

- 5 OKT 2015 2015 - 0057

Reactienota zienswijzen

Team senior Vergunningen
Eenheid externe dienstverlening *Axy*

Met deze 'reactienota zienswijzen' geven wij een reactie op de zienswijzen van de heer E. Felix en de heer A. Coster.

Inhoudelijke reactie

1. Als titel in de publicatie in de Stadscoerier van 2 juli 2015 staat genoemd: "Ontwerpbeschikking aanvraag omgevingsvergunning en aanvraag hogere grenswaarde Wet geluidhinder". Dat is niet correct, dit had enkel "Ontwerpbeschikking aanvraag omgevingsvergunning" moeten zijn. De woorden "en aanvraag hogere grenswaarde Wet geluidhinder" zijn hier abusievelijk aan toegevoegd. Het is daarom correct dat u niets over een hogere grenswaarde heeft kunnen vinden in de documenten. De Wet geluidhinder is, zoals blijkt uit de Ruimtelijke onderbouwing, niet van toepassing op de realisatie van de Euroweg, omdat er geen geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen 200 meter van de nieuw aan te leggen Euroweg.
2. Het is positief om te lezen dat de extra rammelstroken bij de rotonde voor u een merkbaar positief effect hebben op de geluidssituatie. Wij nemen goede nota van uw suggestie om hier rekening mee te houden bij de uitwerking van de nieuwe rotondes in de N331 bij Hasselt.
3. U vraagt of de gemeenteraad voor dit project een verklaring van geen bedenkingen heeft afgegeven aan het college van burgemeester en wethouders. In dit geval is dat niet nodig. Op 14 april 2011 heeft de gemeenteraad een lijst vastgesteld van categorieën van gevallen waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen is vereist. De realisering van de Euroweg valt binnen de categorieën van gevallen waarvoor de gemeenteraad heeft besloten dat het college hiervoor geen verzoek om een verklaring van geen bedenkingen aan de gemeenteraad hoeft te vragen. Dit heeft er mee te maken dat dit een uitvoeringsgericht project betreft (de realisering van de Euroweg), en dat de raad hierover al heeft besloten door vaststelling van het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan op 28 augustus 2008.
4. Belangrijke voorwaarde voor het verlenen van de Omgevingsvergunning is, dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Om alle hierbij betrokken aspecten te onderzoeken en af te wegen is een Ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In deze Ruimtelijke onderbouwing (die als onderlegger voor de Omgevingsvergunning fungeert) zijn alle relevante ruimtelijke aspecten beschreven met het doel om te onderbouwen dat in dit project sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is, zoals u ook opmerkt, voor een deel gebruik gemaakt van het concept voorontwerp bestemmingsplan Bedrijvenpark 2 Hasselt. Een deel van de beleidsafweging en van de onderzoeken is nog actueel. De toets aan het beleid is beschreven in hoofdstuk 2 van de Ruimtelijke onderbouwing. In hoofdstuk 4 van de Ruimtelijke onderbouwing zijn de onderzoeken beschreven. Daar waar de onderzoeken niet meer voldeden is dit beschreven en geactualiseerd. De aspecten geluidhinder en externe veiligheid zijn vertaald naar dit project en er is een nieuw bodemonderzoek en een nieuw ecologisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van deze Ruimtelijke onderbouwing heeft de Provincie Overijssel voor de realisatie van de Euroweg een "verklaring van geen bedenkingen afgegeven". Deze is als bijlage bij de Omgevingsvergunning gevoegd. Kortom, anders dan u aangeeft, is er niet zo maar aangenomen dat er aan de normen wordt voldaan, maar dit is onderzocht en getoetst.
5. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk dat er openbare verlichting langs de Euroweg wordt aangebracht. Er worden echter maar een beperkt aantal lichtmasten geplaatst, juist om de redenen die u in uw zienswijze noemt. Er komen alleen lichtmasten bij de slinger in de weg en bij de bocht bij het perceel van Veldman beton. De te plaatsen lichtmasten zullen masten zijn met LED-armaturen. Deze armaturen zorgen voor een goede verlichting van het wegdek, zonder daarbij hinderlijk uit te stralen naar de omgeving. Lichtvervuiling en donkertebescherming zijn aandachtspunten, de te plaatsen lichtmasten passen hier goed bij. De Euroweg zal ook worden voorzien van een kantmarkering en een asmarkering. Op de rechte stukken geeft dit voldoende verkeersgeleiding. Openbare verlichting wordt daarom niet toegepast op de rechte stukken.

6. Er zijn nog geen concrete plannen om de buslijn over de Euroweg en over het bedrijventerrein te laten lopen. Het anders vormgeven van de busroute is een wens die in het recente verleden is uitgesproken door de bedrijven op het industrieterrein Zwartewater. De gemeente ziet de voordelen die het omleggen van de busroute kan hebben, maar uiteindelijk is de provincie Overijssel het bestuursorgaan dat beslist over het openbaar vervoer in de provincie. Momenteel is het openbaar vervoer volop een gespreksthema en wordt er in de aanloop naar 2018 gesproken over grote bezuinigingen/veranderingen. Wij verwachten op korte termijn nog geen besluitvorming over het wel of niet laten rijden van een bus over de Euroweg.

7. Het is juist dat de verkeersintensiteit op de Euroweg zal toenemen. Nu maakt enkel het verkeer van en naar de zandwinning gebruik van de Euroweg. Straks, na gereedkoming van het project N331 VOC's Hasselt, is de Euroweg een van de twee ontsluitingswegen van het industrieterrein Zwartewater. De verkeersprognose, waarop het ontwerp van de rotonde is gedimensioneerd, heeft als uitgangspunt dat het hele bestaande bedrijventerrein Zwartewater in bedrijf is en ook Bedrijvenpark 2 volledig is uitgegeven en in gebruik is genomen. Ontwikkelingen waarbij bedrijven vertrekken en daarvoor in de plaats weer nieuwe bedrijven terugkomen (zoals u noemt Scania en Westerman) passen binnen deze verkeersprognoses. Afgezet tegen de huidige situatie kan dus worden gezegd dat de rotonde is over gedimensioneerd, en dat deze ook na openstelling van de Euroweg het verkeer goed kan verwerken.

U citeert in uw zienswijze het collegeprogramma 2010/2014 van de vorige bestuursperiode. Ten tijde van de planvoorbereidingsfase voor de Euroweg en de aanleg van de rotonde in de N331 was dit het bestuurlijk kader. Veiligheid van fietsers was daarin een thema. Met dit kader en de daarin genoemde beleidsdoelen is bij de aanleg van de rotonde rekening gehouden. De parallelweg van de N331 is inderdaad belangrijk in de fietsroute van Hasselt naar Zwolle. De oversteek van de Euroweg kan daarom in twee etappes worden gemaakt. Halverwege de oversteek is een brede middenberm waar fietsers zich kunnen opstellen.

8. De Euroweg wordt gerekend tot de bebouwde kom van Hasselt, hiertoe heeft de gemeenteraad besloten op 28 mei 2009. Het wordt een weg waarop een maximum snelheid geldt van 50 km/uur. Dit komt overeen met de snelheid op het hele industrieterrein. Langs de Euroweg zal geen fietspad worden gerealiseerd. Dit heeft twee redenen. Ook elders op het industrieterrein Zwartewater (behalve langs de Zwartewaterweg) zijn geen fietspaden aanwezig en maken fietsers gebruik van de rijbaan; dit is ook zo in Genemuiden en in Zwartsluis. Daarbij verwachten wij dat de Euroweg slechts zeer beperkt door fietsers zal worden gebruikt; de Euroweg maakt geen deel uit van een utilitaire of recreatieve fietsroute.

9. Het project voorziet enkel in de aanleg van de Euroweg. Langs de Euroweg is een zone gereserveerd waar in de toekomst kabels en leidingen kunnen worden aangebracht. In die zone kan eventueel ook te zijner tijd een glasvezelkabel worden aangebracht.

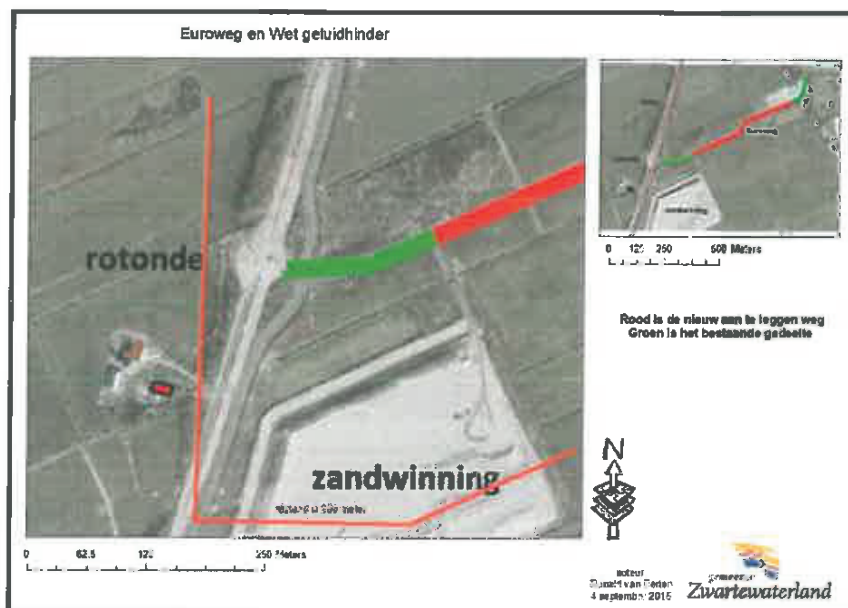
10. Wij gaan bij de planvorming uit van vastgesteld beleid. Dat de Hanzeweg wordt afgesloten in het kader van het N331 VOC's Hasselt project is reeds jaren geleden door zowel de provincie Overijssel als ook door de gemeente besloten. Ten aanzien van uw zienswijze willen wij nog wel opmerken dat de ovonde uit het plan het CDA niet zo langgerekt zou worden, of kan zijn, dat ook de Hanzeweg op die ovonde aangesloten zou kunnen worden.

11. In het rekenmodel van het akoestisch onderzoek Wet geluidhinder behorende bij het bestemmingsplan Buitengebied herziening Zandwinning is rekening gehouden met de aanwezigheid van de rotonde doordat de rijlijnen de contouren van de rotonde volgen. De totale hoeveelheid verkeer op de rotonde verandert door de aanleg van de Euroweg niet. Een deel van het verkeer dat zich nu op het wegvak ten noorden van de rotonde bevindt, zal zich straks verplaatsen naar de Euroweg. De verkeerstromen zullen dus wel veranderen, de hoeveelheid verkeer niet.

U geeft aan dat het verkeer nu grotendeels rechtdoor rijdt over de rotonde, en dat er straks meer verkeer zal zijn dat de rotonde driekwart zal nemen. Beide stellingen van u zijn waar, maar tegenover elk voertuig dat de rotonde driekwart neemt, zal ook een voertuig staan dat de rotonde voor maar één

kwart neemt. Ook hieruit blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de rotonde niet toeneemt door de realisatie van de Euroweg, en er daardoor dus geen sprake zal zijn van meer of minder verkeerslawaaï.

12. Voor de aanleg van een nieuwe weg, de Euroweg, is in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) akoestisch onderzoek noodzakelijk indien er binnen de bij die weg behorende zone woningen e.d. aanwezig zijn. Op basis van artikel 74 lid 1 sub b1 is in deze situatie sprake van een zone van 250 meter breed aan weerszijden van de weg. Omdat de nieuwe weg aansluit op een deels bestaande weg en er daardoor voor die bestaande weg een toename is van het verkeer, behoort dat deel ook tot de onderzoekszone. Voor dit bestaande deel is er mogelijk sprake van een reconstructie. De zone eindigt op 1/3 afstand van de zonebreedte vanaf de aansluiting op de rotonde (artikel 75 Wgh). Dit is afgerond 84 meter. De woningen Werkerlaan 3 en 5 zijn beide op een grotere afstand gelegen, namelijk op 160 meter. In de figuur op de volgende bladzijde geeft de rode lijn de begrenzing weer. Tussen de weg en deze rode lijn zijn geen woningen gelegen waardoor akoestisch onderzoek zowel voor de nieuwe weg als ook voor de bestaande weg achterwege kan blijven.



Uw opmerking met betrekking tot de toegepaste geluidreducerende wegdek ten zuiden van de rotonde valt buiten deze procedure. Wij zullen echter de wegbeheerder daarop aanspreken.

13. De Euroweg maakt geen onderdeel uit van de vastgestelde route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze route is met oranje verkeersbordjes aangegeven en loopt van Zwolle via de N331 en de N759 naar het industrieterrein van Genemuiden. Als gevolg van de huidige wegenstructuur loopt deze vastgestelde route nu over de Hanzeweg en de Zwartewaterweg, om de verbinding te leggen tussen de N331 en de N759. Na gereedkoming van het project N331 VOC's Hasselt en het daarmee leggen van een directe koppeling tussen de N331 en de N759 zal dit transport op de provinciale wegen blijven en maakt de Zwartewaterweg geen deel meer uit van de bewegwijzerde route.

Wil een vervoerder van gevaarlijke stoffen de Euroweg gebruiken, dan dient hij hiervoor een ontheffing aan te vragen bij het College van burgemeester en wethouders. Welke rol de Euroweg krijgt tijdens de uitvoering van het project N331 VOC's Hasselt en of er dan ook transport van gevaarlijke stoffen over gaat plaatsvinden is nog niet zeker. Zolang de aansluiting van de Hanzeweg bestaat tijdens de realisatie van de rotonde N331/N759 kan het vervoer van gevaarlijke stoffen gewoon via de vastgestelde route plaatsvinden. Pas als de aansluiting van de Hanzeweg wordt opgeheven is dit niet meer het geval, maar zoals het zich nu laat aanzien zal dat pas gebeuren nadat de rotonde N331/N759 in gebruik is genomen.

14. Wanneer de Hanzeweg wordt afgesloten zal het industrieterrein van Hasselt beschikken over een zuidelijke ontsluiting (de Euroweg) en over een noordelijke ontsluiting (de Zwartewaterweg). De modelberekeningen, waarop het ontwerp van het N331 VOC's Hasselt project is gedimensioneerd, geven een toekomstige intensiteit op de Zwartewaterweg van circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de hoeveelheid verkeer die zich nu op de Zwartewaterweg bevindt. De verkeersintensiteit op de Zwartewaterweg zal ten gevolge van het N331 VOC's Hasselt project toenemen vanwege de afsluiting van de Hanzeweg, maar afnemen omdat de doorgaande route voor verkeer naar Genemuiden niet meer over de Zwartewaterweg loopt. De effecten van beide ontwikkelingen zijn ongeveer gelijk, waardoor de intensiteit op de Zwartewaterweg met of zonder de afsluiting van de Hanzeweg van vergelijkbare grootte is. Deze effecten worden beschreven in het in november 2013 door Gedeputeerde Staten van Overijssel vastgestelde Plan in Hoofddijnen voor de reconstructie van de N331 bij Hasselt.

15. Er is nog geen definitieve planning wanneer precies de werkzaamheden aan de Euroweg en aan de Randweg zullen worden uitgevoerd. Er zijn argumenten om beide projecten tegelijkertijd uit te voeren en argumenten om deze vlak na elkaar uit te voeren. In principe gaan wij er van uit dat wij beide projecten kort na elkaar uitvoeren, waarbij wij eerst de werkzaamheden aan de Randweg uitvoeren en daarna de Euroweg realiseren. De Euroweg zal daarbij als T-splitsing op de Randweg worden aangesloten.

16. Door de provincie Overijssel zijn modelberekeningen uitgevoerd voor het scenario waarbij de nieuwe rotondes in de N331 zijn gerealiseerd en de Euroweg nog niet beschikbaar is. De doorstroming op de rotonde N331/N759 is dan goed. De Zwartewaterweg kan die hoeveelheid verkeer wel afwikkelen. De Zwartewaterweg is een gebiedsontsluitingsweg met een rijstrook per richting. Verkeer kan elkaar zonder moeite passeren. Voor fietsers is een in twee richtingen bereden fietspad naast de weg beschikbaar. Fietsers tussen Hasselt en bijvoorbeeld het zwembad, zoals u in uw zienswijze noemt, hoeven de Zwartewaterweg niet over te steken; zij beschikken over een vrijliggend fietspad. Wij zijn het wel met u eens dat dit niet het wenselijke toekomstplaatje is voor Hasselt. Dat toekomstplaatje is volgens ons een goed bereikbaar industrieterrein dat beschikt over twee goede ontsluitingen; een noordelijke ontsluiting via de Zwartewaterweg op de rotonde N331/N759 en een zuidelijke aansluiting via de Euroweg naar de rotonde N311/Euroweg. Deze visie op de bereikbaarheid en de wegenstructuur heeft onze gemeenteraad vastgesteld in augustus 2008 met het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. De afgelopen jaren hebben wij toegewerkt naar het verwezenlijken van deze visie.