

OMGEVINGSVERGUNNING

Burgemeester en Wethouders van Nijkerk hebben op 10 december 2012 een aanvraag van de Gemeente Nijkerk ontvangen voor een omgevingsvergunning voor het aanbrengen van een keermogelijkheid op de kadastrale percelen Hoevelaken, sectie C, nummer 2096 en 1743.
De aanvraag is geregistreerd onder nummer 20120628 / 206559.

Procedure

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de zogenaamde uitgebreide voorbereidingsprocedure. In De Stad Nijkerk van 19 december 2012 is de ontvangst van de aanvraag gepubliceerd. De beslistermijn eindigt op 11 juni 2013.

Beoordeling van de aanvraag

De aanvraag heeft betrekking op de activiteit strijdig gebruik bestemmingsplan_als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
De aanvrager is de eigenaar van het betreffende percelen en belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).
De aanvraag voldoet aan de eisen gesteld door het Besluit omgevingsrecht (Bor) en de Ministeriele regeling omgevingsrecht (Mor).

Besluit

Burgemeester en wethouders van Nijkerk besluiten gelet op artikel 2.1 lid 1 onder c, 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht de omgevingsvergunning te verlenen voor het aanleggen van een keermogelijkheid aan de Horstweg, kadastraal bekend Hoevelaken, sectie C, nummer 2096 en 1743 te Hoevelaken.

De omgevingsvergunning wordt verleend onder de bepaling dat de hierna genoemde gewaarmerkte stukken deel uitmaken van de vergunning.

- Gewijzigde aanvraag, 7 januari 2013;
- Situatie tekening 10 december 2012;
- Ruimtelijke onderbouwing.

Inhoudelijke overwegingen

- De aanvraag is op 10 december 2012 ingediend en gewijzigd ingediend op 7 januari 2013;
- Het perceel kadastraal bekend Hoevelaken, sectie C, nummer 2096 en 1743 heeft op grond van het geldende bestemmingsplan 'Hoevelaken-Zuid' de bestemming 'groenvoorziening' en 'water';
- Het realiseren van de keermogelijkheid is in strijd met deze bestemmingen;
- Beoordeeld is of met toepassing van het bepaalde in artikel 2.12 eerste lid, onderdeel a, onder 2° van de Wabo en artikel 2.7 van het Bor in samenhang gelezen met artikel 4 van bijlage II, behorende bij het Bor een omgevingsvergunning kan worden verleend voor de planologische gebruiksactiviteit;
- Op grond van het laatstgenoemde artikel kan geen vergunning worden verleend;
- Het gaat om het wijzigen van het gebruik van de gronden. Alleen het wijzigen van het gebruik van een gebouw minder dan 1.500 m² kan met dit artikel worden gerealiseerd;
- Er kan dus geen toepassing gegeven worden aan de reguliere procedure als bedoeld in paragraaf 3.2 van de Wabo. Daarom is de uitgebreide procedure op basis van artikel 3.10 van de Wabo gevoerd;
- De keermogelijkheid is gewenst voor het gemotoriseerde verkeer op de Horstweg. De Horstweg is een smalle doodlopende weg voor autoverkeer en ander gemotoriseerd verkeer. De afgelopen jaren heeft gemotoriseerd verkeer kunnen keren op een informele particuliere keermogelijkheid op de percelen kadastraal bekend Hoevelaken sectie C nummer 4610 en 3923. Deze keermogelijkheid zal in de toekomst verdwijnen omdat de eigenaar van deze percelen voornemens is woningbouw te realiseren. Hier wordt een



- bestemmingsplanprocedure voor voorbereid;
- De verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer op dit stuk is niet groot. Door het aanleggen van de keermogelijkheid wordt voorzien in een goede doorstroming van het verkeer, waaronder ook vuilophaaldiensten en postbestellers.
- Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening die verwoord is in de ruimtelijke onderbouwing die als bijlage bij deze omgevingsvergunning gaat;
- Er heeft een goede integrale afweging van verschillende varianten plaatsgevonden, tevens verwoord in de ruimtelijke onderbouwing;
- Voldaan wordt aan de randvoorwaarden voor milieu;
- De aanvraag heeft vanaf 11 april 2013 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Er is één zienswijze ingediend. Het gaat om een gezamenlijke zienswijze die afkomstig is van een aantal bewoners uit de omgeving. In hoofdstuk 6 van de ruimtelijke onderbouwing wordt deze zienswijze beantwoord.
- De ingediende zienswijze heeft niet geleid tot een ander besluit.

Aanwijzing

Voor de Flora en Fauna is geen onderzoek uitgevoerd in het kader van de Flora en Faunawet. Wel geldt er voor het aanleggen van de keermogelijkheid en de daarvoor benodigde werkzaamheden, zoals het kappen van bomen, een zorgplicht. Vooraf moet goed gekeken worden of er geen beschermde flora en fauna aanwezig is. Mocht dit wel zo zijn dan moet dit worden gemeld en moeten er de nodige maatregelen genomen worden.

Legesheffing

Op grond van de legesverordening zoals geldig bij indiening van deze aanvraag is de aanvrager leges verschuldigd. De verschuldigde leges bedragen op grond van artikel 2.3.4.3 € 2.167,-. De leges moeten na ontvangst van de legesnota worden betaald.

Rechtsmiddelenclausule

Tegen dit besluit kan een belanghebbende beroep instellen bij de bestuursrechter. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan dat binnen zes weken na de datum van bekendmaking. Volgens de wettelijke regels bevat het beroepschrift ten minste: de dagtekening, uw naam, adres en handtekening; een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht (zo mogelijk met een kopie daarvan); de gronden van het beroep.

Verder zendt u een kopie mee van de zienswijze die u tegen het ontwerpbesluit hebt ingediend, of u geeft een toelichting waarom u niet in de gelegenheid was een zienswijze in te dienen.

Een beroepschrift heeft geen schorsende werking; dat betekent dat het besluit na afloop van de beroepstermijn in werking treedt en kan worden uitgevoerd. Als u een direct en spoedeisend belang hebt om dat te voorkomen, kunt u binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter. Het besluit van rechtswege geschorst totdat de voorzieningenrechter op het verzoek heeft beslist.

Uw brief aan de bestuursrechter of de voorzieningenrechter adresseert u als volgt:
Rechtbank Gelderland, Afdeling bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM ARNHEM.
Met uw elektronische handtekening (DigiD) kunt u digitaal een beroepschrift indienen via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Op die website staat een handleiding.

Met vriendelijke groet,
Namens burgemeester en wethouders van Nijkerk,


R.P. Guldemond
Teammanager vergunningen Noord
Omgevingsdienst De Vallei

Keermogelijkheid Horstweg Hoevelaken

Inhoudsopgave

Ruimtelijke Onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Geldende bestemmingsplan	5
Hoofdstuk 2 Nieuwe situatie	6
2.1 Integrale afweging varianten	6
2.2 Aangevraagde variant	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden	16
4.1 Waterhuishouding	16
4.2 Milieuaspecten	17
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	18
Hoofdstuk 6 Overleg en Inspraak	18

Ruimtelijke Onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 10 december 2012 is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor het realiseren van een keermogelijkheid aan de Horstweg in Hoevelaken. De aanvraag is ingediend door de Gemeente Nijkerk. Aanleiding voor het aanvragen van deze keermogelijkheid is een gebrek aan een publieke/openbare keermogelijkheid voor gemotoriseerd verkeer (waaronder bijvoorbeeld vuilophalendiensten en postbestellers) op de voor gemotoriseerd verkeer doodlopende Horstweg.

De afgelopen jaren heeft gemotoriseerd verkeer kunnen keren op een informele keermogelijkheid die gelegen is op de kadastrale percelen Gemeente Hoevelaken, sectie C, nummer 4610 en nummer 3923. Op deze percelen hebben lange tijd diverse schuren gestaan, maar deze zijn in 2012 gesloopt door de eigenaar. De eigenaar is voornemens in de toekomst woningbouw te realiseren op onder andere de genoemde percelen, waardoor in de toekomst de informele keermogelijkheid definitief komt te verdwijnen. Voor het planologisch mogelijk maken van de voorziene woningbouw (planontwikkeling Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken) wordt een bestemmingsplanprocedure voorbereid.

Teneinde een permanente openbare keermogelijkheid te realiseren op haar grondgebied en daarmee een verkeersveilige situatie te borgen, heeft de gemeente de aanvraag ingediend. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt daar verder op ingegaan.

1.2 Ligging plangebied

De keermogelijkheid zal gerealiseerd worden aan de Horstweg in Hoevelaken. De Horstweg (onderhavig deel) is gelegen aan de zuidoostkant van Hoevelaken tussen de Oosterdorpsstraat en de Koninginneweg en ontsluit voor gemotoriseerd verkeer op de Oosterdorpsstraat. De Horstweg is voor dit deel geen doorgaande weg. Alleen voor fietsers is er een doorgang, bijvoorbeeld voor fietsverkeer naar/van de wijk Middelaar.



Locatie te realiseren keermogelijkheid

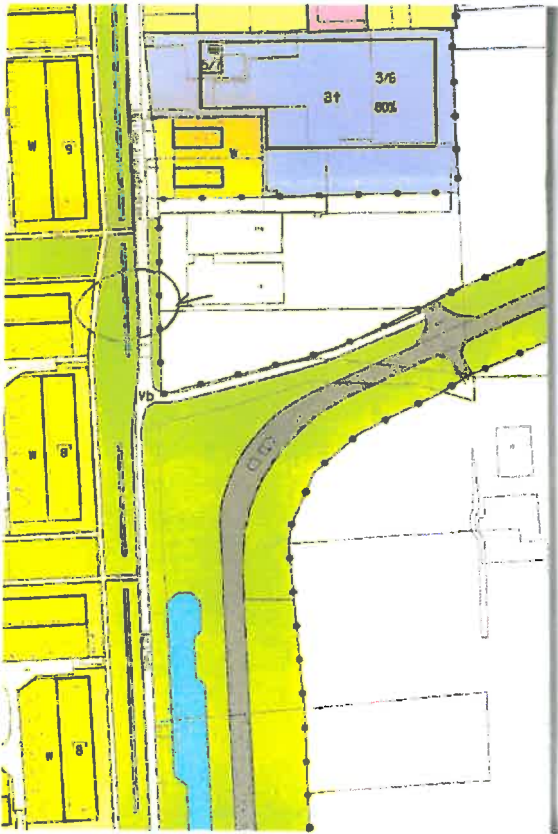
1.3 Geldende bestemmingsplan

De gronden waar de keermogelijkheid voorzien is vallen onder het bestemmingsplan 'Hoewelaken-Zuid'. De gronden hebben de bestemming 'groenvoorziening' en 'water'. Het realiseren van een keermogelijkheid is in strijd met dit bestemmingsplan.

De gronden bestemd met 'groenvoorziening' zijn voor groenvoorzieningen en speelweiden, watergangen, waterpartijen, infiltratie en retentie van water, met bijbehorende andere bouwwerken en voorzieningen waaronder begrepen wandel- en fietspaden, oeververbindingen, taluds, speelvoorzieningen, al of niet ondergrondse nutsvoorzieningen en bergbezinkbassins, voorwerpen van beeldende kunst en dergelijke.

De gronden bestemd met 'water' zijn voor watergangen en waterpartijen, oeverstroken en taluds, infiltratie en retentie van water, de waterhuishouding met de daarbij behorende bebouwing en voorzieningen waaronder mede begrepen oeververbindingen.

Het realiseren van een keermogelijkheid is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan.



Fragment plankaart

Hoofdstuk 2 Nieuwe situatie

Voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning zijn diverse varianten voor een keermogelijkheid aan/nabij de Horstweg verkend. Deze zijn integraal afgewogen. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op deze afweging. In paragraaf 2.2 wordt de aangevraagde variant nader beschreven.

2.1 Integrale afweging varianten

Bij het uitwerken van een realistische variant is vanuit de gemeente een drietal randvoorwaarden bij het zoeken naar een oplossing voor de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer op de Horstweg in ogenschouw genomen:

- Impact in de openbare (groene) ruimte en de omgeving moet beperkt zijn
- De variant moet verkeersveilig zijn
- De kosten (financiële uitvoerbaarheid) moeten in verhouding staan tot de opgave

Voor het faciliteren van een keermogelijkheid voor gemotoriseerd verkeer is een aantal varianten in beeld gebracht. Aan al deze varianten kleeft een aantal voor- en nadelen. Hieronder worden allereerst de verschillende varianten weergegeven. Vervolgens wordt kort ingegaan op de voor- en nadelen per variant.

Varianten:

- Keermogelijkheid ter hoogte van bestaande uitrit Willem-Alexanderdreef 9
- Keermogelijkheid tussen Prinsenhof 1 en Willem-Alexanderdreef 10
- Keermogelijkheid in plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken ten zuiden van het bestaande perceel Horstweg 11
- Keermogelijkheid in het zuiden van het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken
- Keerlus aan het einde van de Horstweg
- Keerlus aan het einde van de Horstweg in het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken
- Keerlus aan ten zuiden van de Horstweg tegenover de Willem-Alexanderdreef 10-17
- Realiseren ondergrondse vuilcontainers

1. Keermogelijkheid ter hoogte van bestaande uitrit Willem-Alexanderdreef 9

Een eerste mogelijkheid is het realiseren van een keermogelijkheid ter hoogte van de bestaande uitrit nabij de Willem-Alexanderdreef 9.



Dit vergt een aanpassing van de bestaande oprit op gemeentelijk terrein, maar lijkt wel goed te kunnen functioneren. Aandachtspunt is wel het steken van een voertuig in verband met de verkeersveiligheid en het aanbieden van het huisvuil van de meest zuidelijke (in de toekomst) nieuw te bouwen woningen aan de Horstweg. Qua ruimtebeslag past dit niet binnen het bestaande profiel

(verharding) van de Horstweg. De weg moet (ter plaatse) verbreed worden.

De ingreep in het landschap is relatief beperkt. Er hoeven geen beschermde bomen te worden gekapt.

2. Keermogelijkheid tussen Prinsenhof 1 en Willem-Alexanderdreef 10

De tweede mogelijkheid is het realiseren van een keermogelijkheid in de bestaande groenstrook naast het trottoir tussen de Prinsenhof 1 en de Willem-Alexanderdreef 10.

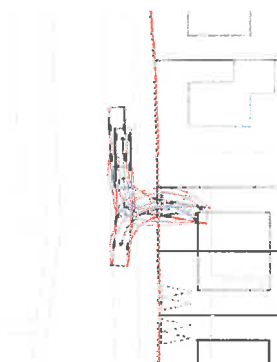


Deze optie lijkt goed te kunnen functioneren, hoewel ook hier een voertuig achteruit moet steken om te kunnen keren. Qua ruimtebeslag past deze variant binnen het bestaande profiel (verharding) van de Horstweg.

De ingreep in het landschap is iets groter dan in de vorige variant, omdat er aantal bomen, overigens geen beschermde bomen, moet worden gekapt.

3. Keermogelijkheid in het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken ten zuiden van het perceel Horstweg 11

Op verzoek van de omwonenden aan de zijde van de Willem-Alexanderdreef is tevens gekeken naar keermogelijkheden binnen het plangebied van de herontwikkeling 'Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken'.



De eerste optie aan deze zijde betreft een keermogelijkheid ten zuiden van het bestaande perceel Horstweg 11. De aanwezige bomenrij ten westen van de Horstweg hoeft bij deze variant niet onderbroken hoeft te worden. Ook hier zal echter achteruit moeten worden gestoken door een voertuig. Daarnaast wordt het lint van vrijstaande woningen aan de Horstweg onderbroken door een keermogelijkheid, wat stedenbouwkundig gezien ongewenst is.

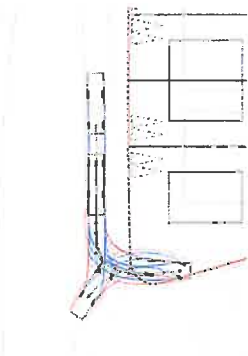
Deze variant zal de ruimte voor woningen in het nog te ontwikkelen plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken beperken (een bouwka­vel zal komen te vervallen, wat de haalbaarheid van het plan sterk onder druk zet) en gebleken is ook dat de bewoners van Horstweg 11 zich niet in deze variant kunnen vinden in verband met mogelijke overlast. Ook in deze variant is het aspect verkeersveiligheid niet optimaal en dus een aandachtspunt.

3a. Keermogelijkheid in het plangebied tussen twee nieuw te realiseren woningen

Door omwonenden is, aanvullend op variant 3, nog een alternatief aangedragen. Dit alternatief houdt in dat de keermogelijkheid niet ten zuiden van de reeds bestaande woning Horstweg 11 wordt gerealiseerd, maar tussen de nog te realiseren nieuwe woningen in het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken. Voordeel is dat dan niet de bestaande bewoners van Horstweg 11 worden geconfronteerd met bijvoorbeeld het gepiep van de achteruit rijdende vrachtwagens, maar de toekomstige bewoners van de nieuw te realiseren woningen. Deze nieuwe bewoners kunnen dan dit aspect meenemen in hun afweging bij het kopen van de woning. De overige voor- en nadelen (financiële haalbaarheid, verkeersveiligheid, stedenbouwkundig) van de variant 3a zijn echter hetzelfde als die van variant 3.

4. Keermogelijkheid in het zuiden van het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken

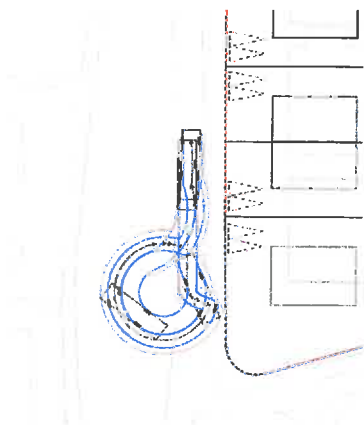
Een volgende keermogelijkheid binnen het plangebied van de herontwikkeling van het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken ligt in het uiterste zuiden van hdit gebied. Deze variant gaat ten koste van (in ieder geval een groot deel van) een bouwka­vel, waardoor deze variant de financiële haalbaarheid van het reeds in voorbereiding zijnde woningbouwplan voor de locatie Koninginneweg-Horstweg sterk onder druk zet. Bij deze variant hoeft de aanwezige bomenrij ten westen van de weg niet onderbroken te worden.



Groot nadeel van deze variant is echter de verkeersveiligheid. Zo zal bijvoorbeeld een vuilnisauto vooruit de keermogelijkheid moeten benaderen, om vervolgens achteruit op/nabij een kruispunt van fietspaden te manoeuvreren. Deze manoeuvre heeft tot consequentie dat er geen of in ieder geval weinig zicht is op het naderende fietsverkeer.

5. Keerlus aan het einde van de Horstweg

Een volgende infrastructurele optie is het realiseren van een keerlus in de groenstrook tussen de Prinsenhof 1 en de Willem-Alexandredreef 10.

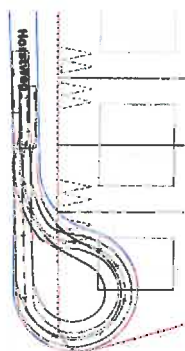


Voordeel van deze variant is dat een voertuig niet achteruit hoeft te steken. Dit heeft enerzijds tot voordeel dat de verkeersveiligheid beter geborgd kan worden. Anderzijds zal de omgeving geen hinder ondervinden van het gepiep van de achteruit rijdende vrachtauto.

Grootste nadeel van deze variant is het ruimtebeslag. Het aanleggen van een keerlus is immers behoorlijk ruimtevreterend. Deze variant gaat ten koste van de aanwezige bomenrij naast de Horstweg. Tevens is het realiseren van een keerlus, ten opzichte van een keermogelijkheid in de vorm van een 'insteekhaven' duurder, omdat meer verharding moet worden gerealiseerd. Daarnaast functioneert een dergelijke keerlus alleen als er geen verdere obstakels zijn. In de praktijk wil de keerlus ook nog wel eens gebruikt worden door automobilisten die hun auto parkeren.

6. Keerlus aan het einde van de Horstweg in het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken

Op verzoek van een aantal bewoners rondom het plangebied Koninginneweg-Horstweg, Hoevelaken is tevens gekeken naar de mogelijkheid van het realiseren van een keerlus binnen het plangebied.



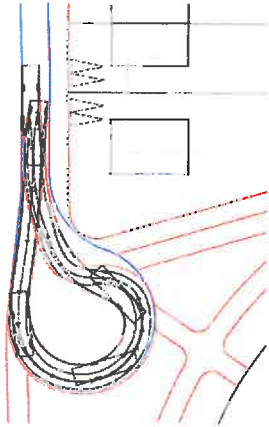
Net als bij variant 5 is het voordeel van deze variant dat bijvoorbeeld een vrachtauto niet achteruit hoeft te steken. Doordat de keerlus grotendeels buiten de reguliere weg ligt heeft dit nauwelijks (negatieve) invloed op de verkeersveiligheid op de Horstweg. Daarbij ondervindt de omgeving geen hinder van het gepiep van de achteruit rijdende vrachtauto.

Grootste nadeel van deze variant is dat deze ten koste gaat van minstens één bouwkeule van het beoogde woningbouwplan, wat de financiële haalbaarheid van het plan sterk onder druk zet. Tevens

zet deze variant de stedenbouwkundige opzet van het plan, dat voorziet in vrijstaande woningen langs de Horstweg, onder druk.

7. Keerlus ten zuiden van de Horstweg tegenover de Willem-Alexanderdreef 10-17

De voor- en nadelen van de variant met een keerlus ten zuiden van de bestaande Horstweg zijn vergelijkbaar met de voor- en nadelen van variant 5. De variant scoort relatief goed op verkeersveiligheid, hoewel er op de keerlus dubbelgebruik is van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Er is beperkt overlast voor de omgeving van het gepiep van de achteruit rijdende vrachtauto. Nadelen zijn het grote ruimtebeslag en de kosten van de aanleg van de keervoorziening.



8. Realiseren ondergrondse vuilcontainers

Tot slot kan de oplossing ook in het realiseren van ondergrondse vuilcontainers gezocht worden. Indien er op strategische locaties, zijnde niet aan het einde van de Horstweg, ondergrondse vuilcontainers worden gerealiseerd hoeft de vuilophaaldienst niet meer met een vrachtauto de gehele Horstweg in te rijden. In dat geval komen alleen nog de bestelauto's, bestemmingsverkeer en mogelijk automobilisten die verkeerd gereden zijn aan het einde van de Horstweg. Indien dit verkeer wil keren moeten ze echter gebruik maken van een van de opritten van bestaande en nieuwe woningen. De noodzaak voor een keervoorziening is dan niet meer nadrukkelijk aanwezig, al moet worden gerealiseerd dat er nog altijd veel keerbewegingen zullen gaan plaatsvinden op particulier terrein.

Ondergrondse containers plaatsen bij laagbouw is echter geen beleid van de gemeente. Daarvoor zijn de volgende redenen;

- hoge investeringskosten;
- GFT scheiding niet mogelijk (GFT en restafval gaat samen in de ondergrondse container); hierbij wordt opgemerkt dat indien in de toekomst toch weer zou worden gekozen voor scheiding, bewoners wél weer een groencontainer krijgen, waarmee de noodzaak voor een keervoorziening mogelijk toch weer actueel zou worden.
- hogere administratieve last als gevolg van de invoering van pasjes;
- meer zwerfvuil als gevolg van extra afvalinzamelpunten;
- kosten zijn hoger tov het inzamelen met minicontainers bij laagbouw.

Afweging

De verschillende voor- en nadelen per variant en de geformuleerde randvoorwaarden hebben geleid tot een voorkeur voor een keervoorziening aan de westzijde van de Horstweg, conform het principe van de varianten 1 en 2. Variant 2 heeft dan de voorkeur, aangezien in dat geval de nieuwe woningen

hun vuilniscontainer voor de deur kunnen aanbieden en deze keermogelijkheid past in het profiel van de Horstweg.

Hieronder wordt nader ingegaan op de gemaakte afweging per variant:

- Variant 8 voorziet in het plaatsen van ondergrondse vuilcontainers bij laagbouw. Dit wijkt af van het gemeentelijk beleid op dit punt. Het probleem van de kerende vuilnisauto is echter wel verholpen. Het overig verkeer zal alsnog moeten keren op particulier eigendom en daarmee wordt een deel van het vraagstuk niet opgelost.
- Variant 7 scoort goed op verkeersveiligheid en kan in algemene zin de goedkeuring wegdragen van de bewoners van de Horstweg en de Willem-Alexanderdreef 1 t/m 9. Nadelen van deze variant zijn in ieder geval de relatief hoge realisatiekosten die met deze variant gemoeid zijn en de impact op de groenstrook tussen de Koninginneweg en de Willem-Alexanderdreef. Ook variant 5 scoort relatief goed op het aspect verkeersveiligheid, maar heeft tot gevolg dat een groot deel van de aanwezige laanbeplanting langs de Horstweg komt te vervallen.
- Van de onderzochte varianten heeft het realiseren van een voorziening binnen het plangebied van het in voorbereiding zijnde plan Koninginneweg-Horstweg het grootste draagvlak bij de omwonenden. Er is echter geen unaniem draagvlak bij alle omwonenden. De financiële consequenties voor een van deze varianten is afhankelijk van de gekozen variant (3, 3a, 4 of 6). In alle gevallen leidt dit tot het verloren gaan van minstens een bouwkaavel en zet het de haalbaarheid van het plan onder druk, los van de aanlegkosten. Ook zet een keermogelijkheid aan deze zijde van de Horstweg de stedenbouwkundige opzet van vrijstaande woningen langs de Horstweg onder druk.
- Blijven over de varianten 1 en 2. Dergelijke insteekvarianten hebben ruimtelijk gezien de minste impact. Daarbij gaan deze varianten niet ten koste van uitgeefbaar terrein in het plangebied van het plan Koninginneweg-Horstweg. Wanneer een voertuig achteruit insteekt en vooruit wegdrijft is de consequentie op de verkeers(on)veiligheid relatief beperkt. Financieel gezien zijn deze varianten veel beter te verantwoorden dan een keermogelijkheid in het plangebied van het plan Koninginneweg-Horstweg of het aanleggen van een forse keerlus.

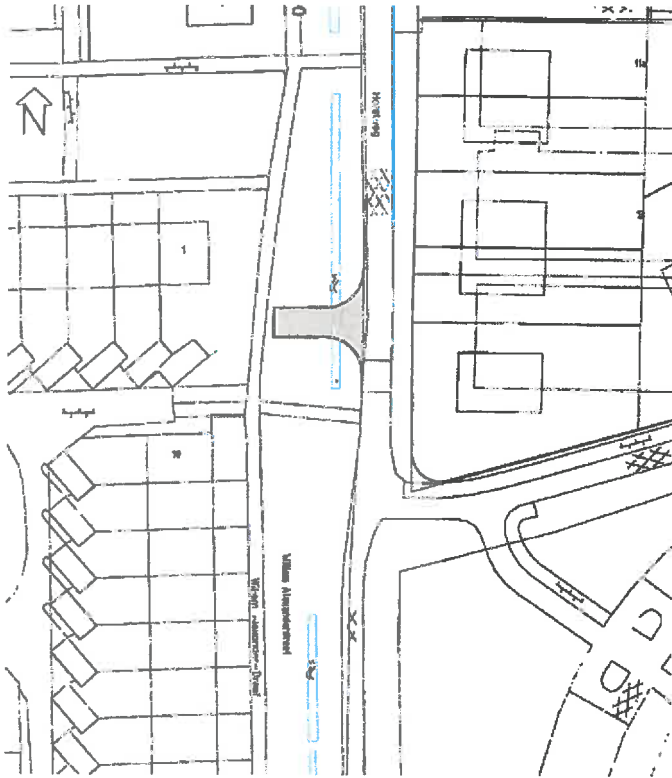
Het college heeft per raadsinformatiebrief van 10 oktober 2012 de raad geïnformeerd over de voortgang van de herontwikkeling van het plangebied Koninginneweg-Horstweg in Hoevelaken tot woningbouwlocatie. In deze brief is de raad ook geïnformeerd over het feit dat variant 2 de voorkeur van het College van burgemeester en wethouders geniet.

2.2 Aangevraagde variant

Hieronder is een schets opgenomen van de aangevraagde keermogelijkheid, gebaseerd op de in paragraaf 2.1 beschreven variant 2. De keermogelijkheid zal in de groenstrook westelijk van de Horstweg worden gerealiseerd. Het betreft een verharding in de vorm van klinkers van circa 40 m². Om de keermogelijkheid aan te leggen zullen waarschijnlijk enkele bomen, welke overigens niet voorkomen op de bomenlijst van de Gemeente Nijkerk en daarmee geen beschermde status genieten, gekapt moeten worden. In de watergang zal een duiker aangelegd worden.

De voorziene keermogelijkheid biedt een openbare/publieke keermogelijkheid voor gemotoriseerd verkeer dat aan het einde van de Horstweg wil terugkeren in de richting Oosterdorpsstraat. Met het aanleggen van een openbare keermogelijkheid wordt voorkomen dat verkeer particulier eigendom gaat benutten om te keren; iets wat feitelijk de afgelopen jaren gedoogd werd door de eigenaar van de percelen Gemeente Hoevelaken, sectie C, nummer 4610 en nummer 3923 (percelen ten zuiden van Horstweg 11 waar in het verleden een aantal schuren op hebben gestaan).

Met het realiseren van de voorziene keermogelijkheid wordt voorkomen dat kerend verkeer gebruik moet maken van particuliere eigendommen. Ook hoeft verkeer dat niet keert op particulier eigendom niet achteruit terug de Horstweg af, waarmee in dat geval met name fietsend verkeer en wandelaars op de Horstweg in gevaar zou worden gebracht.



Schets nieuwe situatie

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Rijksbeleid ten aanzien van ruimtelijke ordening is verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). In de Structuurvisie is verwoord dat het Rijk zich richt op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Verstedelijkings- en landschapsbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol. In de Structuurvisie is opgenomen dat het Rijk zo min mogelijk op de stoel van de provincies en de gemeenten gaat zitten. Onderhavige omgevingsvergunning is niet in strijd met het Rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland (2005)

Het Streekplan Gelderland 2005 is door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld op 29 juni 2005. Een streekplan geeft de beleidskaders aan voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende 10 jaar. Dit streekplan is erop gericht de verschillende functies in regionaal verband een zodanige plek te geven dat de ruimtelijke kwaliteiten worden versterkt en er zuinig en zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het Streekplan Gelderland 2005 de status van een structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening.

De hoofddoelstelling van het Gelders ruimtelijk beleid voor de periode 2005-2015 is om de ruimtebehoefte zorgvuldig in regionaal verband te accommoderen en te bevorderen dat publieke (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en private partijen de benodigde ruimte vinden, op een wijze die meervoudig ruimtegebruik stimuleert, duurzaam is en de regionale verscheidenheid versterkt, gebruik makend van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken.

Hierbij hanteert de provincie de volgende doelen als uitwerking van de hoofddoelstelling:

- sterke stedelijke netwerken en regionale centra bevorderen;
- versterken van de economische kracht en de concurrentiepositie van Gelderland;
- bevorderen van een duurzame toeristisch-recreatieve sector in Gelderland met een bovengemiddelde groei;
- de vitaliteit van het landelijk gebied en de leefbaarheid van daarin aanwezige kernen versterken;
- de waardevolle landschappen verbeteren en de Ecologische Hoofdstructuur realiseren;
- de watersystemen veilig en duurzaam afstemmen op de veranderende water aan- en afvoer en de benodigde waterkwaliteit;
- een gezonde en veilige milieu(basis)kwaliteit bewerkstelligen;
- met ruimtelijk beleid bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van en in de provincie;
- bijdragen aan een evenwichtige regionaal gedifferentieerde ruimtelijke ontwikkeling, door de cultuurhistorische identiteiten en ruimtelijke kenmerken als inspiratiebron te hanteren in de ruimtelijke planning.

Volgens de beleidskaart ruimtelijke structuur van het Streekplan Gelderland 2005 is het stedelijk gebied van Nijkerk een regionaal centrum. Daarnaast valt Nijkerk onder de regio Vallei. Nijkerk is met de aansluiting op de rijksweg A28 een knooppuntlocatie voor de ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen.

Nijkerk heeft volgens het Streekplan Gelderland 2005 een regionale functie ten aanzien van werken en wonen. Eén van de hoofddoelstellingen van het ruimtelijke provinciebeleid is het bevorderen van sterke stedelijke netwerken en regionale centra. Voor de kern Nijkerk ziet de provincie nadrukkelijk een ruimtelijke relatie met Amersfoort. Verdere ondersteuning en intensivering van die relatie is wenselijk voor wat betreft het openbaar vervoer, de onderlinge afstemming van de verstedelijkingsopgave en de open groene ruimte tussen Nijkerk en Amersfoort. Tegen deze achtergrond acht de provincie voor Nijkerk een regionale functie voor wonen en werken op zijn plaats.

Het realiseren van een keermogelijkheid aan de Horstweg in Hoevelaken doet geen afbreuk aan het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

In december 2010 hebben Provinciale Staten van Gelderland de Ruimtelijke Verordening Gelderland (RVG) vastgesteld. Met de RVG stelt de provincie regels aan ruimtelijke plannen van gemeenten. De voorschriften in de RVG zijn gebaseerd op de provinciale structuurvisie (voorheen Streekplan Gelderland 2005), streekplanuitwerkingen en –herzieningen. De verordening is slechts een juridische vertaling van dit beleid, er is geen nieuw beleid aan toegevoegd. De onderwerpen die de provincie belangrijk vindt en waarvoor regels in de verordening zijn opgenomen, zijn onder andere verstedelijking, wonen, detailhandel, waardevol open gebied en het nationaal landschap.

Van belang is dat bestemmingsplannen waarbij een provinciaal belang in het geding is, dit provinciaal belang niet in strijd is met de voorziene ruimtelijke ontwikkeling.

De omgevingsvergunning waar het in deze ruimtelijke onderbouwing om gaat is niet in strijd met een provinciaal belang, waardoor ook de RVG niet in het geding is.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Nijkerk-Hoevelaken 2030

Op 30 juni 2011 heeft de gemeenteraad van Nijkerk de Structuurvisie Nijkerk / Hoevelaken 2030 vastgesteld. In deze structuurvisie geeft de gemeente haar ambities voor de toekomst weer. Deze visie gaat uit van de bestaande kracht van de kernen Nijkerk, Nijkerkerveen en Hoevelaken onder de noemer 'Ontwikkelen, koesteren, verwelkomen'.

De belangrijkste pijler van de structuurvisie is de keuze voor drie herkenbare en door het landschap met elkaar verbonden woonplaatsen met elk hun eigen cultuur en samenleving. In het cultuurlandschap behouden de agrarische bedrijven hun traditionele plaats, waarin ruimte wordt gemaakt voor vernieuwing zoals landschapsbeheer en de ontwikkeling van nevenactiviteiten.

De belangrijkste pijler van de structuurvisie is de keuze voor drie herkenbare en door het landschap met elkaar verbonden woonplaatsen met elk hun eigen cultuur en samenleving. In het cultuurlandschap behouden de agrarische bedrijven hun traditionele plaats, waarin ruimte wordt gemaakt voor vernieuwing zoals landschapsbeheer en de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen De Flier en Arkerpoort wordt ruimte voor nieuwe bedrijvigheid geboden door herstructurering.

Ten aanzien van wonen stelt de structuurvisie dat moet worden ingezet op een realistisch bouwprogramma met onderscheidende kwaliteit. In dit kader moet worden ingespeeld op de kwalitatieve wensen van de eigen inwoners en vestigers. Inbreiding gaat daarnaast voor uitbreiding waarbij transformatie kansen biedt voor wonen in combinatie met andere functies als voorzieningen, detailhandel en cultuurhistorie.

Op het gebied van verkeer en vervoer wordt het behoud van de bereikbaarheid van de drie kernen nagestreefd. Zowel voor het doorgaande als het bestemmingsverkeer moeten meer logische routes gemaakt worden. In kwetsbare gebieden en waardevolle landschappen zullen maatregelen moeten worden getroffen om verkeer te ontmoedigen.

De Horstweg is een voor gemotoriseerd verkeer doodlopende weg. Teneinde de verkeersveiligheid van de omgeving te borgen en te voorkomen dat kerend verkeer particuliere eigendommen gaat benutten om een keermanoeuvre uit te voeren, zal een keermogelijkheid in de groenstrook naast de Horstweg worden aangelegd. Hiermee wordt aangesloten bij het beleid van de gemeente om de bereikbaarheid van de kernen te borgen.

Landschapsontwikkelingsplan Nijkerk (2005)

Het door de gemeenteraad vastgestelde Landschapsontwikkelingsplan van de gemeente Nijkerk heeft een visie op hoofdlijnen opgenomen, genaamd "De rode draad".

Hierin zijn een viertal aanknopingspunten opgenomen die van belang zijn voor de gemeente, namelijk:

1. Versterken van de drie aanwezige landschapstypen in Nijkerk.
2. Versterken en beleefbaar maken van het cultuurhistorische erfgoed.
3. Behoud en versterken van de natuurparels van Nijkerk.
4. Uitbreiden recreatief netwerk en benutten kansen op recreatief vlak.

Eén van de aanbevelingen in het landschapsontwikkelingsplan is het versterken, behouden en uitbreiden van de landschappelijke kwaliteiten. De snelweg vormt een barrière van de stad Nijkerk richting de polder. Ook de bedrijventerreinen zorgen voor een harde stadsrand aan de westzijde van Nijkerk. Doordat langs deze rand bomenrijen, schermen of boomgroepen zijn geplaatst wordt hiermee de landschappelijke kwaliteit versterkt.

Het aanleggen van de keermogelijkheid aan de Horstweg gaat ten koste van een klein gedeelte van de groenstrook langs de Horstweg. De aanknopingspunten zoals benoemd zijn in het Landschapsontwikkelingsplan Nijkerk (2005) zijn echter niet in het geding.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)

Op 26 mei 2011 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld. Deze is tegelijk met de Structuurvisie tot stand gekomen. Het GVVP is geschreven met de Structuurvisie als overkoepelend kader. Het GVVP heeft een planhorizon tot 2020, met af en toe een doorkijk naar 2030.

De ambitie van de gemeente is om goed en veilig bereikbaar te blijven via zowel de weg als het spoor voor haar bewoners en vanuit haar omgeving. Daarbij moet de doorstroming op het lokale hoofdwegennet verbeterd en het sluipverkeer voorkomen worden. De kernen blijven ook de komende jaren onderling goed met elkaar verbonden en nieuwe ontwikkelingen worden goed en duurzaam ontsloten op het (lokale) hoofdwegennet. Nijkerk zet in op het reduceren van het aantal korte ritten met de auto. Door te investeren in de fiets en in flankerend beleid ten aanzien van het openbaar vervoer wil Nijkerk het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderen en (subjectief) onveilige locaties aanpakken. Door het verbeteren van de leefbaarheid in en de bereikbaarheid van de binnenstad creëert Nijkerk een aantrekkelijk centrum voor Nijkerk en haar omgeving.

Het GVVP geeft geen bijzonderheden aan die voor onderhavig plangebied van belang zijn. Wel voorziet het realiseren van een keermogelijkheid nabij de Horstweg in een verkeersveilige oplossing voor het kerend gemotoriseerd verkeer op de Horstweg.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 Waterhuishouding

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

Op Rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

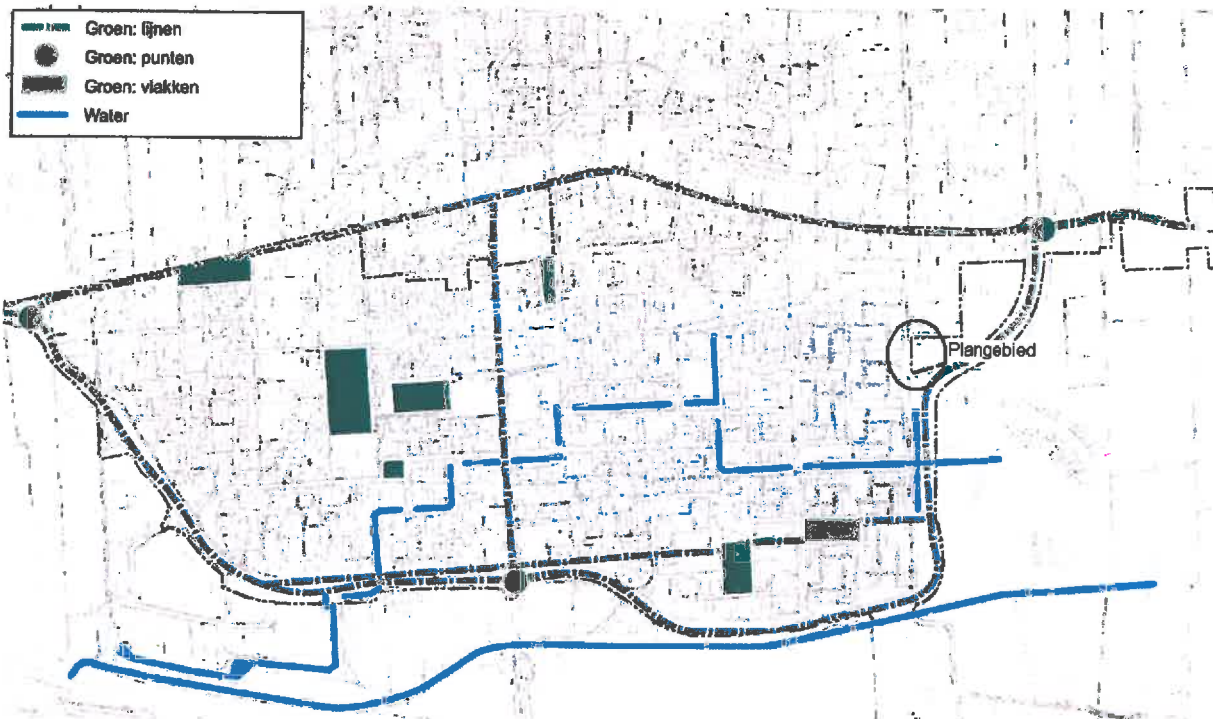
Watertoets

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium.

Door het plangebied van het bestemmingsplan 'Hoewelaken-Zuid' loopt één waterloop. Dit is de Horstbeek. De Horstbeek en de Hoevelakensebeek monden via de Barneveldse beek uit in de Eem, die uiteindelijk uitmondt op het IJsselmeer. De Horstbeek is gekanaliseerd en aangepast ten behoeve van de interne ontwatering van de wijken in Hoevelaken-Zuid.

Het plangebied voor deze omgevingsvergunning ligt dicht boven één van deze kanalen. Zie op de afbeelding hieronder.

Voor het aanleggen van de keermogelijkheid wordt gebruik gemaakt van een duiker. Hierdoor wordt de watergang niet belemmerd. Ten behoeve van de uitvoering wordt er, naast deze omgevingsvergunning, nog een keurvergunning aangevraagd bij het Waterschap Vallei en Veluwe. Het Waterschap en Vallei en Veluwe heeft op voorhand geen bezwaren tegen de aangevraagde keermogelijkheid.



Loop Horstbeek en Hoevelakense beek

4.2 Milieuaspecten

Bodem

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem in het plangebied in overeenstemming is met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied.

Op de locatie waar de keermogelijkheid komt aan de Horstweg zijn wat het aspect bodem betreft geen problemen te verwachten. Uit beschikbare gegevens blijkt dat op deze locatie geen sprake is van bodemverontreiniging. Ook humane risico's zijn niet aan de orde. In het kader van bodem is dan ook geen verkennend bodemonderzoek vereist.

Geluid

De Wet geluidhinder stelt dat er bij iedere fysieke wijziging van de weg een reconstructie onderzoek in de zin van de Wet geluidhinder uitgevoerd moet worden. Er is sprake van reconstructie-effect in de zin van de Wet geluidhinder als de geluidbelasting met meer dan 1.5 dB toeneemt en als deze geluidbelasting bij omliggende geluidgevoelige bestemmingen uiteindelijk meer dan 48 dB bedraagt.

De Horstweg is een doodlopende weg en zal daarom door een zeer geringe hoeveelheid verkeer gemotiseerd worden gebruikt (minder dan 500mvt/ etmaal). Het realiseren van de beoogde keermogelijkheid heeft weinig tot geen effect op de genoemde verkeersstroom. Er is dan ook geen aanleiding een akoestisch onderzoek uit te voeren.

Flora en Fauna

Wat betreft Flora en Fauna geldt er geen onderzoeksplicht. De verwachting is niet dat er beschermde flora en fauna beschadigd zal worden. Voor de keermogelijkheid aangelegd wordt moet ter plaatse gekeken worden of er in de te kappen bomen nesten bevinden. Mocht dit zo zijn dan geldt er een zorgplicht en mag er niet gekapt worden.

De keermogelijkheid zal met een duiker aangelegd worden. Hierdoor zal er gewoon een doorgang van het water in de sloot zijn.

Het is niet altijd nodig een quickscan Flora en Fauna uit te voeren. Zelf ter plekke kijken is bij kleinschalige projecten zoals in dit geval met de keermogelijkheid voldoende.

Archeologie

Het gebied Horstweg te Hoewelaken ligt archeologisch gezien in een locatie met een lage verwachtingswaarde. Gezien de geringe bodemverstoring en de archeologische lage verwachtingswaarde is in dit geval geen onderzoek nodig. De voorgenomen keermogelijkheid aan de Horstweg zal voor wat betreft het onderwerp archeologie niet nader onderzocht hoeven worden.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Gelet op de beperkte omvang en situering van de voorgestane ontwikkeling is er geen wettelijke grondslag artikel 6.12 Wro/ 6.2.1 Bro) voor het vaststellen van een exploitatieplan of anderszins verhalen van kosten voor de grondexploitatie. De kosten die samenhangen met onderhavige omgevingsvergunning worden gedekt door de leges.

Hoofdstuk 6 Overleg en Inspraak

6.1 Inleiding

Van 11 april 2013 tot en met 22 mei 2013 heeft de ontwerp omgevingsvergunning Keermogelijkheid Horstweg Hoevelaken ter inzage gelegen. Gedurende de periode dat het ontwerp ter inzage lag is één zienswijze ingediend. Deze gezamenlijk ingediende zienswijze is afkomstig van een aantal bewoners uit de omgeving van de locatie waar de keermogelijkheid voorgesteld wordt te realiseren. Het betreft een zienswijze van E. Wernsen (Horstweg 1), M.E.A. Batstra-Mulder (Horstweg 9), H. Geurtsen (Horstweg 11), A. Timmer (Willem-Alexanderdreef 9) en B. van der Meer (Prinsenhof 1).

6.2 Behandeling zienswijze

In onderstaande punten wordt de zienswijze van bovengenoemde omwonenden samengevat en van een reactie voorzien.

Verkeersveiligheid

Omwonenden (indiener) vrezen dat de keermogelijkheid leidt tot een verkeersonveilige situatie, aangezien relatieve verkeersveiligheid ontstaat bij achteruit de insteekhaven inrijden en dat dit in de praktijk niet altijd zal gebeuren.

Reactie

In de toekomst zal een informele keermogelijkheid op particulier eigendom aan de Horstweg verdwijnen. Teneinde een openbare keermogelijkheid te creëren die verkeersveilig en financieel uitvoerbaar is en tevens een beperkte impact op de bestaande openbare en groene ruimte heeft, is onderhavige omgevingsvergunningsprocedure opgestart. Voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning is een uitgebreide afweging van diverse varianten voor een nieuwe openbare keermogelijkheid uitgevoerd. Deze afweging is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing 'Keermogelijkheid Horstweg Hoevelaken'.

Uit de afweging van varianten blijkt dat de gekozen variant (variant 2) een beperkt ruimtebeslag heeft, financieel uitvoerbaar is en, wanneer een voertuig achteruit insteekt en vooruit wegrijdt, de consequentie op de verkeers(on)veiligheid relatief beperkt. In de praktijk zou het inderdaad kunnen zijn dat gebruikers van de keermogelijkheid de keermogelijkheid vooruit benaderen en daardoor achteruit moeten steken om vervolgens weg te kunnen rijden. Dit rijgedrag is ongewenst, maar helaas niet te voorkomen. De verwachting is dat de keermogelijkheid, gezien de beperkte functie van de Horstweg voor gemotoriseerd verkeer en het gegeven dat bestemmingsverkeer (bewoners) voornamelijk op eigen terrein zullen 'keren', slechts enkele malen per dag gebruikt zal worden. De impact op de verkeerssituatie op de Horstweg zal naar verwachting dan ook beperkt zijn.

Conclusie

Zienswijze leidt niet tot aanpassingen.

Omgang met groen

Omwonenden zijn bang dat vanwege de aanleg van de keermogelijkheid tenminste zes meter begroeiing moet worden gerooid. Omwonenden verwachten de bevestiging van de gemeente dat het hier bij zal blijven.

Reactie

In onderhavige omgevingsvergunning wordt de exacte positie van de aan te leggen keermogelijkheid (insteekhaven) weergegeven. Met de aanleg zal er inderdaad 'groen' worden verhard. Er zal echter alleen 'groen' worden weggehaald/gerooid dat functioneel noodzakelijk is voor de realisatie van de keermogelijkheid.

Er zijn momenteel geen plannen om de groenstructuur nabij de Horstweg op andere plaatsen te veranderen. Mocht hier, bijvoorbeeld vanwege een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte, aanleiding toe zijn, zal dit met omwonenden worden besproken. Een bevestiging dat de groene ruimte in de toekomst nooit wordt heringericht is in het kader van de aan de orde zijnde omgevingsvergunningprocedure niet te geven.

Conclusie

Zienswijze leidt niet tot aanpassingen.

Zichtbaarheid keermogelijkheid

Omwonenden geven aan dat de keermogelijkheid slechts beperkt zichtbaar zal zijn, waardoor mensen die de Horstweg inrijden eerder op particulier terrein zullen gaan keren dan op de aan te leggen keermogelijkheid. Omwonenden wijzen op het gegeven dat keermogelijkheid goed aangeduid moet worden.

Reactie

Met het afwegen van varianten om te komen tot de keuze waar en hoe een keermogelijkheid wordt gepositioneerd is er voor gekozen om de keermogelijkheid min of meer aan het einde van de Horstweg te positioneren, aangezien dat vanuit het benodigde ruimtebeslag en de beperkte impact op de openbare ruimte aanleiding wenselijk is. De huidige (informele en op particulier terrein gelegen) keermogelijkheid is daarnaast ook relatief aan het einde van de Horstweg gelegen.

Om het groene karakter van de Horstweg zo veel als mogelijk te behouden zal er zo min mogelijk groen gerooid/verhard worden en zullen er ook niet herhaaldelijk borden geplaatst worden om de aanwezigheid van de keermogelijkheid te duiden. De keermogelijkheid zal, zo is de verwachting, slechts beperkt gebruikt worden gezien het feit dat de Horstweg voor autoverkeer doodlopend is en daardoor slechts met name bestemmingsverkeer zal aantrekken dat de keermogelijkheid zal weten te vinden. Het herhaaldelijk plaatsen van borden of andere aanwijzingen is om die reden niet noodzakelijk.

Conclusie

Zienswijze leidt niet tot aanpassingen.

Uitbreiding parkeerverbod Horstweg

Omwonenden wensen een uitbreiding van het parkeerverbod aan/nabij de Horstweg en de handhaving daarvan.

Reactie

Op de Horstweg is reeds een parkeerverbod van kracht. Het parkeerverbod is ingesteld tussen Horstweg 3 en de fysieke afsluiting en is geldig voor beide zijden van de weg. Voor het wegvak tussen de Oosterdorpsstraat en Horstweg nummer 3 is geen parkeerverbod van kracht aangezien het parkeren van voertuigen op dit wegvak geen belemmering van de doorgang tot gevolg heeft. Op de

aan te leggen keermogelijkheid zal het ingestelde parkeerverbod ook gelden. De handhaving van het parkeerverbod is in het kader van deze vergunningenprocedure niet relevant.

Conclusie

Zienswijze leidt niet tot aanpassingen.

Aansprakelijkheid gemeente

Omwonenden stellen de gemeente aansprakelijk voor geleden schade die ontstaat door het keren van voertuigen op particuliere opritten.

Reactie

Met het creëren van een openbare keermogelijkheid op/nabij de Horstweg is het voor gebruikers van de Horstweg niet nodig te keren op particulier terrein. De gemeente kan dan ook niet aansprakelijk worden gesteld voor geleden schade op particuliere opritten.

Conclusie

Zienswijze leidt niet tot aanpassingen.