

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Verkeersmaatregelen N57-N59 heeft van 13 augustus 2018 tot en met 24 september 2018 ter inzage gelegen in het gemeentehuis en was digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode heeft iedereen bij de gemeenteraad schriftelijk of mondeling zienswijzen kenbaar kunnen maken op voornoemd bestemmingsplan.

In totaal zijn 643 zienswijzen ingediend. Hiervan zijn 641 zienswijzen in de vorm van een flyer met eenzelfde tekst. Deze zienswijzen zijn daarom inhoudelijk als één zienswijze behandeld. Van de ingekomen zienswijzen zijn 197 zienswijzen buiten de termijn van terinzagelegging binnengekomen en zijn daarmee niet ontvankelijk. Daarvan zijn 196 flyers en één andere zienswijze. Omdat alle flyers hetzelfde zijn, is de beantwoording van de flyers die binnen de termijn zijn binnengekomen ook van toepassing op deze flyers. Op de andere zienswijze die buiten de termijn is binnengekomen, wordt ambtshalve ingegaan. Omdat deze zienswijzen niet ontvankelijk zijn, hebben de indieners geen mogelijkheid om beroep in te stellen bij de Raad van State.

In totaal zijn 446 zienswijzen ontvankelijk.

Ingekomen zienswijzen:

- a) Zienswijze 1 (445 flyers ontvankelijk)
- b) Zienswijze 2 (ontvankelijk)

De binnengekomen zienswijzen zijn na een complete beoordeling, samengevat, beantwoord en van een conclusie voorzien. In de conclusie is opgenomen of en zo ja op welke wijze het gemeentebestuur het bestemmingsplan heeft aangepast.

2. Hoorzitting

We hebben een vertegenwoordiging gehoord van de opstellers van de flyer die door 445 mensen is ondertekend en daarmee als zienswijze is ingediend. Op een aantal punten is de flyer niet duidelijk en is gevraagd om een nadere toelichting. In de samenvatting is de nadere toelichting opgenomen en daarop het antwoord geformuleerd.

3. Samenvatting en beoordeling zienswijzen

a) Samenvatting zienswijze 1 flyers

1. Verzocht wordt alsnog het Poldertracé (vanaf de kering rechtdoor naar de Serooskerkweg) aan te leggen voor het doorgaand verkeer. De Kraaijensteinweg kan dan gaan functioneren als recreatieverdeelweg, zodat de kernen Burgh-Haamstede inclusief Burghseweg/Hogeweg ontlast worden van veel doorgaande verkeersbewegingen.
2. De aanleg van de twee rotondes is een lapmiddel met negatieve gevolgen voor Burgh-Haamstede en Westenschouwen. Door het vele (doorgaande) verkeer op de Kraaijensteinweg heeft deze weg een ruime geluidscontour, waardoor er in de zone langs de Kraaijensteinweg nauwelijks ruimte is voor (sociale) woningbouw, terwijl Burgh-Haamstede als groeikern is aangewezen. Door de aanleg van de rotondes zal deze belemmering versterkt worden. Met de aanleg van het poldertracé zal het verkeer op de Kraaijensteinweg juist afnemen en kan er een lager snelheidsregime worden gehanteerd voor het deel van het traject tussen de Steursweg tot aan de Cauersweg. Vanaf het poldertracé kan er een nieuwe verbindingsweg worden aangelegd die aansluit op de bestaande ovonde (Steursweg/Zandweg). Hierdoor zal het verkeer op de Kraaijensteinweg afnemen en zullen er minder belemmeringen ten aanzien van geluid zijn voor mogelijke woningbouw in de zone langs de Kraaijensteinweg. Aan de andere zijde van Burgh-Haamstede is woningbouw niet mogelijk vanwege de ligging van het Natura2000-gebied Kop van Schouwen. Als er geen groei mogelijk is, heeft dit ook negatieve gevolgen voor het voorzieningenniveau, zoals de scholen, sportverenigingen en het winkelbestand.
3. Bij uitvoering van de plannen bestaat de Kraaijensteinweg uit één haakse bocht, vier rotondes en de afslag Weeldeweg over een afstand van circa 2 km. Hierdoor moet het verkeer veel afremmen en optrekken. Dit zorgt voor veel overlast en gezien de grote verkeersintensiteit ook voor problemen in de doorstroming.
4. De verkeersbewegingen en rotondes veroorzaken veel geluidsoverlast en luchtverontreiniging vlakbij de kernen.

