijkste ontsluitingader van het gehele gebied.

5. Zuidwijk en Reijerskoop zullen zwaarder belast worden door 'sluiproutemogelijkheid'. Deze route naar Boskoop is namelijk 1,3km korter. Het nemen van maatregelen aan het einde van Zuidwijk/t-splitsing Reijerskoop is niet echt gelukkig voor de bedrijven in Zuidwijk

Antw 6.5:

De verkeersstromen zullen inderdaad enigszins veranderen. Maar dat werkt in het voordeel van de burgers/bedrijven aan de Zuidwijk (namelijk betere ontsluiting. Over eventueel benodigde 'maatregelen' aan het einde van de Reijerskoop is nog geen besluit genomen.

6. Nogmaals, voorkeurstracé (door Lansing) van de bewoners heeft veel voordelen. Reclamant geeft aan open te staan voor gesprek / toelichting van de zienswijzen. Tevens verwijst reclamant naar correspondentie van 6 mei 2010.

Antw 6.6:

Het tracé (en alle varianten die tot dit tracé hebben geleid) is uitvoerig besproken en iedereen heeft input kunnen leveren. Het ingenomen standpunt over het tracé staat nu vast.

Conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.

Overall conclusie:

De zienswijzen leiden er niet toe dat het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangepast.