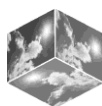


bestemmingsplan Reconstructie N271
2011, gemeente Gennep

Nota zienswijzen (geanonimiseerd)

status: definitief
datum: 3 september 2012
projectnummer: 220002
adviseurs: Jke / Wle

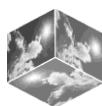




Inhoudsopgave

1	Ontvangen zienswijzen	1
2	Gemeentelijk standpunt	5
2.1	Procedure	5
2.2	Zienswijze 1	5
2.3	Zienswijze 2	5
2.4	Zienswijze 3	8
3	Ambtshalve wijzigingen	10
4	Raadsbesluit	11





1 Ontvangen zienswijzen

Zienswijze 1

Weth. wijk
-1731.212
Gemeente Gennep
13 JUN 2012
No 2012/2567
F.v. Duiel.
2012/109

Burgemeester en Wethouders
Zienswijze-ontwerp bestemmingsplan
Reconstructie N271 2011
Postbus 9003
6590 HD Gennep

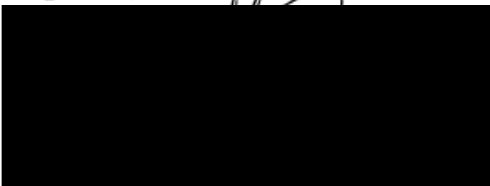
11-06-2012

Betreft: Zienswijze betreft ontwerp bestemmingsplan Reconstructie N271-2011

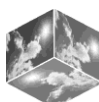
Mijnheer/mevrouw,

Hierbij willen wij nogmaals ons ongenoegen uitspreken betreft bovengenoemd project. Wij zitten met een groot probleem wat betreft het afvoeren van zand over de zwarteweg. Muren scheuren door trillingen, geluidsoverlast en uitlaatgassen. Het aanbrengen van een rotonde is dan ook geen optie voor ons, het geld besteden om een rondweg te realiseren is een betere investering en ontlasting voor de bewoners van de Zwarteweg. Wij zullen dan ook niet schuwen om via gerechtelijke wegen de schade aan ons pand betreft gescheurde muren op U te verhalen.

Hoogachtend,



[Faint, illegible text at the bottom of the page]



Zienswijze 2

WVS

Ingekomen Stukken
Raad _____
CAMbt

Gemeente Gennep
22 JUN 2012
No 2012/2683
-1.731.212.
F.v. Drv.

Gemeenteraad Gennep
T.a.v. Burgemeester en wethouders
Postbus 9003
6590 HD Gennep

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan "Reconstructie N271 2011"

Milsbeek, 21 juni 2012

Geacht College van Burgemeester en wethouders,

In aanvulling op onze eerder ingediende inspraakreactie op het "voorontwerp bestemmingsplan rotonde N271 - Zwarteweg" en de reactie van de gemeente in de "nota vooroverleg en inspraak" van 1 mei 2012 brengen wij in deze zienswijze het volgende onder uw aandacht.

Wij sluiten hierbij aan bij de probleemstelling zoals deze is geformuleerd in het "bestemmingsplan reconstructie N271 2011 van 1 mei 2012".

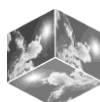
De probleemstelling, zoals deze aan de reconstructie van de N271 uiteindelijk ten grondslag heeft gelegen, is veelvoudig:

1. de slechte onderhoudstoestand van de provinciale weg;
2. de afwijking en de veiligheidsproblematiek tussen de aansluiting met de N271 en de Zwarteweg;
3. de veiligheid ter plaatse van het kruispunt Sprokkelveld-N271-Kerkstraat*;
4. de ontwikkelingssituatie van het bedrijventerrein Ovenberg*;
5. de gereden te hoge snelheid.