5. De N57 ligt vrij van alle kernen, behalve van Burgh-Haamstede. Met de geplande verkeersmaatregelen wordt ook Serooskerke gevrijwaard. Waarom wordt de ene kern wel ontzien en de andere niet? Met de realisatie van het poldertracé worden ook Westenschouwen en Burgh-Haamstede ontzien.
6. De N57 ligt gedeeltelijk circa 200 meter van Natura2000-gebied. Het vele verkeer op de Kraaijensteinweg zorgt voor negatieve effecten op dit natuurgebied.
7. Het centrum van Renesse is autoluw gemaakt, terwijl Burgh-Haamstede meer overlast gaat krijgen. Op de Kraaijensteinweg rijdt nu “verkeerd verkeer” (doorgaand verkeer) en op de Hogeweg rijdt verkeer dat eigenlijk via de Kraaijensteinweg moet rijden.
8. De meest benodigde grond om het poldertracé te realiseren is van beleggers en overheid.

Beantwoording

Algemeen

Gezien de grote hoeveelheid ingediende flyers zijn wij ons ervan bewust dat de wens om een poldertracé aan te leggen bij een deel van de bevolking in Burgh-Haamstede aanwezig is. Wij hebben begrip voor dit standpunt. Wij gaan daarom eerst in op dit onderdeel van de zienswijze zoals opgenomen in de flyer en nader toegelicht door de opstellers ervan, alvorens wij op een aantal andere zaken inhoudelijk nader onze reactie geven.

Het bestemmingsplan waarop de onderhavige flyer als zienswijze door de indieners zijn ingediend ziet op het treffen van maatregelen om de N57 en N59 veiliger te maken. Het op- en afrijden van de Kraaijensteinweg in de huidige situatie levert gevaarlijke situaties op. Om die reden mijden automobilisten met enige regelmaat de bestaande aansluitingen bij de Cauersweg en Daleboutsweg. In plaats daarvan kiest men een andere route door het dorp (Hogeweg, Burghseweg, Ring, Noordstraat). Dit is tijdens het gesprek ook bevestigd. De route door het dorp wordt veel gebruikt door zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer en ervaren de gebruikers als erg druk. De wens is geuit om te trachten waar mogelijk de verkeersdruk op die route te verminderen. Wij zijn van oordeel dat juist het verkeersveiliger maken van de huidige aansluitingen van wegen vanuit Burgh-Haamstede op de N57 daaraan kan bijdragen. In zijn algemeenheid ondersteunen wij de visie van de minister om te werken aan het verkeersveiliger maken van de N57 en N59. Reden ook waarom de gemeenteraad daarvoor in 2016 heeft toegezegd om daaraan financieel bij te dragen en het onderhavige bestemmingsplan is opgesteld om de uitvoering van die maatregelen mogelijk te maken.

De voorgestelde maatregelen zijn niet gericht op de aanleg van een geheel nieuw tracé door de polder, zoals dat eind jaren tachtig van de vorige eeuw de bedoeling is geweest. Zoals velen van u bekend is de herziening van het bestemmingsplan dat de voormalige gemeente Westerschouwen daarvoor had opgesteld vernietigd door de Raad van State in 1988. In de afgelopen 3 decennia heeft het rijk niet ingezet op het alsnog realiseren van het poldertracé, maar in plaats daarvan onder andere op het verbeteren van de snelwegen rondom Zeeland (hoefijzer A15/A4). Dit mede met het oog op het ontlasten en ook ontmoedigen van doorgaand (vracht)verkeer over de eilanden, waaronder de Kop van Schouwen. De aanleg van het poldertracé zoals in deze zienswijze voorgesteld, is niet opgenomen in het Regeerakkoord en heeft daarmee op dit moment voor de minister ook geen prioriteit. Nu aanleg van het poldertracé niet op de politieke agenda staat, betekent dit ook dat daarvoor geen geld beschikbaar is. Het is ook niet aannemelijk om te veronderstellen dat de minister op de korte termijn de daarvoor benodigde middelen beschikbaar kan en/of wil stellen. Overigens zijn de kosten voor de aanleg van de twee rotondes op de Kraaijensteinweg beduidend lager dan de kosten voor aanleg van een geheel nieuw wegtracé vanaf de in dit plan voorziene nieuwe turborotonde ter hoogte van de Schelphoek tot aan de aansluiting met de Hooge Plaatweg (weg naar de Oosterscheldekering). Daarbij komt dat het aanleggen van een nieuw deel van de N57 ook gepaard zal moeten gaan met maatregelen op de Serooskerkseweg en de Kraaijensteinweg.

