

Samenvatting inspraakreactie SRK namens familie De Bruin (Maasdijk 36)

1. *Cliënten zien niet het nut en de noodzaak voor de verbindingsweg. Er zijn namelijk meerdere wegen die gewoon naar de kern Maasdijk gaan. Er is in het geheel geen sprake van dat de kern van Maasdijk afgesloten is van het Westland.*
2. *De geplande weg komt recht op de woning van cliënt af. Cliënten zullen hierdoor geluidsoverlast en overlast door naar binnen schijnende koplampen gaan ervaren. Daarnaast zal de waarde van de woning van cliënten aanzienlijk afnemen.*
3. *Dit klemt temeer daar de woning van cliënten is aangewezen als gemeentelijk monument. De monumentale status van de woning zal ten gevolge van de nieuwe verkeerssituatie in zijn geheel komen te vervallen.*
4. *Daarnaast verwacht cliënt ook overlast van het toenemende aantal verkeersbewegingen. Het verkeer wat gebruik gaat maken van deze weg is ongeveer 12000 auto's per dag. Ook de bus gaat gebruik maken van deze weg. Het verkeer wat normaal gesproken alleen langsrijdt op de Maasdijk zal in de toekomst moeten stoppen voor de woning van cliënten, om het verkeer van de nieuw aan te leggen verbinding voorrang te verlenen. Cliënten krijgen daarom te maken met een druk kruispunt direct voor hun woning.*
5. *Bovendien achten cliënten de geplande verbindingsweg onveilig. Het gebeurt regelmatig dat een auto in verband met een te hoge snelheid de dijk afrijdt. Dit zou in de toekomst tot gevolg kunnen hebben dat deze auto tegen de woning van cliënt aanrijdt vanwege de haakse aansluiting op de Maasdijk. Met deze aspecten lijkt geen rekening gehouden te zijn. Daarom kan er niet gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.*
6. *Oplossingsrichting volgens appellanten: Cliënten geven aan dat er plaats genoeg is om de weg op te schuiven waardoor de autolichten in de tuin schijnen en niet in de woning. Cliënten verzoeken uw gemeente dan ook met klem het onderhavige bestemmingsplan aan te passen.*
7. *Inmiddels heeft de projectontwikkelaar, zonder enige onderbouwing, aan cliënten aangegeven dat er geen andere mogelijkheden zijn om de overlast van cliënten te beperken. Cliënten geven aan dat dit volstrekt onjuist is. Er zijn inmiddels door verschillende politieke partijen vanuit de gemeente verschillende oplossingen gemeld. De projectontwikkelaar heeft enkel aangedragen een scherm voor de woning van cliënten te willen plaatsen van 11 meter lang en 3 meter hoog. Vanzelfsprekend kunnen cliënten zich niet vinden in deze oplossing. De waarde van het Gemeentelijk monument van cliënten zal dan alleen nog maar meer aangetast worden, de woning zal compleet aan het zicht worden onttrokken. Daarnaast is het zicht op een reusachtig scherm vanuit de woning uiteraard onwenselijk.*
8. *Belangenverstrengeling*
Kennelijk hebben er bij het bepalen van de situering van de weg andere belangen meegespeeld. De nieuw aan te leggen verbindingsweg wordt namelijk nu al het pootje van Hofman genoemd en wel om deze reden. De heer Hofman, tevens de projectontwikkelaar van opgemeld bestemmingsplan heeft een groot belang bij de huidige, voor hem een gunstige, positionering van de verbindingsweg. Hij is namelijk eigenaar van 2 woningen, een bedrijf en nog een ander gebouw direct naast de woning van cliënten. De heer Hofman heeft de situering van de weg dusdanig bepaald dat zijn panden totaal geen last zullen hebben van de nieuwe verbindingsweg. Hij zal er zelfs beter van worden ten koste van de woning van cliënten. Tevens heeft de heer Hofman als mede projectontwikkelaar van het aanliggende bedrijventerrein en de bijbehorende kavels een flinke vinger in de pap. De heer Hofman heeft veel inspraak gehad ten aanzien van de situering van de geplande verbindingsweg, omdat hij in dit gebied al reeds vele kavels heeft/had aangezien hij in dit gebied mede projectontwikkelaar is. tevens heeft hij al vele bedrijfspanden gebouwd op het gebied Honderdland en wil dit nu verder uitbreiden. De heer Hofman heeft veel belang om dit plan naar zijn hand te zetten. De ernstige vorm van belangen verstrengeling is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Cliënten verzoeken uw gemeente op grond van deze belangenverstrengeling met klem en een onafhankelijke projectontwikkelaar aan te stellen die de situering van de onderhavige verbindingsweg

opnieuw dient te onderzoeken en te bepalen. Tevens zijn er ongeveer 8 woningen weggekocht naast het huis/bedrijfspannend van heer Hofman. Op deze plek wordt naar alle waarschijnlijkheid een kleinschalig bedrijventerrein gerealiseerd. Cliënten geven hierover aan dat het veel beter zal zijn de aansluiting van de verbindingsweg op deze locatie te laten plaatsvinden.

9. Provinciaal Beleid

Daarnaast stellen cliënten zich op het standpunt dat opgemeld plan in strijd is met het beleid van de provincie. Het plangebied is binnen de structuurvisie aangeduid als bebouwde ruimte. De provincie wil de bebouwde ruimte beter benutten waarbij het streven is om de leef kwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Aangezien de leef kwaliteit van cliënten, alsook overige direct omwonenden, absoluut niet verbeterd wordt stellen cliënten zich op het standpunt dat het onderhavige plan niet overeenkomt met de structuurvisie van de provincie. Daarom kan er ook niet gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.

10. Geluid

Tevens blijkt uit de toelichting op het bestemmingsplan dat met de geplande weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met 1 dB overschreden wordt. Hierbij wordt aangegeven dat maatregelen hiertegen niet mogelijk, gewenst of doelmatig zijn. Daarom dient er een besluit genomen te worden tot vaststelling van hogere waarden. Cliënten acht deze situatie onwenselijk.

In het akoestisch onderzoek staat aangegeven dat door het toepassen van een geluid reducerend asfalt de geluidsbelasting met circa 2 dB gereduceerd kan worden. Gelet op het geringe aantal woningen waarvoor de maatregel noodzakelijk is, is de maatregel vanuit financieel oogpunt niet haalbaar. Deze conclusie wordt in zijn geheel niet onderbouwd. Onduidelijk is wat de kosten zijn van deze maatregel. Waarom deze maatregel, die kennelijk wel doeltreffend is, financieel niet haalbaar is wordt niet aangetoond. Cliënten verzoeken uw college dan ook om nader onderzoek te verrichten naar de kosten van deze maatregel en op basis hiervan een nieuwe belangenafweging te maken.

Reactie gemeente Westland

Ad 1. In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is onderbouwd dat de directe verbinding korter is en daarmee leidt tot een snellere reistijd en minder omrijdbewegingen. Vanuit de kern Maasdijk ontstaat bovenal een logische rijroute richting Westland en daarnaast vindt een gewenste verkeersontlasting plaats op diverse andere wegen (o.a. Lange Kruisweg). Hiermee wordt de verkeersveiligheid vergroot. De afstand tussen de kern Maasdijk en de rest van Westland wordt door de directe verbinding verkleind en daarmee de verslechterde sociaal maatschappelijke relatie hersteld. Verder kan door de directe verbinding het openbaar vervoer (bus) gebruik blijven maken van een korte route via de Maasdijk (N220). Wanneer de directe verbinding niet op een korte termijn gerealiseerd wordt, dan zitten meerdere rotondes (Lange Kruisweg-N223 & Maasdijk N220-Honderdland fase 1) op hun maximale verkeerscapaciteit. Daarnaast ontstaat een reële kans op problemen met de verkeersafwikkeling, wanneer extra verkeer verwerkt moet worden (bijvoorbeeld bij calamiteiten of bij wegwerkzaamheden). Door de directe verbinding kan de rotonde Lange Kruisweg-N223 het verkeer wel verwerken en heeft deze voldoende extra restcapaciteit. De gemeente Westland heeft kortom zorgvuldig onderzoek verricht naar verschillende varianten en de verkeerskundige effecten. Het voorliggende bestemmingsplan, als doorvertaling van het wegontwerp komt hierbij als beste variant naar voren en conflicteert bovendien niet met de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerrein Honderdland fase 2. Hiermee is de nut en noodzaak van de verbindingsweg aangetoond. Het onderzoek is als bijlage 2 aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Ad 2. Door het toekomstige wegverkeer, leidt de nieuwe verbindingsweg tot het meer oplichten van de gevel van Maasdijk 36 dan in de huidige situatie. Door middel van een simulatie heeft de gemeente dit effect inzichtelijk gemaakt en eventueel mitigerende maatregelen met de betreffende insprekers besproken. Een maatregel die de gemeente zal aanbieden, is het plaatsen van een

zogenoeten zichtschermbaan op de Maasdijk en extra maatregelen in de woning zelf (bijvoorbeeld verduisteringsgordijnen).

De maximale geluidsbelasting aan de gevels van de woning Maasdijk 36 bedraagt 48 dB. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde niet meer overschreden (de contouren geven dus een overschatting) en zijn geen hogere waarden benodigd. Een aandachtspunt hierbij is dat het scherm (gerealiseerd in verband met lichthinder) met een hoogte van 1 meter gerealiseerd moet worden.

Indien insprekers van oordeel zijn dat er sprake is van enige waardedaling van hun woning als gevolg van de nieuwe verbinding, kunnen zij hiervoor (separaat) een verzoek tot planschade indienen.

Ad 3. Het woonhuis blijft haar monumentale status behouden, de (nieuwe) verbindingsweg heeft hier geen invloed op.

Ad 4. Het verkeer komend vanuit de kern Maasdijk zal ter hoogte van de woning direct via de verbindingsweg naar het Maasdijsplein geleid worden. Uit onderzoeken blijkt, dat het hierbij gaat om circa 12.000 motorvoertuigen. Het westelijk deel van de Maasdijk verliest hiermee haar doorgaande karakter, waardoor dit verkeer zich zal beperken tot bestemmingsverkeer. De verkeersintensiteiten op dit tracé nemen dan ook af tot circa 1.900 motorvoertuigen. De aansluiting t.o.v. woning Maasdijk 36 zal hierdoor dan ook (relatief) weinig kruisbewegingen kennen wat en niet tot een (extra) drukke aansluiting leiden.

Verder geldt dat de geluidsbelasting aan de gevels van de woning Maasdijk 36 maximaal 48 dB bedraagt. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Gemeente acht het woon- en leefklimaat dan ook aanvaardbaar.

Ad 5. Het wegontwerp voldoet aan de daaraan gestelde richtlijnen (voor een gebiedsontsluitingsweg). Derhalve is het wegontwerp verkeersveilig ontworpen.

Ad 6. Op verzoek van de insprekers is de oplossing van het verschuiven van de verbinding (richting het Maasdijsplein) nader uitgewerkt en door middel van een simulatie inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt, dat bij een verschuiving van de verbindingsweg de lichthinder niet vermindert maar daarentegen vergroot. In verband met de lichthinder van het huidige ontwerp, wordt een zogenoeten zichtschermbaan geplaatst.

Ad 7. In verband met de lichthinder van het huidige ontwerp, wordt een zogenoeten zichtschermbaan met een hoogte van 1 meter geplaatst. Hierdoor vindt een minimale aantasting van de omgeving plaats.

Ad 8. Het huidige ontwerp is gekozen als een optimaal tracé ten behoeve van de kern Maasdijk, rekening houdend met de daaraan gestelde (verkeers)richtlijnen (voor een gebiedsontsluitingsweg). Daarnaast anticipeert het ontwerp op de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein Honderdland fase II. Hierdoor wordt een toekomstbestendig ontwerp gerealiseerd die qua gewenste verkeersveiligheid, ontsluiting en doorstroming voldoet.

Ad 9. Het voorontwerp bestemmingsplan is getoetst aan het provinciale beleid en de provinciale verordening. Tevens is het plan in het kader van wettelijk vooroverleg voorgelegd aan provincie Zuid-Holland er is op dit punt geen strijdigheid geconstateerd met het provinciale beleid.

Ad 10. De maximale geluidsbelasting aan de gevels van de woning Maasdijk 36 bedraagt 48 dB. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde niet meer overschreden (de contouren geven dus een overschatting) en zijn geen hogere waarden benodigd. Een aandachtspunt hierbij is dat het scherm (gerealiseerd in verband met lichthinder) met een hoogte van 1 meter gerealiseerd moet worden.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding. Dergelijke maatregelen zijn echter vanwege een lagere duurzaamheid, niet toepasbaar in bochten en tov aansluitingen, kruisingen en rotondes. Wringend en remmend verkeer verkort namelijk de levensduur van dergelijke wegdekverhardingen. Het toepassen van een geluidsreducerende wegdekverharding tov Maasdijk 36 wordt dan ook niet technisch uitvoerbaar geacht. Verder biedt een scherm verminderde lichthinder.

Conclusie

Zienswijze met uitzondering van punt 2 ongegrond te verklaren. Zienswijze onder punt 2 gedeeltelijk gegrond te verklaren.

Samenvatting zienswijze van de heer A.Voogt (Nolweg 7)

Het plan om de Maasdijk autoluw te maken is met het realiseren van een 2 e ontsluitingsweg naar Hoek van Holland een groot succes. Jammer is het dat er nu een nieuwe verbindingsweg tussen de Maasdijk en het Maasdijkplein aangelegd gaat worden. Het sluipverkeer zal de Maasdijk weer weten te vinden! Daar doe je de mensen die langs de Maasdijk wonen geen plezier mee. Het verkeer rijdend van en naar de A20 en Honderdland passeren ons huis, waaronder heel veel vrachtverkeer. Op nog meer verkeer zitten we niet te wachten!! Ik vind dit plan geen goed idee, het is hier al druk genoeg.

Reactie gemeente Westland

De verbindingsweg tussen de Maasdijk en het Maasdijkplein wordt gerealiseerd om een goede en directe ontsluiting te bieden aan het dorp Maasdijk richting Westland (N223). Indien deze verbinding niet gerealiseerd wordt, zal het verkeer of via de Maasdijk (N220) en de toekomstige ontsluitingsweg door het bedrijventerrein Honderdland moeten rijden of via de Lange Kruisweg. Beide routes zijn minder gewenst gezien de omrijdbewegingen en de reeds aanwezige verkeersonveilige situaties. De nieuwe verbindingsweg biedt de meest directe en logische rijroute en voorkomt een onnodige belasting (en overlast) van het overig gemeentelijke wegennet. De toename van het verkeer op de Maasdijk (N220) ontstaat dan ook grotendeels door het verkeer komend van het dorp Maasdijk richting het Maasdijkplein. Verkeer komend vanuit de richting Hoek van Holland zal blijven rijden via de N223 richting de A20 aangezien dit de snelste en kortste route betreft en naar verwachting niet leiden tot sluipverkeer via de Maasdijk (N220) richting de A20. De Maasdijk is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en geschikt om maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal af te wikkelen en daar blijft de verkeersbelasting met 12.000 motorvoertuigen per etmaal onder.

Conclusie

Zienswijze ongegrond te verklaren.

Samenvatting zienswijze Advocatenkantoor Zwinkels namens de heer Hofman (Maasdijk 27)

- 1. Het bestemmingsplan bevat uitsluitend de contouren van de weg. Alle gronden in het bestemmingsplan hebben de bestemming "verkeer" gekregen, zonder dat dit verder is ingevuld. Hierdoor is niet duidelijk hoe de weg zelf er uit komt te zien. Er is slechts aangegeven dat eerst een kruising, en vervolgens een rotonde zal worden aangelegd.*
- 2. Voor Hofman is de uitvoering van bijzonder belang. Het bedrijf ligt aan het einde van het Blauwhek richting Maasdijk. Het Blauwhek is hier doodlopend voor vrachtauto's. Op het voorterrein van de bedrijfsruimte is er voor grotere vrachtauto's onvoldoende ruimte om te keren. Veel vrachtauto's die goederen moeten lossen bij het bouwbedrijf, rijden achteruit dit deel van het Blauwhek op of rijden achteruit ervandaan. Ook in de toekomstige uitvoering van de weg dient dit mogelijk te blijven. Op dit moment is niet duidelijk hoe een goede bereikbaarheid van het bedrijf mogelijk zou kunnen blijven.*
- 3. Het probleem speelt ook zodra er een rotonde wordt aangelegd, aangezien*

dan het achteruit insteken vanaf de rotonde onmogelijk of in ieder geval problematisch wordt. Bijkomend probleem is dat de rotonde alleen wordt aangelegd indien zich veel verkeer voordoet. Dergelijke manoeuvres zullen dan lastig uit te voeren zijn. Verzocht wordt hier in het ontwerpbestemmingsplan een oplossing voor voor te stellen.

4. Een deel van het eigen bedrijfsterrein van Hofman krijgt de bestemming "Verkeer", Hofman heeft er bezwaar tegen dat een deel van zijn bedrijfsterrein de bestemming "Verkeer" krijgt. Als gevolg van deze bestemming verwacht Hofman in de toekomst problemen te krijgen bij nieuwbouw van het bedrijfspand, gelet op het feit dat bij nieuwbouw een bepaalde afstand aangehouden moeten worden tot aan de weg. Hofman wenst de bouwrechten vanuit het oude bp te behouden, zodat herbouwen reëel mogelijk blijft.

5. In het geldende bestemmingsplan (bestemmingsplan "Buitengebied Naaldwijk" uit 2000) zijn de afstanden die bij nieuwbouw van een bedrijfspand aangehouden moeten worden tot het hart van de weg op de kaart aangegeven. Voor een vergelijkbare weg als de Maasdijk geldt voor bedrijfsgebouwen een afstand van 20 meter tot aan het hart van de weg. Dit heeft als gevolg dat het bedrijfsgebouw bij nieuwbouw fors naar achter op het bedrijfsterrein moet worden geplaatst om aan de afstandseisen te voldoen. Dit is ongunstig voor de mogelijkheid het bedrijfsterrein volledig te benutten. Waarschijnlijk is herbouw dan niet meer mogelijk. Deze beperking geldt al in de eerste fase. Zodra in de tweede fase de rotonde wordt aangelegd, ligt het hart van de weg zo ver uit het midden van de rotonde dat de afstandseisen herbouw volstrekt onmogelijk maken.

6. Uit het geluidonderzoek blijkt dat op de woning Blauwhek 27 sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (par.4.1 van het akoestisch onderzoek). Dit is een gevolg van het verkeer op de nieuwe weg. Hofman wenst geen hogere voorkeursgrenswaarde omdat een onleefbare situatie ontstaat.

Reactie

Ad 1. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen welke functies zich binnen de bestemming kunnen voordoen en in welke mate. Een bestemmingsplan geeft geen gedetailleerde informatie over de uitvoering van openbare ruimte, het biedt het kader waarbinnen de inrichting mogelijk is. Wel is in de toelichting van het bestemmingsplan in figuur 2.3 (p.12) en in figuur 6.1 (p. 45) het tracé uitgetekend en in het plangebied geprojecteerd weergegeven.

Ad 2. Uw zienswijze ziet op het niet kunnen manoeuvreren op uw eigen terrein. Uw terrein valt buiten het plangebied. Door de aanleg van de huidige weg verandert er niets aan manoeuvreerruimte op uw terrein.

Ad 3. In de toekomstige situatie zal de bereikbaarheid van uw perceel vanaf de rotonde juist verbeteren.

Ad 4. Het bestemmingsplan Buitengebied Naaldwijk stelt geen afstandseisen ten opzichte van de weg. Uit ons onderzoek naar zichthoeken en andere verkeersveiligheidsaandachtspunten blijkt, dat er geen beperkingen op uw bouwmogelijkheden zullen ontstaan door de aanleg van de weg zoals deze in het bestemmingsplan Verbindingsweg Maasdijk-Maasdijkplein staat geprojecteerd. Het voorontwerp bestemmingsplan geeft geen afstandsmaten voor bebouwing t.o.v. de beoogde weg. In dit geval is er dus geen sprake van belemmeringen in de toekomst v.w.b. de bouwmogelijkheden van het bedrijf van Hofman. E.e.a. is in tijdens eerdere gesprekken met de heer Hofman al aan orde geweest.

Ad 5. Uit ons onderzoek is gebleken, dat mits aan de vereisten van zichtlijnen en verkeersveiligheid wordt voldaan er geen directe afstandseisen van toepassing zijn. Uit ons onderzoek blijkt, dat met de aanleg van deze verbindingsweg er geen hinder voor uw bouwmogelijkheden ontstaan.

Ad 6. Er is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde als gevolg van het verkeer dat gebruikmaakt van de toekomstige rotonde. Uit de berekeningen blijkt dat met het toepassen van een geluidsscherm van 3 meter hoogte en een lengte van circa 51 meter ter hoogte van de woning Blauwhek 27, geen hogere waarde meer benodigd is. Echter, het hier plaatsen van een geluidsscherm is vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt ongewenst. Het scherm is lastig inpasbaar gelet op de vrijwaringszones. Tevens stuit de realisatie op bezwaren van verkeerskundige aard. Een scherm nabij de rotonde zal het zicht belemmeren en mogelijk leiden tot verkeersonveilige situaties. Met een hogere grenswaarde wordt de meest passende maatregel getroffen.

Conclusie

Zienswijze ongegrond te verklaren.