Ten aanzien van punt 2 merken wij op dat de huidige afwijking en de veiligheidsproblematiek voortkomen uit het feit dat de Zwarteweg een grote verkeersintensiteit kent met een zeer hoog aandeel zwaar vrachtverkeer. Op dit moment wordt er in gemeente Gennep serieus nagedacht over de aanleg van een rondweg. Naar verwachting zal hier binnen zeer afzienbare tijd duidelijkheid over zijn. Het argument van gemeente Gennep dat de geplande rotonde Zwarteweg al sinds 2004 op ontwerptekeningen van de provincie Limburg staat en nog nooit ter discussie heeft gestaan, is dan ook zwak te noemen. Indien de rondweg daadwerkelijk wordt gerealiseerd, ontstaat er immers een andere verkeersintensiteit op de Zwarteweg. Onze stelling is dan ook dat er gewacht zou moeten worden met aanleggen van de rotonde totdat helder is of er wel of geen rondweg wordt aangelegd. Wanneer er toch al sinds 2004 gesproken wordt over een rotonde dan zou een lichte vertraging geen punt moeten zijn.

Een verder argument dat de Zwarteweg in de toekomst altijd vrachtverkeer zal behouden, bestrijden wij. Gemeente Gennep kan er immers voor kiezen de Zwarteweg aan te wijzen als een 30 km zone met een inrijd verbod voor vrachtverkeer behoudens bestemmingsverkeer.

Ten aanzien van punt 3 en punt 4 stelt gemeente Gennep dat deze niet van belang zijn met betrekking tot de aanleg van de rotonde ter plaatse van de kruising met de Zwarteweg, wel van belang voor de gehele reconstructie. Wij zijn het hiermee oneens. Wij zijn van mening dat de veiligheidsproblematiek alleen maar wordt verergerd door de aanleg van een rotonde. Langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers zullen meer moeite gaan krijgen met het oversteken van de N271 omdat het huidige stoplicht ter hoogte van de Kerkstraat zal komen te vervallen. Dit betekent nogal iets voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen die woonachtig zijn in het Sprokkelveld. Op het punt waar het stoplicht zich nu bevindt, zal, indien de rotonde is gerealiseerd, het verkeer dat zojuist met een lagere snelheid de rotonde is gepasseerd, snelheid maken om de weg te kunnen vervolgen.



Ten aanzien van punt 5 stellen wij dat er andere verkeersremmende maatregelen zijn dan de aanleg van een rotonde. Wij noemden eerder het plaatsen van een flitspaal. Gemeente Gennep stelt, wat ons betreft onterecht, dat een flitspaal alleen wordt geplaatst wanneer er sprake is van een structureel hoog aantal ongevallen. Dit is onjuist. Flitspalen worden geplaatst wanneer er aanleiding is om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Voorbeelden in de directe nabijheid zijn de flitspaal op de Zwarteweg en die ter hoogte van de afslag Heljen op de N271.

Andere verkeersremmende maatregelen kunnen zijn: chicanes in de weg, andere bestratingvormen dan glad asfalt, verkeerslichten, verhogingen in de weg of een combinatie van deze maatregelen.

Dan tot slot de uitstoot van emissies. Gemeente Gennep stelt dat een rotonde naar verwachting juist leidt tot minder uitstoot van vuile gassen en roetdeeltjes ten opzichte van de huidige situatie.

Onder andere op de website van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit www.ivdm.nl is te lezen: "Het is veel vrachtwagen- en buschauffeurs een gruwel: het afremmen en optrekken voor één van de 4300 Nederlandse rotondes. Het kost brandstof, tijd en is slecht voor het milieu. Toch wil de overheid het aantal rotondes uitbreiden, tot zesduizend exemplaren.

Kosten: 1 miljard euro. Een slecht idee, stelt Nederlandse grootste verkeersadviesbureau, Goudappel Coffeng.

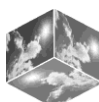
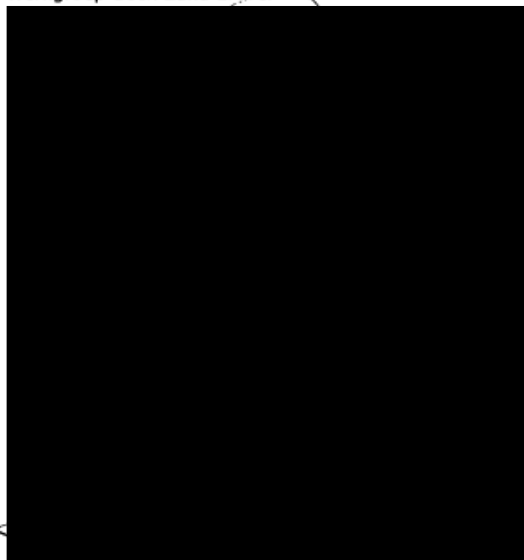
Volgens het bureau veroorzaken rotondes door het stoppen en optrekken 20 procent meer uitstoot dan alternatieven. Ook veroorzaken ze soms files op snelwegen, zegt Henk Tromp van Goudappel Coffeng. "Doordat verkeer na de afrit voorrang moet verlenen, komen er lange wachtrijen, tot ver op de snelweg."

Bovenstaand werd op 29 mei 2012 gepubliceerd in Trouw.

Wanneer wij lezen dat er op snelwegen files kunnen ontstaan dan zou dat ook kunnen betekenen dat er filevorming op de Zwarteweg ontstaat. Temeer omdat hier thans veel zwaar vrachtverkeer de N271 moet opdraaien en van zwaar vrachtverkeer is bekend dat zij slechts langzaam kunnen optrekken.

Met vriendelijke groet,

Werkgroep Geen Zand Erover



Zienswijze 3

Wol v

Gemeenteraad Gennep
T.a.v. Burgemeester en wethouders
Postbus 9003
6590 HD Gennep

T.v. Drail

-1.731.212.

Gemeente Gennep
27 JUN 2012
No 2012/2758
Ingekomen Stukken
Raad
Camb

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan "Reconstructie N271 - Milsbeek"

Milsbeek, 25 juni 2012

Geacht College van Burgemeester en wethouders,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in voor het bestemmingsplan Reconstructie N271, Milsbeek. Ik woon op Zwarteweg 4 en dit is nabij de door u beoogde Rotonde.

Door de Rotonde komt het punt waar het verkeer elkaar kruist dicht bij mijn woning te liggen. Hier heb ik problemen mee, omdat uit onderzoek¹ is gebleken dat een rotonde, door het stoppen en optrekken, voor 20 procent meer uitstoot van uitlaatgassen -dan alternatieven- veroorzaakt. Ik stel u dan ook middels deze zienswijze de vraag: Waar slaan de uitlaatgassen van het verkeer van de rotonde neer?

Ook veroorzaakt de rotonde meer files voor mijn huisdeur, omdat het verkeer van de Zwarteweg voorrang moet verlenen aan diegene die vanaf de Rijksweg komen, waardoor er lange wachtrijen voor mijn huisdeur zullen ontstaan en waardoor ik ongewenst in een slechter milieu kom te wonen a.g.v. de toename van emissies en meer geluidsproductie en slechtere verkeersveiligheid.

Daarnaast blijkt de zandwinning Teunessen te worden uitgebreid i.p.v. te worden beëindigd a.g.v. een nieuw project Koningsven - De Diepen. Door dit project zal het zandvrachtverkeer de komende tientallen jaren voortduren en zelfs in frequentie toenemen t.o.v. de huidige situatie. Dit vrachtverkeer komt en gaat via de Zwarteweg en dus via de door u beoogde rotonde. Dit komt de geluids- en luchtkwaliteit van het woon- en leefmilieu van de Zwarteweg niet ten goede. Dit baart mij grote zorgen, omdat het aantal files met vrachtverkeer voor mijn huisdeur zal toenemen waardoor ook het aantal trillingen en geluidsproductie zal toenemen omdat het vrachtverkeer door de rotonde meer remt en optrekt dan in de huidige situatie.

U zult begrijpen dat de komst van de rotonde mij, gezien bovenstaande, zorgen baart voor mijn woon- en leef- klimaat.

Om bovenstaande redenen vraag ik het bestuur om aan te geven :

1. Wat de milieu-effecten zijn van de Rotonde voor mijn woon- en leefklimaat gezien de onderzoeksgegevens van Goudappel Coffeng.
2. Wat het effect van de uitbreiding van de zandwinning betekent qua verkeersintensiteit (in vergelijking met de situatie dat er geen zandwinning meer zou zijn) en welke impact dit heeft op de de milieu-effecten van de Rotonde voor mijn woon- en leefklimaat.
3. Waar slaan de uitlaatgassen van het verkeer van de rotonde neer?

Met vriendelijke groet,



¹ Van Goudappel & Coffeng, op de websites www.ivdm.nl en www.trouw.nl van 29 mei j.l. : "Het is veel vrachtwagen- en buschauffeurs een gruwel: het afremmen en optrekken voor één van de 4300 Nederlandse rotondes. Het kost brandstof, tijd en is slecht voor het milieu. Toch wil de overheid het aantal rotondes uitbreiden, tot zesduizend exemplaren. Kosten: 1 miljard euro.



2 Gemeentelijk standpunt

2.1 Procedure

Het voorontwerp bestemmingsplan Reconstructie N271 2011 heeft in de periode van 1 december 2011 t/m 11 januari 2012 (6 weken) in het kader van de inspraak ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon ieder een inspraakreactie indienen. Van deze inspraakreacties werd een verslag gemaakt, te weten de 'Nota vooroverleg en inspraak'.

Vervolgens is de ontwerpfase ingezet. Het ontwerp bestemmingsplan Reconstructie N271 2011 heeft in de periode van 17 mei 2012 t/m 27 juni 2012 (6 weken) op basis van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn drie zienswijzen ingediend (zie hoofdstuk 1). De zienswijzen worden hierna samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

2.2 Zienswijze 1

Ingekomen 13 juni 2012

Samenvatting zienswijze

In verband met de overlast die wordt veroorzaakt door het transport van zand over de Zwarteweg wordt verzocht in plaats van een rotonde op de kruising N271-Zwarteweg een rondweg om Milsbeek heen aan te leggen.

Standpunt college

De huidige zand- en grindtransporten van en naar 'De Banen' zullen in 2013 worden beëindigd. Voor toekomstige zand- en grindtransporten van en naar 'Koningsven-De Banen' streven we naar een toekomstbestendige oplossing, mogelijk in de vorm van een rondweg. Maar los van een mogelijke rondweg –ook dus als er geen vrachtverkeer meer over de Zwarteweg komt- dan nog vinden we dat een rotonde de verkeersveiligheid verbetert.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren

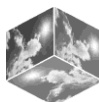
2.3 Zienswijze 2

Ingekomen 22 juni 2012

Samenvatting zienswijze

De zienswijze is samen te vatten naar een viertal opmerkingen:

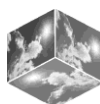
1. geconstateerd wordt dat de huidige verkeers- en veiligheidsproblematiek voortkomt uit het hoge aandeel zwaar vrachtverkeer op de Zwarteweg. Verzocht wordt om te wachten met de aanleg van de rotonde tot het moment dat duidelijk is of de aanleg van een rondweg doorgang vindt of niet. Indien een rondweg wordt gerealiseerd, ontstaat een andere verkeersintensiteit op de Zwarteweg, welke een rotonde overbodig maakt. De Zwarteweg kan daarnaast ook als 30 km/h-zone met een inrijdverbod voor vrachtwagens worden gerealiseerd teneinde vrachtverkeer te weren;



2. indieners zijn het oneens met de opvatting van de gemeente dat de veiligheidssituatie ter plaatse van de kruising van de N271 met de wegen Kerkstraat en Sprokkelveld en de ontwikkelingssituatie van het bedrijventerrein Ovenberg niet relevant zijn in relatie tot het bestemmingsplan voor de aanleg van de rotonde. Na het passeren van de rotonde zal het verkeer richting de genoemde kruising immers snelheid gaan maken, hetgeen gevaar oplevert voor overstekende (school)kinderen;
3. in plaats van de aanleg van een rotonde kunnen ook andere verkeersremmende maatregelen worden aangelegd, zoals een flitspaal, chicanes, andere bestratingsvormen, verkeerslichten, verhogingen in de weg of een combinatie hiervan;
4. het afremmen en optrekken voor rotondes kost brandstof, tijd en is slecht voor het milieu. Rotondes veroorzaken derhalve meer uitstoot van emissies. Ook veroorzaken ze soms files op (afritten van) snelwegen, hetgeen betekent dat ook kans bestaat op filevorming op de Zwarteweg.

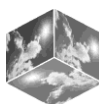
Standpunt college

- Ad 1. de planvorming ten aanzien van de aanleg van de rotonde staat los van de planvorming ten aanzien van de aanleg van een rondweg. Ook wanneer zwaar vrachtverkeer in de toekomst niet meer over de Zwarteweg zal rijden, is de kruising N271-Zwarteweg nog altijd voor verbetering vatbaar. Een rotonde is daarbij de beste verkeersmaatregel voor dit kruispunt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en verkeersafwikkeling voor met name de Rijksweg N271;
- Ad 2. in de huidige situatie is sprake van geen enkele verkeersremmende maatregel en kan het verkeer over de N271 probleemloos met (te) hoge snelheden langs de kruising met de wegen Kerkstraat en Sprokkelveld rijden. Bij een rotonde moet de naderingssnelheid van elk voertuig gering zijn om de rotonde te kunnen passeren. Na de passage zal inderdaad worden opgetrokken, echter de snelheid die ter plaatse van de nog geen 100 meter verderop gelegen kruising kan worden bereikt, zal veel lager zijn dan in de huidige situatie mogelijk is. De kans op ongelukken met fors letsel of dodelijke afloop is bij een rotonde dus veel kleiner. De ervaring leert dat een rotonde niet wordt gepasseerd met een snelheid van 80 km/uur of hoger, zoals dat in de huidige situatie wel het geval is (ondanks de ingestelde maximumsnelheid van 50 km/uur). Het ontwerp voor de reconstructie gaat bovendien uit van een nieuw wegprofiel. Dit nieuwe wegprofiel zal uitgevoerd worden als een zogenaamd kom-profiel. Een kom-profiel houdt in dat visueel herkenbaar wordt gemaakt dat men binnen de bebouwde kom van een kern rijdt, waar vervolgens een maximum snelheid van 50 km/h geldt. De nieuwe rotonde fungeert als een snelheidsremmer, die de snelheid van het wegverkeer moet terugbrengen van 80 naar 50 km/h. De uiteindelijke passeersnelheid zal zelfs liggen tussen de 35 km/h en 45 km/h. Daarnaast wordt door de aanleg van de rotonde ook de verkeersveiligheid op het kruispunt N271-Kerkstraat-Sprokkelstraat verbeterd, aangezien de verkeerssituatie op een rotonde overzichtelijker is dan op een kruispunt. Er hoeft alleen voorrang gegeven te worden aan verkeer op de rotonde dat maar van één kant kan komen. Opgemerkt wordt verder nog dat de vormgeving van het kruispunt Kerkstraat - Sprokkelveld buiten de werkingssfeer van het bestemmingsplan valt;



- Ad 3. ten aanzien van de genoemde verkeersremmende maatregelen kan worden gesteld dat uit landelijk onderzoek is gebleken dat de verkeersveiligheid op rotondes beter scoort dan op kruispunten die door middel van verkeerslichten worden geregeld. Maatregelen zoals chicanes, verhogingen (drempels), en andere bestratingsvormen zijn in onderhavig geval niet noodzakelijk, aangezien de aanleg van de rotonde gepaard gaat met het aanbrengen van een nieuw wegprofiel in de N271. Dit komprofiel (zie ook de beantwoording onder Ad 2.) werkt verkeersremmend. Het plaatsen van een flitspaal gebeurt niet door de wegbeheerder (Provincie Limburg), maar door de politie. De politie zal dit alleen doen wanneer er structureel ongelukken zouden gebeuren op dit punt, waarbij in eerste instantie (voordat wordt overgegaan tot het plaatsen van een paal) gekeken wordt of door een aanpassing van de weg de ongelukken kunnen worden voorkomen. In dit geval zal dan ook de politie niet overgaan tot het plaatsen van een flitspaal op basis van het hiervoor genoemde. Het is niet juist dat een flitspaal een veel effectiever middel is om hoge snelheden terug te dringen. Automobilisten die met de situatie bekend zijn, zullen inderdaad snelheid minderen ter hoogte van deze flitspaal, maar zullen zowel voor als achter de flitspaal hun snelheid niet minderen. Het enkel ter hoogte van de flitspaal aanpassen van de snelheid levert vervolgens ook weer gevaarlijke en niet wenselijke situaties op. Wegbeheerder (Provincie Limburg) tracht door de inrichting van de weg, door het ontwerp en de belijning het gedrag van de automobilist met betrekking tot snelheid te beïnvloeden;
- Ad 4. bij het handhaven van een voorrangskruispunt of bij de realisatie van verkeerslichten zal zwaar vrachtverkeer komende vanaf de Zwarteweg ook moeten afremmen en optrekken. Bij de aanwezigheid van een rotonde kan het (vracht)verkeer gebruik maken van de hiaten in de verkeersstroom en kan men vaker dan bij een voorrangskruispunt of verkeerslichten met lage snelheid doorrijden zonder te hoeven stoppen. Naar verwachting leidt een rotonde dan ook juist tot minder uitstoot van vuile gassen en roetdeeltjes ten opzichte van de huidige situatie dan wel ingeval een kruispunt met verkeerslichten wordt aangelegd. Met een luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat de grenswaarden niet worden overschreden (zie paragraaf 5.4.1 van de toelichting en het luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Oranjewoud, januari 2009, projectnr. 148667). De emissies blijven binnen de normen. De kans dat de rotonde files gaat veroorzaken, omdat dit soms gebeurt bij afritten van snelwegen waar rotondes liggen, is zeer onwaarschijnlijk. De verkeersintensiteiten op snelwegen liggen immers vele malen hoger dan op de N271 en de Zwarteweg. Het gegeven dat zwaar vrachtverkeer dat de N271 opdraait langzaam optrekt, is in de huidige situatie niet anders. In de huidige situatie staat er met regelmaat een file op de Zwarteweg tot voorbij de Gildenstraat. De verwachting is dat dit door de aanleg van een rotonde zal verminderen.

Voorgesteld wordt de zienswijze op alle punten ongegrond te verklaren



2.4 Zienswijze 3

Ingekomen 27 juni 2012

Samenvatting zienswijze

De zienswijze is samen te vatten naar een drietal opmerkingen:

1. door stoppen en optrekken voor de rotonde zullen meer uitlaatgassen ontstaan. De vraag is waar die neerslaan;
2. door de rotonde zullen lange wachtrijen op de Zwarteweg ontstaan, aangezien het verkeer op de N271 voorrang heeft. Dit leidt tot een verslechterde milieuhygiënische situatie. De vraag is wat die effecten zijn, gelet op de onderzoeksgegevens van Goudappel Coffeng;
3. als gevolg van de zandwinning zal ook in de toekomst vrachtverkeer over de Zwarteweg blijven rijden, hetgeen de leef- en milieukwaliteit aantast. De vraag is wat de effecten van de uitbreiding van de zandwinning zijn in vergelijking met een situatie waarbij geen sprake meer is van zandwinning en welke impact dit heeft op de milieueffecten van de rotonde.

Standpunt college

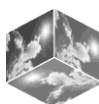
- Ad 1. ten opzichte van de huidige situatie zullen, ongeacht waar dat exact is, vrijwel geen wijzigingen plaatsvinden in de plaats waar uitlaatgassen neerslaan. Bij een normale verkeersdoorstroming zal remmen en optrekken op de rotonde niet tot meer uitstoot leiden dan in de huidige voorrangssituatie, waarbij vanaf de Zwarteweg zeker dient te worden gestopt bij aankomend verkeer op de N271;
- Ad 2. bij de aanwezigheid van een rotonde kan het (vracht)verkeer gebruik maken van de hiaten in de verkeersstroom en kan men vaker dan bij een voorrangskruispunt of verkeerslichten met lage snelheid doorrijden zonder te hoeven stoppen. Hierdoor zullen juist minder wachtrijen op de Zwarteweg ontstaan. De voorrangssituatie voor het verkeer van de Zwarteweg wijzigt door de aanleg van de rotonde niet. Men moet voorrang blijven verlenen. Maar door de rotonde verbetert wel de voorrangssituatie voor verkeer vanaf de Zwarteweg, met als gevolg dat de kans op het ontstaan van wachtrijen minder wordt. Dit brengt vervolgens een verbeterde milieusituatie met zich mee. De onderzoeksgegevens van Goudappel Coffeng waar naar wordt verwezen betreffen feitelijk een artikel uit het dagblad Trouw, waarin een nieuw concept als alternatief voor de rotonde wordt gepromoot: het voorrangspein (een 'uitgerekte rotonde'). In het artikel wordt het voorrangspein dus nadrukkelijk als alternatief genoemd en niet als dé oplossing voor alle kruisingen van wegen. Per kruispunt dient maatwerk geleverd te worden en de juiste oplossing te worden gekozen. Dit kan in het ene geval een rotonde zijn en in het andere een voorrangspein of kruispunt met verkeerslichten. In Milsbeek is de aanleg van een rotonde op het kruispunt van de Rijksweg N271-Zwarteweg de juiste oplossing. Deze rotonde zorgt voor lagere snelheden op de Rijksweg N271 en tot een betere oversteekbaarheid van de Rijksweg N271 voor fietsers en voetgangers én daarmee tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze rotonde zorgt bovendien voor een betere verkeersafwikkeling



(doorstroming) voor het verkeer vanaf de Zwarteweg ten opzichte van overige kruispuntvormen. Overbelaste rotondes zijn inderdaad milieuvervuilend door het voortdurend optrekken en afremmen, maar op basis van de huidige en toekomstige intensiteiten zal de aan te leggen rotonde Zwarteweg niet worden overbelast. Bovendien hoeft men voor de rotonde Zwarteweg, in vergelijking met verkeerslichten, niet te wachten als dit niet nodig is. Het verkeer zal met lage snelheden blijven rijden, terwijl bij andere kruispuntvormen er altijd een rijrichting moet stoppen. Een kruispunt met verkeerslichten leidt bovendien tot meer overlast en brandstofverbruik dan een rotonde, zeker als de programmering niet goed is afgesteld én 's nachts blijven branden. Rotondes beperken aantoonbaar het aantal aanrijdingen met (ernstige) slachtoffer, met maar liefst 46% (bron SWOV). Dit betekent niet dat men niet meer hoeft uit te kijken bij een rotonde. Bij andere kruispuntvormen dient men ook uit te kijken. Er kunnen nog steeds fietsers tegen de richting in gaan rijden. Men kan nog steeds vergeten voorrang te verlenen. Veiligheid op dit kruispunt is in ieder geval belangrijker dan de doorstroming op de Rijksweg N271.

- Ad 3. de eventuele toe- of afname van de zandwinning en het daarmee gepaard gaande vrachtverkeer staat los van de aanleg van de rotonde. Ook indien de rotonde niet wordt aangelegd, zal een hoger aandeel vrachtverkeer gepaard gaan met hogere milieueffecten. Zoals reeds onder Ad 1. en Ad 2. is beargumenteerd, zal door de aanleg van de rotonde de doorstroming op de Zwarteweg juist verbeteren, waardoor ongeacht het aandeel vrachtverkeer sprake is van een verbeterde milieuhygiënische situatie. Zoals op pagina 5 onder 'Standpunt college' is aangegeven streeft het gemeentebestuur naar een verkeersoplossing, waardoor de Zwarteweg vrij van vrachtverkeer kan komen.

Voorgesteld wordt de zienswijze op alle punten ongegrond te verklaren



3 Ambtshalve wijzigingen

Het ontwerp bestemmingsplan 'Reconstructie N271, 2011' heeft geen aanleiding gegeven tot het opnemen van ambtshalve wijzigingen.



4 Raadsbesluit

Het raadsbesluit is als losse bijlage beschikbaar.