Het deel van het wegtracé van de N57 – Kraaijensteinweg blijkt niet te voldoen aan de Europese veiligheidsnormen. Reden waarom het rijk wordt geacht om in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat heeft naar ons oordeel prioriteit en daarom onderschrijven wij het belang voor onze regio en daarmee ook voor alle weggebruikers van de N57 (waaronder onze inwoners en onze gasten) dat wordt geïnvesteerd in de realisatie van de

voorgestelde maatregelen. Wij zijn in tegenstelling tot de bewoners die de flyer hebben opgesteld van mening dat de aanleg van de rotondes die door vaststelling van dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, de aanleg van een poldertracé niet hoeft uit te sluiten.

Vast staat dat eventuele aanleg van een nieuw wegtracé door de polder ongewis is. Dat kan naar verwachting nog vele jaren duren. De huidige verkeerssituatie is op de voormelde aansluitingen van het dorp op de N57 onveilig. Thans bestaat de mogelijkheid om dat te verbeteren. Wij vinden het niet in het belang van alle weggebruikers om de huidige verkeersonveilige situatie nog jarenlang te laten voortduren in afwachting van een eventueel toekomstig politiek debat over de nut en noodzaak van de aanleg van een poldertracé. Het verkeersveiliger maken van de Kraaijensteinweg op de korte termijn, sluit de keuze voor de aanleg van het poldertracé op langere termijn naar ons oordeel niet per definitie uit.

1. De twee rotondes die nu voorzien zijn op de Kraaijensteinweg verliezen bij aanleg van een poldertracé hun functie niet. Een groot deel van het verkeer op de Kraaijensteinweg betreft recreatieverkeer, dat ingeval sprake zou zijn van een nieuwe doorgaande route, vanwege de bestemming Burgh-Haamstede en Westenschouwen op deze route blijft rijden. Ook in die situatie blijft het belangrijk dat alle weggebruikers veilig de Kraaijensteinweg kunnen op- en afrijden, dan wel oversteken. Met de aan te leggen rotondes is dit op een verkeersveilige manier mogelijk, dat blijft ook het geval bij eventuele aanleg van een poldertracé.
2. In de in juni van dit jaar vastgestelde Woonvisie is het nieuwe woonbeleid opgenomen. Op basis daarvan zal de aankomende jaren worden bekeken welke woningen kwalitatief nodig zijn in Burgh-Haamstede en bijkomstig dient te worden bekeken op welke plek woningbouw wenselijk is. In beginsel is dat uitsluitend mogelijk op structuurversterkende plekken. Op dit moment wordt gewerkt aan een dorpsvisie voor Burgh-Haamstede. Daarin zal met inachtneming van de kaders in de Woonvisie ook aandacht worden besteed aan wonen in Burgh-Haamstede. Overigens zou bij een snelheidsregime van 60 km/h op de N57 Kraaijensteinweg de huidige geluidscontour minimaal afnemen.
3. De primaire opgave van het rijk is om de N57 en N59 veiliger te maken. In dat kader is gekozen voor de aanleg van twee extra rotondes op de N57 Kraaijensteinweg, met name bij de Daleboutsweg voor de verkeersveiligheid van de fietsers. De voorgestelde verkeersmaatregelen zijn daarmee niet primair ingezet op het verbeteren van de doorstroming op deze weg. Uiteraard is bij het ontwerpen wel onderzoek gedaan naar de effecten op de doorstroming. De uitkomsten daarvan zijn vastgelegd in het rapport 'Planuitwerking EuroRAP, Fase I Rapportage Verkeersdoorstroming' van 9 maart 2016. Deze rapportage is abusievelijk niet in de bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen en zal alsnog als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan worden gevoegd. Om na te gaan wat het effect van verschillende type rotondes zijn op de doorstroming, is de rotondeverkenner toegepast. Dat is een landelijk gebruikte rekentool waarmee kan worden uitgerekend of een bepaalde rotondevorm het verwachte verkeer aankan. Daaruit blijkt dat er ondanks de aanleg van een tweetal extra rotondes geen knelpunten ten aanzien van de doorstroming te verwachten zijn, met uitzondering van incidentele piekmomenten. Ook de capaciteit van de weg is ruimschoots voldoende voor het verwachte verkeersaanbod. Overigens is Rijkswaterstaat voornemens in 2019 in het kader van groot onderhoud en het verlagen van het snelheidsregime op de Oosterscheldekering van 100 km/uur naar 80 km/uur de (nagenoeg haakse) bocht richting c.q. vanaf de Oosterscheldekering (Hooge Plaatweg/Cauersweg) aan te passen en vloeiender te maken.
4. Er is zowel akoestisch onderzoek als luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek is berekend of voldaan wordt aan de landelijk vastgelegde geluidproductieplafonds en is de hoogte van de geluidsbelasting op (recreatie)woningen nabij de N57 in beeld gebracht. De luchtkwaliteit is berekend ter hoogte van de woningen binnen een straal van één kilometer van het plangebied. In de onderzoeken is rekening gehouden met het afremmen en optrekken van het verkeer als gevolg van de rotondes. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op grond van de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder en het gemeentelijke en provinciale beleid geen belemmeringen zijn om de voorgestelde maatregelen voor het verkeersveiliger maken van de N57 Kraaijensteinweg uit te kunnen voeren. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de toename van de luchtverontreiniging zeer gering is en de concentraties ruim beneden de grenswaarden blijven. De beoogde ontwikkeling voldoet hiermee aan de eisen uit

de Wet milieubeheer en is daarom niet in strijd met de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit. De rapporten van de onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

5. Het is onjuist dat de N57 vrij ligt van alle kernen, behalve Burgh-Haamstede. Onder andere de kernen Vrouwenpolder, Ellemeet, Scharendijke en Ouddorp liggen ook direct aan de N57. De aanleg van het poldertracé zorgt er niet voor dat deze kernen vrij komen te liggen van de N57.
6. In het kader van het bestemmingsplan is per locatie een natuurtoets uitgevoerd naar de significante negatieve effecten op Natura2000-gebieden als gevolg van stikstofbijdrage, verstoring door geluid en verstoring door licht. De rapporten zijn als bijlage 11 tot en met 13 aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd. Uit de natuurtoets blijkt dat significant negatieve effecten als gevolg van stikstofbijdrage door de geplande werkzaamheden zijn uit te sluiten. Verstoring van Natura2000-gebieden door geluid of licht zijn vanwege de grote afstand uit te sluiten. Ook negatieve effecten op soorten buiten de grenzen van Natura2000-gebied waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn opgesteld zijn uitgesloten. Overigens ligt de Kraaijensteinweg op een afstand van minimaal 600 meter van het Natura2000-gebied Kop van Schouwen. Het poldertracé zou op een vergelijkbare afstand van het Natura2000-gebied Oosterschelde komen te liggen. Op voorhand kan niet worden gesteld dat de aanleg van een poldertracé geen negatieve effecten heeft op Natura2000-gebied Oosterschelde.
7. Zoals onder het algemene deel van het antwoord op de zienswijze al is aangegeven is uit eerdere gesprekken met bewoners gebleken dat automobilisten het soms eng vinden om vanuit het dorp de Kraaijensteinweg op te draaien, zeker bij drukte, waardoor zij via de route door het dorp naar bijvoorbeeld de ovonde bij de Zandweg rijden, om daar makkelijker en veiliger de Kraaijensteinweg op te kunnen. De aanwezigheid van rotondes kan naar onze verwachting ook een positieve bijdrage leveren aan het verminderen van het autoverkeer door het dorp, wat de leefbaarheid in het dorp ten goede komt.
8. De gronden zijn niet uitsluitend in eigendom van beleggers en overheid. Slechts een klein deel is in eigendom van de overheid. Daarnaast is een groot deel in particulier bezit. De grondeigenaren in het gebied hebben zowel naar Rijkswaterstaat als in de media aangegeven tegen aanleg van een poldertracé te zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan voor zover het betreft het toevoegen van het doorstromingsonderzoek als bijlage bij de toelichting.

b) Samenvatting zienswijze 2

1. Verkeerskundig is de aanleg van nog twee extra rotondes op het korte traject van 2,7 km onverantwoord en tegen alle richtlijnen (CROW) in van duurzaam wegontwerp. Het belangrijke verkeerskundige principe van ontvlechting, namelijk de scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer komt op deze wijze nooit tot stand.
2. De leefbaarheid in de belangrijke toeristische Westhoek van Schouwen-Duiveland komt ernstig in het geding met de aanleg van deze twee extra rotondes, waarbij het afremmen en optrekkend verkeer zal zorgen voor meer CO₂ uitstoot en lawaaioverlast.
3. Voor de gevaarlijke afslag Weeldeweg wordt in de planvorming geen enkele oplossing geboden.
4. In de planvorming is geen sprake van de noodzakelijke balans tussen verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming, leefbaarheid en landschappelijke inpassing.
5. Geadviseerd wordt om het poldertracé versneld aan te leggen over de Groenlandse weg, waarmee de Kraaijensteinweg de functie van recreatieverdeelweg krijgt met een professionele scheiding van het doorgaand verkeer over het poldertracé. Met behulp van Europese gelden Duurzaam veilig / EuroRAP, Provinciale gelden, Rijksbijdragen en Gemeentelijke gelden uit de verhoging van de toeristenbelasting is het poldertracé te realiseren.

Beantwoording

1. In het kader van het wegontwerp is onderzoek uitgevoerd naar de doorstroming als gevolg van diverse varianten voor rotondes. De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in het rapport 'Planuitwerking EuroRAP, Fase I Rapportage Verkeersdoorstroming' van 9 maart 2016. Dit rapport is abusievelijk niet in de bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen en zal alsnog als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan worden gevoegd. Om na te gaan wat het effect van verschillende type rotondes zijn op de doorstroming, is de rotondeverkenner

toegepast. Dat is een landelijk gebruikte rekentool waarmee kan worden uitgerekend of een bepaalde rotondevorm het verwachte verkeer aankan. Daaruit blijkt dat er ondanks de aanleg van een tweetal extra rotondes geen knelpunten ten aanzien van de doorstroming te verwachten zijn. Daarnaast is voor het ontwerp het Handboek Wegontwerp van het CROW toegepast en voldoet aan de gestelde richtlijnen. Het klopt dat verkeer op de Kraaijensteinweg zal moeten afremmen voor de rotondes en daarmee minder snel kan doorrijden. Verkeer van de zijwegen kan door de rotondes echter makkelijker en vooral veiliger de Kraaijensteinweg oprijden en wint daarmee tijd. De afstand tussen de rotondes is vooral van belang als de rotondes het verkeer niet goed kunnen verwerken en er daardoor wachtrijen ontstaan, die verder op de weg de doorstroming hinderen. Dat is echter niet het geval zoals blijkt uit de eerder genoemde rapportage Verkeersdoorstroming.

Ten aanzien van de scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer kunnen wij melden dat de N57 gecategoriseerd is als gebiedsontsluitingsweg. Dergelijke wegen vervullen een functie voor zowel doorgaand als bestemmingsverkeer. Het doel van de maatregelen is niet het ontvlechten van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Het doel van de maatregelen is om de N57 veiliger te maken en doorgaand verkeer niet te stimuleren. Daarnaast is een belangrijke motivatie voor de aanleg van rotondes de fietsveiligheid. Door de aanleg van rotondes kunnen zij veiliger de weg oversteken. De verkeersveiligheid is getoetst door een verkeersveiligheid-auditor. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het wegontwerp. De rotondes zijn bijvoorbeeld ten opzichte van de reeds aanwezige ovonde voorzien van smallere rijstroken om de snelheid van het autoverkeer verder te laten afnemen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dat wil niet zeggen dat de doorstroming hier onder moet lijden. Uit het eerder genoemde onderzoek naar de verkeersdoorstroming blijkt dat ook niet het geval te zijn. Mocht er ooit een poldertracé komen, dan zal ook deze als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht om doorgaand (vracht)verkeer niet te stimuleren.

