univé rechtshulp

Gemeente Het Hogeland
Ingekomen d.d.
12 SEP 2019
Nr.

AANGETEKEND EN PER MAIL VERSTUURD
Gemeente Het Hogeland
Postbus 26
9980AA UITHUIZEN

Contactpersoon
Dhr. mr K.A. Luehof
0592 382562 (vr. afwezig)
k.luehof@unive.nl

Datum 11 september 2019
Ons kenmerk 404/10891690

Onderwerp: zienswijze ontwerp bestemmingsplan De Kortsluiting

Geachte leden van de raad,

[redacted] heeft mij verzocht het bestemmingsplan De Kortsluiting dat ter inzage ligt van 15 augustus tot en met 25 september 2019, nader te bekijken.

Cliënt wil er in de eerste plaats het volgende over zeggen.

De aansluiting op de N361 van de nieuw aan te leggen weg zal achter zijn woning gebeuren d.m.v. een "verkeersplein". Dit betekent, dat het doorgaande verkeer op de N361 altijd voorrang heeft. Wel wordt de maximumsnelheid van 50 km doorgetrokken vanaf de rotonde aan het eind van het dorp bij de oversteek naar bedrijventerrein Het Aanleg tot voorbij dit verkeersplein. Maar op de spitstijden (en die zijn er regelmatig) zal dit – naar de mening van cliënt – leiden tot veel remmend, stilstaand en optrekkend verkeer op de nieuwe weg achter zijn woning, omdat het vaak een kwestie van wachten zal zijn, voordat met name vrachtwagens e.d. kans zien om naar het midden van de weg op te rijden.

De maximumsnelheid op de nieuwe weg zal officieel 60km worden. Maar dat geldt ook voor de huidige weg van Winsum naar Onderdendam en in de praktijk rijden de meeste mensen daar "gewoon" 80km of meer met het bijbehorende geluidsniveau.

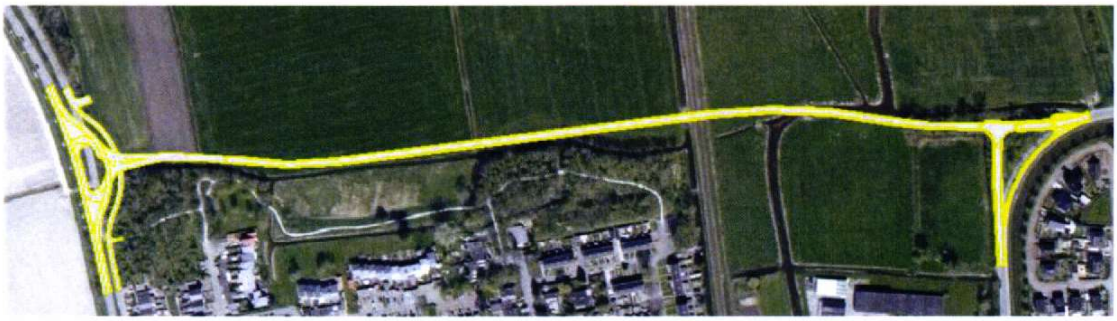
De genoemde rotonde bij het Aanleg is jaren geleden aangelegd om het verkeer vanuit het dorp en vanaf Schouwerzijl/het Aanleg een betere kans te geven zich in te voegen op de N361 of om de weg over te steken. Voor die tijd waren wachttijden van 4 tot 5 minuten geen uitzondering.

0216.05/18

De rotonde buiten het dorp bij Ranum is ongeveer twee jaar geleden aangelegd om dezelfde reden en ook om de kans op ongelukken te verkleinen. Voor die tijd gebeurden daar met regelmaat ongelukken, soms met dodelijke afloop. Het beleid van de provincie was om dergelijke gevaarlijke plekken aan te pakken en te verbeteren.

Om diezelfde reden staan verderop bij Wehe-den Hoorn en Leens ook nog rotondes in de planning. Ook vanwege de ongelukken, die daar vaak plaatsvinden.

Mede om die reden is het voor cliënt onbegrijpelijk, dat bij deze nieuwe weg toch weer voor een andere oplossing wordt gekozen dan een rotonde.



Cliënt wil geen "kortsluiting" en anders liever de weg aansluiten op de bestaande rotonde bij Ranum, omdat de overlast en aantasting van het woongenot voor cliënt dan aanmerkelijk kleiner zullen zijn.

Niet, danwel onvoldoende, is aangetoond dat de geluidsnormen niet worden overschreden. Want ook vrachtwagens met een brongeluid van meer dan 108 dBA rijden af en aan over deze ingeplande weg. Meerdere auto's tegelijk (Nb 3000 per etmaal (waar komt dat getal vandaan?)). Ze komen uit de tunnel en dan zijn automobilisten geneigd harder te gaan rijden omdat ze omhoog rijden. Vrachtauto's zeker. NB de weg komt op ongeveer 90 meter van de woning van cliënt. Nergens blijkt van een berekening danwel worst-case benadering.



Zoals gezegd kan cliënt die 3000 vervoersbewegingen niet plaatsen. Uit de WegenWiki leidt cliënt af dat dagelijks 3000 voertuigen tussen Winsum en Onderdendam en 3.200 voertuigen tussen Onderdendam en Middelstum rijden, dan is 3000 voor deze "kortsluiting" wel een lage inschatting, temeer nergens uit blijkt dat in die 3000 ook de bewoners van Winsum (noordkant wijk De Brake?) zijn betrokken. Die zouden daar dan al bij opgeteld moeten worden en dan komt cliënt op veel meer dan de aangehouden 3000. Met geluidsgevolgen van dien.

In bijlage 4 akoestisch rapport wordt aangegeven als volgt: "Voor de resultaten wordt verwezen naar het onderzoek d.d. 13 maart 2018 van BügelHajema." Dit onderzoek ligt, voor zover ik kan zien, niet ter inzage bij het bestemmingsplan via ruimtelijkeplannen.nl.

In de toelichting staat nog het volgende: "Bij de uitvoering van de werkzaamheden kan het bij het vernieuwen van de sloot nodig zijn om bomen aan de oeverzijde te kappen. Tijdens de uitvoering zal dit duidelijk worden omdat dan pas bekend is hoeveel werkruimte de uitvoerder nodig heeft. Indien er bomen gekapt gaan worden, dan gebeurt dit op basis van de vereisten van de Wnb."



Gezien de aanwezigheid van vele bomen die nodig zijn voor de leefbaarheid van een woonomgeving, gaat cliënt ervanuit dat uw gemeenteraad goede afspraken maakt over bomenkap en verplichte herplant. Bij voorkeur dient uw gemeenteraad op te nemen dat er een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen dat de weg, als die er komt, pas uitgevoerd kan worden als er een plan is voor herplant van bomen (tenminste het aantal gekapte bomen moet worden herplant). En dat het bos/de bomen tussen de weg en de woningen aan de Freesialaan. Petunialaan en Tageteshof blijft bestaan. Wellicht kunt u zelfs opnemen dat ook in het open deel (zie foto) bomen en struiken met winterhard groen worden geplant om het uitzicht op de weg te verminderen.

Er wordt in de toelichting aangegeven: "De (groene) inpassing van de weg in het landschap is in hoofdstuk 2.3 nader toegelicht." Figuur 7 is heel onduidelijk over de groene inpassing.

In de toelichting word geschreven: "Onder de eerste kernopgave, 'goede bereikbaarheid', stelt de gemeente in te willen zetten op een integraal en duurzaam vervoerssysteem met betere auto- en

Stichting Univé Rechtshulp
Postbus 557, 9400 AN Assen
KvK 41019292
univerechtshulp.nl

Bezoekadres
Jan Bommerstraat 6, 9402 NR Assen
IBAN NL60 ABNA 0423 3063 16
BIC ABNANL2A

Univé Rechtshulp verleent onafhankelijke rechtshulp aan Univé verzekerden.
Wilt u meer weten? Kijk op univerechtshulp.nl

fietsbereikbaarheid. Hiernaast wordt ten opzichte van de infrastructuur het voornemen van De kortsluiting genoemd als belangrijk punt om de leefbaarheid van het centrum van Winsum te vergroten." Maar cliënt ziet dan een verlegging van de niet-leefbaarheid naar de rand van de wijk Obergum. Daarnaast geldt dat de gebruikers van de N996 via het centrum naar hun wijk gaan (nb met 50 km/u of 30 km/u) en dat zal zo blijven, maar ook degene die doorreizen naar Onderdendam zullen zeer waarschijnlijk eerst langs de supermarkt gaan voordat zij hun reis verder maken en die supermarkten liggen in het centrum. Het is niet bewezen dat met de komst van de "Kortsluiting" ook daadwerkelijk de leefbaarheid verbeterd. De goede bereikbaarheid van Winsum wordt er namelijk niet mee verbeterd, immers zoals gezegd de meeste bewoners van Winsum zullen zo mogelijk nog steeds via het centrum rijden en de "Kortsluiting" zal voornamelijk gebruikt worden voor en door de bewoners van Onderdendam (en mogelijk de bewoners aan de noordkant van de wijk De Brake).

Ten aanzien van onderdeel 4.9 van de toelichting: "Op basis van de provinciale verordening 2016 van de provincie Groningen dient een bestemmingsplan inzicht te bieden hoe met duisternis en stilte rekening wordt gehouden.", merkt cliënt op dat er geen enkele opmerking wordt opgenomen hoe met stilte om zal worden gaan. Er wordt slechts opgemerkt dat er sprake zal zijn van extra geluid gecreëerd door voertuigen en dat dit aanvaardbaar is. Maar hoe wordt dan omgegaan met stilte?
Verlichting is kennelijk ook aanvaardbaar (in het vorige ontwerp overigens niet), maar hoe wordt dan met duisternis rekening gehouden? Er wordt aangegeven in de toelichting: "Behoudens bij de aansluiting met de N361, de kruising bij de Onderdendamsterweg en in de tunnelbak, wordt op het tracé geen verlichting aangelegd". NB de tunnelbak wordt 95 meter lang.

De hoogste bestuursrechter (de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) heeft op 29 mei 2019 (zie: AbRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604) beslist dat het Programma Aanpak Stikstof (hierna: *'PAS'*) niet gebruikt mag worden als basis om toestemming te verlenen voor activiteiten die leiden tot een stikstoftoename ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden. Hoe verhoudt zich de stikstoftoename door de komst van deze weg tot de Waddenzee?

Mocht ondanks alle bezwaren de weg vlak achter cliënt toch onvermijdelijk zijn, dan toch minimaal met een aansluiting d.m.v. een rotonde, zodat de verkeersgeluiden en oponthoud tot een minimum beperkt worden en met plantverplichting van wintergroene struiken.

Met vriendelijke groet,

Karel Luehof
Jurist Bestuursrecht
Consumenten, Wonen & Bestuur

Stichting Univé Rechtshulp
Postbus 557, 9400 AN Assen
KvK 41019292
univerechtshulp.nl

Bezoekadres
Jan Bommerstraat 6, 9402 NR Assen
IBAN NL60 ABNA 0423 3063 16
BIC ABNANL2A

Univé Rechtshulp verleent onafhankelijke rechtshulp aan Univé verzekerden.
Wilt u meer weten? Kijk op univerechtshulp.nl