2. Korthedshalve verwijzen wij naar antwoord 4 bij zienswijze 1.
3. Uit de analyse die in het kader van de EuroRAP is uitgevoerd, is voortgekomen dat er maatregelen getroffen dienen te worden aan de N57 en N59 om de verkeersveiligheid te verbeteren. De methode van de EuroRAP werkt met scores. De wegvakken met de laagste scores worden aangepakt. Het wegvak met de kruising met de Weeldeweg is in het kader van de EuroRAP niet in aanmerking gekomen voor het uitvoeren van maatregelen, maar we nemen de zorgen over de veiligheid van deze aansluiting wel degelijk serieus. Om die reden heeft Rijkswaterstaat eind maart/begin april verkeersstellingen laten uitvoeren. Mede naar aanleiding van deze tellingen wordt momenteel nader onderzoek uitgevoerd op welke wijze de veiligheid van de aansluiting kan worden verbeterd. De uitkomsten van het onderzoek dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd zullen met de dorpsraad en de gemeente worden besproken. Dit valt echter buiten de opdracht van het Ministerie en dit bestemmingsplan.
4. De rotondes zijn benodigd om de verkeersveiligheid op de weg te verbeteren. De ruimtelijke afweging heeft in het kader van het bestemmingsplan plaatsgevonden. Daarbij is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de maatregelen ten aanzien van onder andere geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Hieruit is voortgekomen dat er geen negatieve effecten zijn. Het plan wordt ten aanzien van de leefbaarheid dan ook aanvaardbaar geacht. Voor het aspect doorstroming verwijzen we korthedshalve naar de beantwoording onder 1 van deze zienswijze. Voor de landschappelijke inpassing is een inpassingsvisie en landschapsplan opgesteld. Deze is als bijlage 1 bij het bestemmingsplan gevoegd. Daarmee delen wij niet uw mening dat er geen balans zou zijn tussen de genoemde aspecten.
5. Ten aanzien van de suggestie voor de aanleg van het poldertracé verwijzen wij korthedshalve naar het algemene deel van het antwoord op zienswijze 1 onder a. Het huidige budget van het rijk, aangevuld met de bijdrages van provincie en gemeente maken de uitvoering van het onderhavige project voor de verkeersmaatregelen haalbaar. Dat budget is ruimschoots ontoereikend voor voorbereiding, grondverwerving en aanleg van een nieuw stuk gebiedsontsluitingsweg door de polder en voor de daarmee samenhangende maatregelen die op het onderliggend weggennet nodig zouden zijn. Daarvoor is al gauw een budget nodig van enkele tientallen miljoenen euro. Er zijn momenteel geen Europese subsidiemogelijkheden in beeld die in aanmerking komen voor financiering van een poldertracé. Mocht in de toekomst sprake zijn van de keuze voor aanleg van een poldertracé, dan is dat onderdeel van de bestaande Dammenroute en betreft het een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur voorzien van rotondes, zoals op de overige delen van het tracé van de N57. Dit draagt ook bij aan het ontmoedigen van het doorgaand (vracht)verkeer op deze route.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan voor zover het betreft het toevoegen van het doorstromingsonderzoek als bijlage bij de toelichting.

4. Ambtshalve aanpassingen

1. De flyers buiten beschouwing gelaten, is er één zienswijze buiten de termijn ingekomen. Desondanks is besloten om ambtshalve op deze zienswijze in te gaan. De zienswijze ziet op de hinder en vertragende bijwerking van de rotondes voor hulpverleningsinstanties. De plannen voor de aanleg van de rotondes is in het voorstadium afgestemd met de Veiligheidsregio. De Veiligheidsregio toetst onder andere aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten. De Veiligheidsregio heeft niet negatief geadviseerd. Daarnaast is er apart overleg gevoerd met de politie. Ook hieruit zijn geen knelpunten voortgekomen. De enige andere manier om de kruispunten veiliger te maken zonder vertragende werking, is door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. Deze maatregel heeft echter een veel groter ruimtebeslag en is ter plaatse niet ruimtelijk in te passen. Een weg met ongelijkvloerse kruising wordt niet aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg, maar als een autoweg. De maximum snelheid op een autoweg bedraagt 100 km/uur. Het rijk heeft geen plannen om de Kraaijensteinweg als onderdeel van de N57 her in te richten naar autoweg. Dit los van de vraag of dat wel haalbaar is. Verhoging van de maximum snelheid brengt weer andere negatieve gevolgen voor de leefbaarheid met zich mee (denk daarbij aan geluid en luchtkwaliteit). Wij zijn dan ook van mening dat er geen andere passende oplossingen zijn dan de aanleg van de rotondes om de verkeersveiligheid te verbeteren.
2. ‘Planuitwerking EuroRAP Inpassingvisie en landschapsplan PROD 24-2’ d.d. 26 juli 2017 wordt gewijzigd. Op advies van de provincie worden geen krentenboompjes aangeplant, maar wordt de overhoek die ontstaat ten noorden van de Schelphoek ingericht als plas-drasgebied met gebiedseigen opgaande beplanting. De wijzigingen zijn opgenomen in een addendum op het landschapsplan en bijgevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan.