

**Gemeente Hoorn**

Nieuwe Steen 1  
Postbus 603  
1620 AR Hoorn  
T 0229 25 22 00  
www.hoorn.nl

**Contactpersoon**

J.P. Zigenhorst

Zaaknummer: 1626591

Bijlagen: 2

Hoorn, 28 MAART 2019

**Onderwerp: Beantwoording zienswijze oplossen knelpunt turborotonde**

Geachte heer [REDACTED],

Op 3 december 2018 heeft u een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit voor het aanpassen van de turborotonde Provincialeweg. Op 9 december en 11 december 2018 heeft u per mail aanvullingen ingediend op uw zienswijze. Wij hebben uw zienswijze ongegrond verklaard. Uw zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het genomen besluit. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij in de ruimtelijke onderbouwing een nadere motivering opgenomen voor het verwijderen van de aansluiting op de Provincialeweg ter hoogte van uw woning. Hierbij ontvangt u een reactie op uw zienswijze.

**1. Ontvankelijkheid**

De zienswijze is tijdig ingediend en voldoet ook aan de overige eisen van de Algemene wet bestuursrecht. De zienswijze is daarmee ontvankelijk.

**2. Belangen**

U bent woonachtig aan de [REDACTED]. Tevens geeft u aan dat er bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden op dit perceel. [REDACTED]

[REDACTED] In uw zienswijze brengt u naar voren dat u zich niet kunt vinden in het voornemen van de gemeente Hoorn [REDACTED]

[REDACTED] In uw zienswijze benoemt u een aantal onderwerpen waar in deze brief verder op in wordt gegaan. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

**A Communicatie en betrokkenheid**

A1 De wijze waarop u bent geïnformeerd en betrokken als belanghebbende bij dit project. U vindt dat dit niet op juiste manier is gegaan.

A2 U bent van mening dat de gemeente in strijd zou hebben gehandeld met de Wet Gelijke Behandeling omdat u niet tijdig bij het project betrokken zou zijn terwijl dit wel het geval zou zijn bij andere belanghebbenden. U noemt specifiek het autobedrijf Van der Linden van Sprankhuizen.

A3 Volgens u heeft de gemeenteraad in het kader van de ontwikkeling Missiehuis expliciet besloten de aansluiting op de Provincialeweg te handhaven voor de woningen aan de Berkhousterweg 14 en 16.

**B Inhoudelijke motivering**

- B1 U bent van mening dat de gemeente Hoorn onvoldoende heeft onderzocht en gemotiveerd waarom het knelpunt turbotonde moet worden opgelost door omvorming van twee rotondes tot kruispunten met verkeerslichten.
- B2 U bent van mening dat de gemeente Hoorn onvoldoende heeft stilgestaan bij de negatieve gevolgen van de voorgenomen maatregel voor uw woonsituatie. U wijst op mogelijk negatieve gevolgen van geluidshinder, luchtkwaliteit en veiligheid.
- B3 U geeft aan dat u niet begrijpt waarom de ontsluiting van twee woningen direct op de Provincialeweg dient te verdwijnen ten behoeve van de doorstroming van de Provincialeweg dan wel ten behoeve van andere belangen.
- B4 U bent van mening dat de gemeente Hoorn onvoldoende heeft stilgestaan bij de negatieve gevolgen van de alternatieve ontsluitingen. U wijst op een eventuele verkeersonveilige verkeerssituatie in combinatie met de mogelijke komst van een school op het Missiehuisterrein en dat de alternatieve ontsluitingen te krap zouden zijn voor vrachtwagencombinaties die uw woning met enige regelmaat zouden aandoen ten behoeve van de bedrijfsmatige activiteiten op dit adres.
- B5 U heeft in een persoonlijk gesprek op 5 december 2018 met verantwoordelijk wethouder Bashara en projectleider de heer Van der Putten andere alternatieven voor de ontsluiting aangedragen.
- C Beleid en regelgeving
- C1 U geeft aan dat de twee alternatieve ontsluitingen die door de gemeente zijn aangedragen privaatrechtelijke belemmeringen kennen en om die reden niet als volwaardige ontsluitingen in juridische zin kunnen worden gezien.
- C2 Volgens u zou het project in strijd zijn met de Provinciale Omgevingsvisie NH2050 (19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten).
- C3 In uw zienswijze benoemt u dat er strijd zou zijn met het gemeentelijk Welstandsbeleid met betrekking tot uw woning en uw bedrijf.
- D Overige
- D1 U geeft aan dat in 2003 het college van B&W zou hebben toegezegd dat bij werkzaamheden aan de Provincialeweg een nieuwe riolering voor uw woning zou worden gerealiseerd.
- D2 U noemt inkomstenderving voor uw bedrijfsmatige activiteiten en een daling van de waarde van uw woning als gevolg van het verdwijnen van de aansluiting.

### 3. Relatie belangen met planologische procedure

De zienswijze die u heeft ingediend is gericht tegen de ontwerp-omgevingsvergunning planologisch strijdig gebruik. Deze omgevingsvergunning is aangevraagd omdat de nieuwe situatie met twee kruispunten op een aantal punten strijdig is met de geldende bestemmingplannen. In de bij het ontwerpbesluit behorende ontwerp ruimtelijke onderbouwing kunt u lezen op welke onderdelen de nieuwe situatie strijdig is met de geldende bestemmingsplannen. De inhoudelijke punten die u aandraagt in uw zienswijze zijn gericht op uw belang direct ontsloten te zijn op de Provincialeweg.

De ontsluiting is gelegen op de bestemming Verkeer – Verblijf binnen het bestemmingsplan Blauwe Berg. De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor :

- wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie;
- voet- en rijwielpaden;
- groenvoorzieningen, waaronder bermen en beplanting;

Het verwijderen van deze aansluiting ten behoeve van groenvoorzieningen is niet strijdig met het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan kent ook geen verplichting tot het in stand houden van de weg.

De ontsluiting is een openbare weg en bij het verwijderen van de ontsluiting wordt dit deel van de weg permanent onttrokken aan de openbaarheid. Hiervoor doorloopt de gemeente op een later moment een

procedure in het kader van de Wegenwet. Voordat de gemeenteraad hierover een besluit neemt, wordt u door ons geïnformeerd over deze procedure en op welke wijze u hierop bezwaar kunt maken.

U noemt meerdere malen in uw zienswijze de bedrijfsmatige activiteiten op uw adres. Wij wijzen u bij deze op de planologische situatie van een bedrijf op uw adres. In het geldende bestemmingsplan Blauwe Berg (6 oktober 2009) heeft uw perceel een woonfunctie. In hoofdstuk 5.6 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt hier verder op ingegaan. Daarin wordt geconstateerd dat het gebruik van [REDACTED] strijdig is met het huidige bestemmingsplan en er dus sprake is van illegaal gebruik. In het kader van de rechtszekerheid is in het bestemmingsplan een persoonlijk overgangsrecht aan uw persoon opgenomen. De onderbouwing hierbij is dat niet te verwachten is dat het gebruik binnen de planperiode in overeenstemming met het bestemmingsplan zal worden gebracht en de ruimtelijke impact van de autohandel (ten tijden van het vaststellen van het bestemmingsplan) beperkt is. Deze situatie betekent dat het bedrijven van een autohandel op uw woonadres strijdig is met het bestemmingsplan, maar in ieder geval voor de planperiode (10 jaar) als het ware gedoogd is omdat deze destijds ruimtelijk gezien acceptabel was. Bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan behoudt de gemeente zich het recht voor om hier een nieuwe afweging in te maken.

#### **4. Beantwoording zienswijze**

##### Informatievoorziening en betrokkenheid (A1)

Wij zijn van mening dat u tijdig en op een juiste manier bent geïnformeerd over de veranderende verkeerssituatie bij de turbotonde. Hieronder volgt een samenvatting van de wijze waarop u geïnformeerd en betrokken bent.

Op 31 juli 2018 hebben wij een brief bij u bezorgd waarin u bent geïnformeerd over de omvorming van de turbotonde tot kruispunt en de herontwikkeling van het Missiehuis. In de brief is ook toegelicht wat dit betekent voor de bereikbaarheid van uw woning. Daarnaast heeft u eind juli 2018 een brief ontvangen van projectontwikkelaar De Nijs waarin zij u de mogelijkheid hebben geboden om bij vragen over de ontwikkeling van het Missiehuis met hen contact op te nemen.

Op 24 oktober 2018 heeft u ons een brief gestuurd waarin u een aantal vragen stelt over het oplossen van het knelpunt turbotonde en de ontwikkeling van het Missiehuis. Per brief van 18 november 2018 heeft de gemeente op deze brief en verscheidende mails van u gereageerd. Op 5 december 2018 heeft u een persoonlijk gesprek gehad op het stadhuis Hoon met verantwoordelijk wethouder Bashara en projectleider de heer Van der Putten over uw belangen.

##### Algemene wet gelijke behandeling (A2)

Volgens u bestaat een strijdigheid met de Wet Gelijke Behandeling. De regels uit deze wet gelden ter bescherming tegen discriminatie op grond van godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht, of op welke grond dan ook. U beweert dus in feite dat de gemeente zich schuldig zou hebben gemaakt aan discriminatie door het gesprek aan te gaan met een andere belanghebbende (Van der Linden van Sprankhuizen). Zowel met u als met Van der Linden van Sprankhuizen hebben wij gesprekken gevoerd over het project. De gevolgen van het project voor deze belanghebbende hebben geen enkele relatie met uw belang, [REDACTED]

[REDACTED] Het gaat om een volledig andere situatie. Hier kan in geen enkele vorm sprake zijn van strijdigheid met de Algemene wet gelijke behandeling. Deze beschuldiging wijzen wij dan ook ten stelligste van de hand.

##### Besluit gemeenteraad (A3)

Op 26 september 2017 heeft de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan Missiehuis e.o. in procedure gebracht. In het bijbehorend raadsvoorstel is opgenomen dat het Westfries Archief gebruik gaat maken van de nieuwe ontsluiting via het Missiehuisterrein op de Westfriese Parkweg. In het raadsvoorstel is opgenomen dat bij de herinrichting van de Provincialeweg en de turbotonde wordt bekeken of de ontsluiting van de twee woningen aan de Provincialeweg (Berkhouterweg 14 en 16) al dan

niet wijzigt. De gemeenteraad heeft dus niet expliciet besloten dat de ontsluiting van de twee woningen aan de Provincialeweg behouden zou blijven.

Op 20 februari 2018 heeft de gemeenteraad het kader vastgesteld dat de beide rotondes op de Provincialeweg, tussen de A7 en het Keern, worden vervangen door twee gelijkvloerse kruisingen met een verkeersregelinstantie. In het bijbehorende raadsvoorstel is toegelicht dat één van de uitgangspunten bij de onderliggende variantenstudie is het ontkoppelen van de aansluiting Blauwe Berg vanaf de Provincialeweg.

#### Onderbouwing keuze oplossing knelpunt turborotonde (B1)

Ten westen van Hoorn is de autosnelweg 7 (A7) gelegen. Afrit 8 van de autosnelweg verbindt het gemotoriseerd verkeer met het zuidwesten van Hoorn. De aansluitingen van de afritten op het onderliggende wegennet zijn vormgegeven door middel van rotondes. Aan de oostzijde van de afrit is op beperkte afstand het kruispunt Provincialeweg – Westfriese Parkweg – Berkhouterweg gesitueerd. Dit kruispunt is in de huidige situatie tevens ingericht als rotonde (turborotonde). Uit de variantenstudie knelpunt turborotonde is gebleken dat de (toekomstige) verkeersafwikkeling in het gebied op en rondom deze kruispunten onvoldoende is. Onderdeel van de variantenstudie is een analyse met de “rotonde verkenner”. Daaruit is gebleken dat de huidige turborotonde overbelast is. Voor de referentiesituatie in het jaar 2030 neemt de verzadigingsgraad fors toe. Dit heeft negatieve gevolgen wat betreft de doorstroming en de verkeersveiligheid. De gemeenteraad heeft op 4 april 2017 ingestemd met de aanpak van het knelpunt en daarbij een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Advies- en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV heeft in opdracht van de gemeente op grond van voorgaande probleemstelling een variantenstudie uitgevoerd met als doel het verbeteren van de doorstroming op het wegennet.

In samenwerking met belanghebbenden is in een klankbordgroep een longlist aan mogelijke aansluitmodellen opgesteld. De modellen zijn door middel van een trade-off matrix beoordeeld op de volgende hoofdeisen:

- beleidsuitgangspunten Rijkswaterstaat<sup>1</sup>
- maakbaar (inpasbaarheid tunnels en viaducten)
- verkeersveiligheid borgen
- effecten op onderliggend wegennet beperken
- goede afwikkeling

Op grond van voorgaande hoofdeisen blijkt dat enkel het vervangen van beide rotondes (ten oosten van de A7 en de turborotonde) voor kruispunten geregeld door middel van verkeerslichten als geschikte oplossing over blijft. Hieruit volgt dat uit de longlist één model resteert, namelijk het model ‘kruispunten met VRI’. De overige modellen scoren met name slecht op het gebied van inpasbaarheid en afwikkeling. Bij de beoordeling is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Hoorn. Dit is een computermodel dat inzicht geeft in de toekomstige verkeerssituatie in 2030. De aantallen voor 2030 zijn gebaseerd op gegevens uit het verkeersmodel van 2015, tellingen van 2016 en 2017, het actualiseren van het verkeersmodel naar 2017 en prognoses tot aan 2030 (autonome toename van verkeer en bouw- en infrastructurele ontwikkelingen in de stad). Het is gebruikelijk in Nederland om infrastructurele ingrepen op vergelijkbare verkeersmodellen te baseren.

---

<sup>1</sup> Het direct ontsluiten van de genoemde gebieden via de A7 betekent een extra afrit op de snelweg. Conform het beleid van Rijkswaterstaat worden echter nieuwe op- en afritten in principe niet toegestaan, tenzij een andere op- en afrit wordt opgeheven. In geen van de modellen wordt een op- en afrit opgeheven, aangezien we geen mogelijkheid zien om in de directe omgeving op- en afritten op te heffen. De bestaande afritten zijn te belangrijk voor de bereikbaarheid om op te heffen. Het onderzoeken van een directe ontsluiting van de genoemde gebieden via de A7 zijn dan ook niet onderzocht aangezien dit niet haalbaar is gebleken. Het realiseren van een nieuwe ontsluiting vanaf de bestaande afritten naar de genoemde gebieden is niet gewenst vanuit het principe beter benutten. Een betere benutting van de bestaande infrastructuur geniet de voorkeur ten opzichte van de realisatie van nieuwe infrastructuur.

Het model is vervolgens nader geanalyseerd en gemodelleerd. Dit heeft geleid tot twee subvarianten, namelijk variant A (zonder afsluiting Dampden) en variant B (met afsluiting Dampden). Beide subvarianten zijn nader geanalyseerd op het gebied van verkeersafwikkeling. Uit deze analyse blijkt dat variant B beter scoort ten opzichte van variant A.

Uitwerking van de hiervoor benoemde voorkeursvariant heeft geleid tot onderstaand schetsontwerp, welke ter besluitvorming aan de gemeenteraad is voorgelegd op 20 februari 2018. In dit ontwerp is het opheffen van de aansluiting zichtbaar



#### Geluid en luchtkwaliteit (B2)

In de ontwerp ruimtelijke onderbouwing, behorende bij de ontwerp-omgevingsvergunning, zijn onder andere de aspecten geluid (paragraaf 4.4 en akoestisch onderzoek in bijlage 2) en luchtkwaliteit (paragraaf 4.5) onderbouwd in de nieuwe situatie met twee gelijkvloerse kruispunten. Uit de onderbouwing blijkt dat beide aspecten voldoen aan een goede ruimtelijke onderbouwing en dat nader onderzoek achterwege kan blijven. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat er vanwege de fysieke wijzigingen aan de wegen geen sprake is van een reconstructie volgens de Wet geluidhinder.

We zijn voornemens het nieuwe kruispunt niet aan te sluiten op de "groene golf" van de Provincialeweg, maar deze te koppelen met andere kruispunten met verkeerslichten in een netwerkregeling. Dit komt de doorstroming van het wegennet ten goede omdat deze reageert op de werkelijke verkeerssituatie.

#### Onderbouwing verwijderen ontsluiting woningen Berkhouterweg op Provincialeweg (B3 en C1)

In de huidige situatie kent de weg Blauwe Berg een directe aansluiting op de Provincialeweg. Deze aansluiting is gelegen op circa 100 meter ten oosten van de huidige turbotonde. Komende vanuit het westen is de aansluiting vormgegeven met een opstelstrook voor links afslaand verkeer. Links afslaande voertuigen moeten in dat geval twee rijstroken oversteken. Komende vanuit het oosten is een opstelstrook voor rechts afslaand verkeer aanwezig. Komende vanuit de Blauwe Berg geldt een gebod om rechtsaf te slaan. In het ontwerp is gekozen om de aansluiting van de Blauwe Berg op de Provincialeweg geheel te laten vervallen. Deze keuze is gemaakt op het gebied van doorstroming/verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Deze keuze wordt hieronder nader onderbouwd.

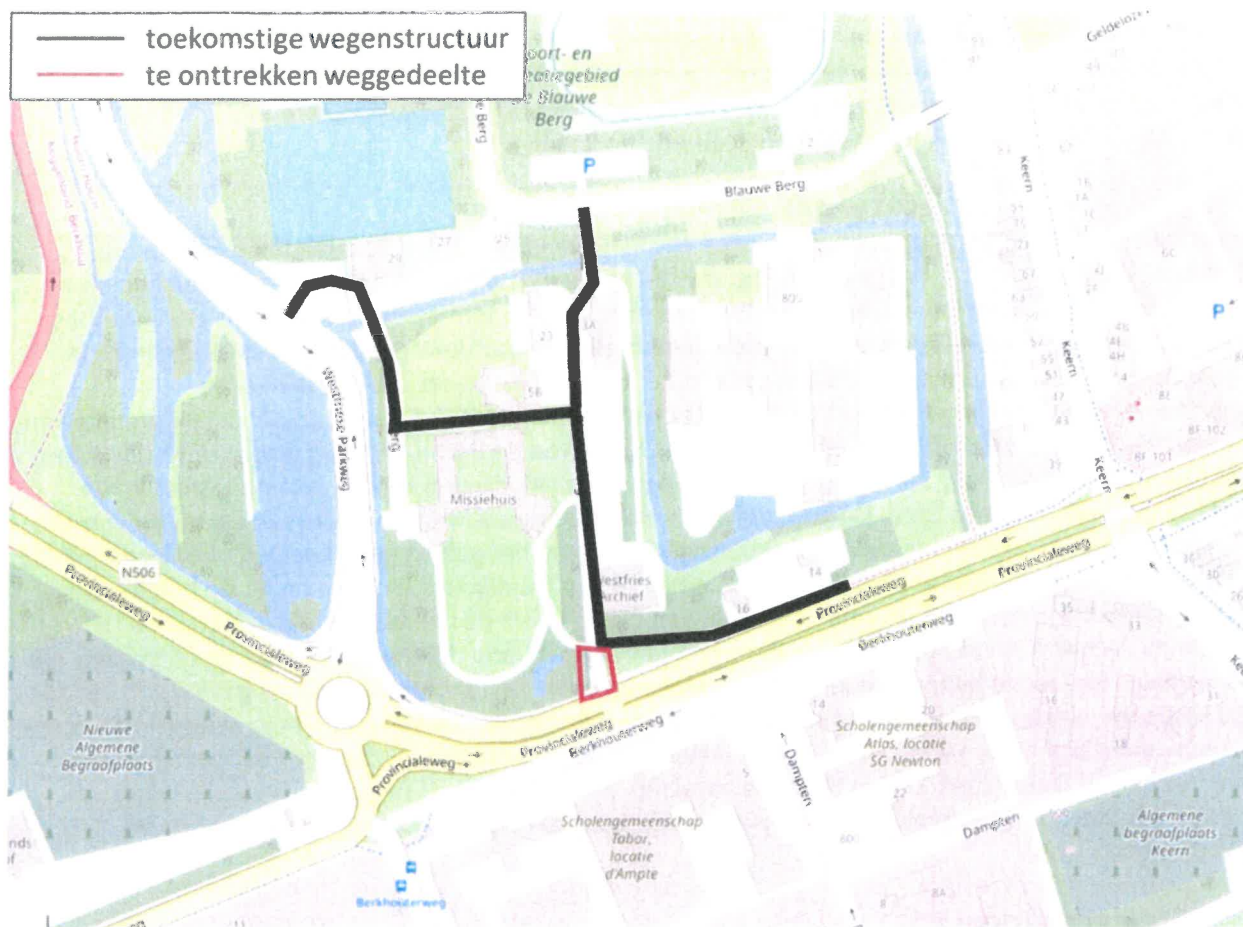
Zoals reeds is onderbouwd is de doorstroming/verkeersafwikkeling in het projectgebied onvoldoende. De huidige turbotonde is overbelast. De ombouw van de huidige turbotonde in een kruispunt geregeld met verkeerslichten is een vereiste vanuit het oogpunt van doorstroming. Het kruispunt moet aan de oostzijde worden voorzien van vier opstelstroken (1 voor rechtsaf, 2 voor rechtdoor en 1 voor linksaf). De

benodigde lengte voor de opstelstrook voor rechtsaf is zodanig dat deze moet worden ingeleid ter hoogte van de huidige aansluiting met de Blauwe Berg. Een kortere lengte van deze opstelstrook heeft negatieve effecten wat betreft de verkeersafwikkeling. Uit het Masterplan Hoofdinfrastructuur Hoorn blijkt dat de Provincialeweg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg type A. Een vlotte doorstroming op dergelijke wegen is essentieel, het aantal aansluitingen op de weg moet daarmee worden voorkomen tot het hoogstnoodzakelijke. Om de doorstroming op de weg te waarborgen worden de kruispunten (die in de toekomst allen voorzien zijn van verkeerslichten) gekoppeld (netwerkregeling). Handhaving van de aansluiting van de Blauwe Berg (zonder verkeerslichten) frustreert deze koppeling.

Voor de aanpak van verkeersonveiligheid heeft Nederland al jaren de aanpak Duurzaam Veilig. In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem is het van belang dat de weg duidelijk is en ertoe oproept het juiste rijgedrag te vertonen. Het juiste rijgedrag wordt in grote mate bepaald door een herkenbaar en verkeersveilig wegontwerp. De weggebruiker moet in één oogopslag kunnen bepalen op welk wegtype hij rijdt en welk gedrag nodig is om daarop veilig te kunnen rijden. Hierbij is het van groot belang om het aantal wegtypen te beperken en ieder wegtype herkenbaar voor de weggebruiker te maken. Landelijk kennisplatform verkeer en vervoer CROW heeft in de publicatie 'basissenmerken wegontwerp' een nieuw kapstok opgesteld voor verkeerskundig ontwerp van de Nederlandse wegen. Per type wegcategorie zijn basissenmerken opgesteld die altijd aanwezig of juist afwezig moeten zijn in het wegontwerp om het tot een verkeersveilig ontwerp te maken. Een verkeersveilig ontwerp is herkenbaar voor de weggebruiker en/of ondersteunt het veilig functioneren van de weg. Voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 70 km/uur (Provincialeweg) zijn dan ook diverse inrichtingseisen opgenomen. In de publicatie meldt CROW dat er nimmer erftoegangswegen aansluiten op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 70 km/uur. De Blauwe Berg is gecategoriseerd als erftoegangsweg en kan volgens de basissenmerken dan ook niet worden aangesloten op de Provincialeweg (70 km/uur). De snelheidsverschillen tussen beide wegen is dermate groot dat conflicten tussen beide wegen voorkomen moeten worden. Aangezien de Provincialeweg is voorzien van 2x2 rijstroken bestaat daarnaast de kans op 'afdekongevallen' door het gebrek aan zicht op beide rijbanen. Afdekongevallen worden voorkomen door verschillende rijrichtingen conflictvrij mogelijk te maken, dit door de toepassing van verkeerslichten. Het relatieve lage aantal kruispuntstromen op het kruispunt van de Provincialeweg met de Blauwe Berg doet daar niets aan af. Een analyse uit de 'kruispuntverkenner' van CROW leert dat op basis van het aantal rijstroken op de Provincialeweg in combinatie met de huidige en toekomstige verkeersintensiteit enkel complexe kruispuntvormen met de toepassing van verkeerslichten passend zijn. De gemeente Hoorn heeft op 1 juli 2014 besloten om komende vanaf de Blauwe Berg richting de Provincialeweg een gebod in te stellen tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven (rechtsaf). In het advies conform artikel 24 BABW heeft de adviseur van de politie negatief geadviseerd op dit besluit. De adviseur geeft daarbij aan dat kruispuntvormen zoals het kruispunt van de Blauwe Berg met de Provincialeweg worden afgeraden. Het zicht is slecht, het inschatten van snelheden is lastig en de snelheid van het verkeer is hoog. De politie heeft destijds dan ook geadviseerd om de percelen op de Blauwe Berg te ontsluiten via de Westfriese Parkweg. Op 15 maart 2019 heeft de politie nogmaals positief geadviseerd op het voornemen van de gemeente om de aansluiting Berkhouterweg/Blauwe Berg op de Provincialeweg te onttrekken aan de openbaarheid.

De aanleg van een kruispunt op de plek van de huidige turborotonde en de alternatieve ontsluitingen bieden, mede dankzij de ontwikkeling van het Missiehuis, de mogelijkheid om de nieuwe inrichting te laten voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en het advies van de politie uit 2014 en 2019.

Een aantal percelen, [REDACTED] maakt in de huidige situatie gebruik van de aansluiting van de Blauwe Berg op de Provincialeweg. Het is wenselijk de bereikbaarheid van deze percelen op het wegennet te waarborgen en dan ook een alternatief te bieden. Dit alternatief is gevonden met de Blauwe Berg en het Missiehuisterrein (zwarte lijnen op volgende figuur).



#### Ontsluiting optie 1

Via de Blauwe Berg, langs het Westfries Archief en Clusius College richting het Keern. Vanaf het Keern kunt u via de Geldelozeweg en de Dokter C.J.K. Van Aalstweg de Provincialeweg bereiken. De Provincialeweg is ook te bereiken via het Keern, Bobeldijkweg en Westfriese Parkweg.

Het deel van de Blauwe Berg dat langs het Missiehuisterrein loopt is eigendom van projectontwikkelaar De Nijs. Op 12 december 2018 heeft de gemeente een addendum met projectontwikkelaar De Nijs gesloten op de koopovereenkomst uit 2005, de aanvullende overeenkomsten uit 2009 en de anterieure overeenkomst uit 2017. In dit addendum zijn projectontwikkelaar De Nijs en gemeente Hoorn overeengekomen onder welke voorwaarden dit deel van de Blauwe Berg in eigendom overgaat naar de gemeente Hoorn.

Aanvullend benadrukken wij dat ook bij eigendom van een derde partij deze weg een openbaar karakter heeft. Indien de eigenaar deze weg aan de openbaarheid zou willen onttrekken, dient hiervoor een procedure te worden doorlopen in het kader van de Wegenwet. Het bevoegd gezag om tot dit besluit over te gaan, is de gemeenteraad van de gemeente Hoorn. Aangezien in de nieuwe situatie deze weg essentieel is om het Westfries Archief, [redacted] te kunnen ontsluiten, is het niet aannemelijk dat deze weg aan de openbaarheid wordt onttrokken.

#### Ontsluiting optie 2

Aanvullend op de eerste optie, is de gemeente Hoorn met projectontwikkelaar De Nijs in de anterieure overeenkomst voor de ontwikkeling van het Missiehuisterrein een erfdienstbaarheid overeengekomen. De erfdienstbaarheid houdt in dat het Westfries Archief en de bewoners van de Berkhouterweg 14 en 16 gebruik kunnen maken van de ontsluiting via het Missiehuisterrein op de Westfriese Parkweg.

Wij zijn als gemeente gerechtigd om een dergelijke privaatrechtelijke handeling te verrichten. Omdat de erfdienstbaarheid in een notariële akte wordt vastgelegd, blijft dit recht ook bestaan bij verkoop van het Missiehuisterrein aan derden. Nogmaals, omdat de ontsluiting [REDACTED] geregeld is via optie 1 bent u niet verplicht gebruik te maken van deze erfdienstbaarheid.

#### Gevolgen nieuwe ontsluiting (B3 en B4)

De ontsluiting [REDACTED] is met deze twee alternatieve ontsluitingen voldoende gewaarborgd. Een andere ontwikkeling in het gebied is die van het Missiehuisterrein. In het Missiehuis zelf komen onder andere een middelbare school en appartementen. Op het terrein rondom het Missiehuis worden verschillende appartementencomplexen gerealiseerd. Bij de ontwikkeling van het Missiehuisterrein is reeds rekening gehouden met de ontsluiting van het verkeer van onder andere de nieuwe appartementen en het Westfries Archief. Kinderen zullen voornamelijk fietsend de school willen bereiken. De meeste fietsers zullen dit doen door gebruik te maken van de Berkhouterweg langs uw woning of via het Keern en Blauwe Berg. De vestiging van een school in het Missiehuis was reeds passend in het bestemmingsplan Blauwe Berg. De alternatieve ontsluiting van uw woning en die van uw burens vormt in combinatie met de andere huidige en toekomstige functies in het gebied geen knelpunt. Uw woning is via erftoegangswegen bereikbaar. Deze wegen moeten tevens bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten, vuilophaaldienst en voor bevoorradingsverkeer van bijvoorbeeld de nieuw te vestigen school en het Westfries Archief. Ook de maatvoering van de wegen vormen geen belemmering voor de ontsluiting van uw woning. Als laatste benoemt u in uw zienswijze mogelijke gevaarlijke situaties als gevolg van verkeer dat langs uw woning wil doorrijden via de Egelbanden naar het Keern. Wij zien niet in waarom de nieuwe situatie hierin een risico vormt. Het is in de huidige situatie immers al niet mogelijk voor gemotoriseerd verkeer om via de Egelbanden het Keern te bereiken. Zoals dat nu ook het geval is, zal dit ook in de nieuwe situatie op de juiste plekken kenbaar worden gemaakt door middel van het verkeersbord "doodlopende weg".

#### Alternatieve ontsluitingen (B5)

In het gesprek van 5 december 2018 heeft u andere alternatieve ontsluitingen aangereikt. De door u aangedragen alternatieven zijn via of langs de voortuin van het Missiehuis en of via het park/huidige voetpad ten westen van het Keern. Door of langs de voortuin van het Missiehuis betekent dat er een ingreep plaats moet vinden aan de tuin. De tuin van het Missiehuis heeft een monumentale status. Daarbij is de tuin niet in eigendom van de gemeente en zal medewerking moeten worden verkregen van de huidige eigenaar of de toekomstige vereniging van eigenaren. De gemeente is vanuit cultuurhistorisch, landschappelijk en ook verkeerskundig oogpunt geen voorstander van een dergelijke oplossing.

Het alternatief via het park/huidige voetpad ten westen van het Keern voert door een gebied dat zeer recent aan de hand van burgerparticipatie is heringericht. Een erftoegangsweg door dit gebied vergt een voorbereiding (o.a. afwijkingsprocedure bestemmingsplan) waarvan de gemeente de noodzaak niet van inziet en naar verwachting veel weerstand zal ontstaan door de bewoners van het Keern.

Uw alternatieven leveren geen bijdrage aan een veilige of kortere ontsluiting van de percelen [REDACTED]

#### Provinciale Omgevingsvisie (C2)

De Omgevingsvisie is uitsluitend bindend voor het vaststellende bestuursorgaan, in dit geval de provincie Noord-Holland. Het oplossen van het knelpunt bij de turbotonde past goed binnen de doelstellingen van de Omgevingsvisie. Zo is de ambitie van de provincie om te zorgen voor een effectieve en veilige infrastructuur waarbij ook aandacht is voor onder andere klimaat en gezondheid. Een verbeterde doorstroming op de Provincialeweg zorgt juist voor een optimaal gebruik van het verkeers- en vervoersnetwerk op deze plek. Omdat dit project past binnen de doelstellingen van de provincie hebben we voor de aanpassingen van de Berkhouterweg een provinciale subsidie ontvangen.

### Welstandseisen (C3)

Uw verwijzing naar het Welstandsbeleid in relatie tot het oplossen knelpunt turborotonde is ons niet duidelijk. Wij zien met dit project geen enkele strijd met het Welstandsbeleid. De Commissie voor Monumenten en Welstand is vorig jaar geïnformeerd over de aanpassingen aan de turborotonde en heeft geen bijzonderheden gemeld..

### Riolering (D1)

Bij ons zijn geen toezeggingen bekend over het aanleggen van een nieuwe riolering voor de woningen in uw straat bij aanpassing van de turborotonde. Uw woning is aangesloten op het riool aan de Berkhouterweg ten zuiden van de Provincialeweg (zie bijlage). Bij de vernieuwing van het riool in de Berkhouterweg wordt deze aansluiting op het nieuwe riool gezet. Er zijn bij ons geen problemen bekend over de afvoer van het rioolwater van deze woningen.

### Inkomstenderving en waardedaling (D2)

Indien u van mening bent dat als gevolg van het handelen van de gemeente sprake is van inkomstenderving van uw bedrijf of waardedaling van uw woning, zijn er twee mogelijkheden voor u; planschade of nadeelcompensatie.

Planschade kan uitsluitend ontstaan door een planologisch besluit. Uw belang wordt echter niet geraakt door een wijziging van de planologische situatie. Hiervoor verwijs ik naar de relatie van uw belangen met de planologische procedure onder punt 3 van deze brief.

Volgens ons bent u daarom aangewezen op het spoor van nadeelcompensatie. Een verzoek om nadeelcompensatie kan ingediend worden als van overheidswege bepaalde rechtmatige handelingen in het kader van de uitoefening van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid onevenredig nadeel hebben veroorzaakt. De wettelijke basis voor nadeelcompensatie is gelegen in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Daar kunt u ook de procedurele bepalingen vinden.

### **5. Conclusie**

Samenvattend concluderen we dat uw zienswijze ongegrond is en niet leidt tot wijzigingen in het genomen besluit. U bent tijdig en op een correcte wijze geïnformeerd over het project. Datzelfde geldt voor de gemeenteraad die op besluitvormingsmomenten op de hoogte was van de gevolgen van de voorgelegde besluiten. De ruimtelijke onderbouwing zoals deze in ontwerp ter inzage is gelegd, toont aan dat er geen ruimtelijke belemmeringen zijn voor realisatie van het project. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we een nadere motivering toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing aangaande het verwijderen van de aansluiting op de Provincialeweg. De variantenstudie is als bijlage toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing. Om de aansluiting op de Provincialeweg daadwerkelijk te kunnen verwijderen en daarmee aan de openbaarheid te onttrekken, wordt zoals toegelicht een aparte procedure doorlopen in het kader van de Wegenwet.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hoorn

de secretaris



de burgemeester



## **Beroepsclausule**

Bent u het niet eens met dit besluit dan kunt u hiertegen binnen zes weken na de dag volgende op die van de ter inzage legging van het besluit schriftelijk beroep instellen bij de Rechtbank Noord-Holland, Sector Bestuur, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

In het beroepschrift moet het volgende staan:

- uw naam, adres en graag ook uw telefoonnummer;
- de datum en uw handtekening;
- en duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u beroep instelt (u kunt bijvoorbeeld de datum en ons kenmerk van het besluit vermelden of een kopie meesturen);
- de reden(en) waarom u beroep instelt.

Dient iemand anders namens u een beroepschrift in? Stuur dan een machtiging mee.

### Voorlopige voorziening

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat uw beroepschrift in behandeling is. Als u dit niet wilt, bijvoorbeeld omdat het besluit onherstelbare gevolgen voor u heeft, dan kunt u de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland vragen een voorlopige voorziening te treffen.

Dit kan alleen als u binnen de termijn een beroepschrift heeft ingediend. Het adres van de Rechtbank Noord-Holland is, Rechtbank Noord-Holland, Sector Bestuur, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

Opgemerkt wordt dat een beroepsschrift en/of verzoek om een voorlopige voorziening ook digitaal via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht> kan worden ingediend. Hiervoor moet u beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Voor het indienen van een verzoek om een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd. U ontvangt hiervoor automatisch een rekening van de Rechtbank.

Van Diepen Van der Kroef Advocaten

[REDACTED]  
Grote Oost 6  
1621 BW Hoorn

**Gemeente Hoorn**

Nieuwe Steen 1  
Postbus 603  
1620 AR Hoorn  
T 0229 25 22 00  
www.hoorn.nl

**Contactpersoon**  
J.P. Zigenhorn

Uw kenmerk: NH 181134/02-003  
Zaaknummer: 1626591  
Bijlagen: 1

Hoorn, 28 MAART 2019

**Onderwerp: Beantwoording zienswijze oplossen knelpunt turborotonde**

Geachte [REDACTED]

Op 19 december 2018 heeft u een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit voor het aanpassen van de turborotonde Provincialeweg. Uw zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het genomen besluit. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij in de ruimtelijke onderbouwing een nadere motivering opgenomen voor de keuzes die leiden tot een gewijzigde bereikbaarheid van Van der Linden van Sprankhuizen, bijbehorend tankstation en Autoschadebedrijf Dampden (Hierna: LVS). Hierbij ontvangt u een reactie op uw zienswijze. Daarbij gaan wij allereerst in op procesmatige zaken die in uw zienswijze naar voren komen. Daarna volgt een nadere motivering van ontwerpkeuzes waar uw zienswijze betrekking op heeft.

### **1. Ontvankelijkheid**

De zienswijze is tijdig ingediend en voldoet ook aan de overige eisen van de Algemene wet bestuursrecht. De zienswijze is daarmee ontvankelijk.

### **2. Proces**

#### *2.1 Herinrichting occasionplein*

Een deel van uw zienswijze heeft betrekking op het proces waarbij het onder andere gaat om keuzes die LVS heeft gemaakt voor de herinrichting van het occasionterrein. In 2016 zijn over deze herinrichting gesprekken gevoerd tussen de gemeente en LVS. Destijds was nog niet bekend op welke wijze dit knelpunt zou worden opgelost en welke gevolgen dit zou hebben voor de bereikbaarheid van het naastgelegen gebied. Wij begrijpen dat met de kennis van nu, LVS destijds wellicht andere keuzes had gemaakt voor de herinrichting van het occasionterrein. Dat is in dit geval een risico dat LVS heeft genomen. Bij het onderzoek naar de meest wenselijke oplossingsvariant voor het knelpunt turborotonde is het maatschappelijk belang, in dit geval de doorstroming van de Provincialeweg, leidend geweest. Op basis van dat belang heeft een bredere belangenafweging plaatsgevonden.

#### *2.2 Bereikbaarheid Berkhouterweg*

De combinatie van een afsluiting van het Dampden en de weginrichting van de Berkhouterweg heeft in belangrijke mate voor LVS meegewogen om een zienswijze in te dienen. Voor wat betreft de middengeleider geldt dat wij hierover in contact zijn getreden met LVS zodra bij ons de noodzaak voor de middengeleider en de gevolgen voor de bereikbaarheid van LVS bekend waren. Het gaat hierbij om de noodzakelijke weginrichting als gevolg van de aanleg van een kruispunt met VRI. In de uitwerking

hebben wij in gesprekken met LVS getracht om de impact van de nieuwe situatie op de bereikbaarheid van het bedrijf zoveel mogelijk te beperken. Hierover meer onder punt 3.5 "bereikbaarheid LVS".

### *2.3 Besluitvorming gemeenteraad*

In uw zienswijze gaat in u in op de besluitvorming in de gemeenteraad over het oplossen van het knelpunt turborotonde. Op 4 april 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het oplossen van het knelpunt turborotonde. Hierop heeft een onderzoek naar en afweging tussen varianten plaatsgevonden. Naar aanleiding van deze variantenstudie heeft op 20 februari 2018 nadere besluitvorming plaatsgevonden in de gemeenteraad waarin het kader is vastgesteld voor de uitwerking van het project. In de voorbereidende raadscommissievergadering is uitgebreid stilgestaan bij het belang van LVS. In de schriftelijke beantwoording die volgde op de raadscommissie heeft wethouder Bashara aangegeven dat in goed overleg met LVS de hoofdingangen van het bedrijf op het Dampten en de volwaardige toegang van het bedrijf op de Berkhouterweg worden ingepast. Naar onze mening is met de gesprekken van LVS en het uiteindelijke ontwerp hieraan voldaan. De gemeenteraad was op besluitvormende momenten op de hoogte van de gevolgen van de voorgelegde besluiten.

### *2.4 Aanleiding planologische procedure*

De zienswijze die u heeft ingediend is gericht tegen de ontwerp-omgevingsvergunning planologisch strijdig gebruik. Deze omgevingsvergunning is aangevraagd omdat de nieuwe situatie met twee ongelijkvloerse kruisingen op een aantal punten strijdig is met de geldende bestemmingsplannen. In de bij het ontwerpbesluit behorende ontwerp ruimtelijke onderbouwing kunt u lezen op welke onderdelen de nieuwe situatie strijdig is met de geldende bestemmingsplannen. In de ruimtelijke onderbouwing wordt naar onze mening voldoende aangetoond en gemotiveerd waarom in de nieuwe situatie sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De inhoudelijke punten die u aandraagt hebben betrekking op de inrichting van de Berkhouterweg (in- en uitritten en middergeleider) en het Dampten (knip). De verkeerskundige inrichting van een weg wordt niet geregeld in het bestemmingsplan en vormt daarmee dus ook geen strijdigheid. Het zijn afgeleiden van de gekozen oplossingsvariant.

Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we de motivering toegevoegd voor de keuzes aangaande de weginrichting en de gevolgen die daarmee een verband houden voor de bereikbaarheid van LVS.

### *2.5 Ontwerp-omgevingsvergunning*

U geeft aan dat de ontwerp-omgevingsvergunning die ter inzage is gelegd niet volledig zou zijn vanwege het ontbreken van informatie over de nieuwe situatie. U verwijst naar een illustratie. Waarschijnlijk bedoelt u hiermee de plangrens. De plangrens is bedoeld om de ontwerp-omgevingsvergunning geografisch te begrenzen, onder andere van belang voor een correcte weergave van de begrenzing op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en de gemeentelijke viewer voor planologische procedures.

Zoals u zelf al aangeeft, is de nieuwe situatie toegelicht en geïllustreerd in de bijbehorende ontwerp ruimtelijke onderbouwing. Daarin vindt u een overzichtstekening (figuur 2.2) van de nieuwe situatie zoals deze ook bij u bekend is. Binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn er, zoals eerder ook al is gesteld, ruime mogelijkheden om een weginrichting te wijzigen zonder dat hiermee een strijd met het bestemmingsplan ontstaat.

De zinssnede waar u naar verwijst over de verkeersafwikkeling van het gebied Dampten ter hoogte van beide voortgezet onderwijs scholen heeft geen relatie met de belangen van LVS en staat een goede ruimtelijke ordening niet in de weg. De verkeersafwikkeling van de scholen wordt integraal beschouwd met de parkeersituatie van WerkSaam.

### *2.6 Verklaring van geen bedenkingen*

In de publicatie van de ontwerp-omgevingsvergunning wordt gesproken over een ontwerpverklaring van geen bedenkingen. Dit is niet juist. In de ontwerp-omgevingsvergunning en in de bijbehorende ontwerp

ruimtelijke onderbouwing is toegelicht dat een ontwerpverklaring van geen bedenkingen in dit geval niet nodig is.

Op 15 maart 2011 heeft de gemeenteraad Hoorn categorieën aangewezen van gevallen waarvoor een verklaring van geen bedenkingen achterwege kan blijven. Eén van die categorieën zijn projecten waarvoor reeds een nota van uitgangspunten, stedenbouwkundige visie of daarmee vergelijkbaar ruimtelijk kader door de gemeenteraad is vastgesteld. In de toelichting op deze categorie is te lezen dat indien de gemeenteraad reeds ruimtelijke kaders heeft vastgesteld en een project past binnen die kaders, het niet nodig is daarover opnieuw het oordeel van de gemeenteraad te vragen.

Op 20 februari 2018 heeft de gemeenteraad het volgende besloten:

1. Als kader vast te stellen dat de beide rotondes in de Provincialeweg, tussen de A7 en het Keern, worden vervangen door twee gelijkvloerse kruisingen met een verkeersregelininstallatie;
2. Binnen dit kader een keuze te maken voor één van de subvarianten: de afsluiting van het Dampten op de Berkhouterweg.

Met dit besluit heeft de gemeenteraad een ruimtelijk kader vastgesteld welke de basis is voor de aanvraag omgevingsvergunning en bijbehorende ruimtelijke onderbouwing. Binnen dit kader heeft de verdere uitwerking van de plannen plaatsgevonden door het college van B&W waardoor het niet nodig is een gewijzigd kader door de gemeenteraad te laten vaststellen.

### **3. Ontwerpkeuzes**

#### *3.1 Onderbouwing keuze oplossing knelpunt turborotonde*

Ten westen van Hoorn is de autosnelweg 7 (A7) gelegen. Afrit 8 van de autosnelweg verbindt het gemotoriseerd verkeer met het zuidwesten van Hoorn. De aansluitingen van de afritten op het onderliggende wegennet zijn vormgegeven door middel van rotondes. Aan de oostzijde van de afrit is op beperkte afstand het kruispunt Provincialeweg – Westfriese Parkweg – Berkhouterweg gesitueerd. Dit kruispunt is in de huidige situatie tevens ingericht als rotonde (turborotonde). Uit de variantenstudie knelpunt turborotonde is gebleken dat de (toekomstige) verkeersafwikkeling in het gebied op en rondom deze kruispunten onvoldoende is. Onderdeel van de variantenstudie is een analyse met de “rotonde verkenner”. Daaruit is gebleken dat de huidige turborotonde overbelast is. Voor de referentiesituatie in het jaar 2030 neemt de verzadigingsgraad fors toe. Dit heeft negatieve gevolgen wat betreft de doorstroming en de verkeersveiligheid. De gemeenteraad heeft op 4 april 2017 ingestemd met de aanpak van het knelpunt en daarbij een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Advies- en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV heeft in opdracht van de gemeente op grond van voorgaande probleemstelling een variantenstudie uitgevoerd met als doel het verbeteren van de doorstroming op het wegennet.

In samenwerking met belanghebbenden is in een klankbordgroep een longlist aan mogelijke aansluitmodellen opgesteld. LVS nam deel aan deze klankbordgroep. De modellen zijn door middel van een trade-off matrix beoordeeld op de volgende hoofdeisen:

- beleidsuitgangspunten Rijkswaterstaat
- maakbaar (inpasbaarheid tunnels en viaducten)
- verkeersveiligheid borgen
- effecten op onderliggend wegennet beperken
- goede afwikkeling

Op grond van voorgaande hoofdeisen blijkt dat enkel het vervangen van beide rotondes (ten oosten van de A7 en turborotonde) voor kruispunten geregeld door middel van verkeerslichten als geschikte oplossing over blijft. Hieruit volgt dat uit de longlist één model resteert, namelijk het model 'kruispunten met VRI' (model 4). De overige modellen scoren met name slecht op het gebied van inpasbaarheid en afwikkeling.

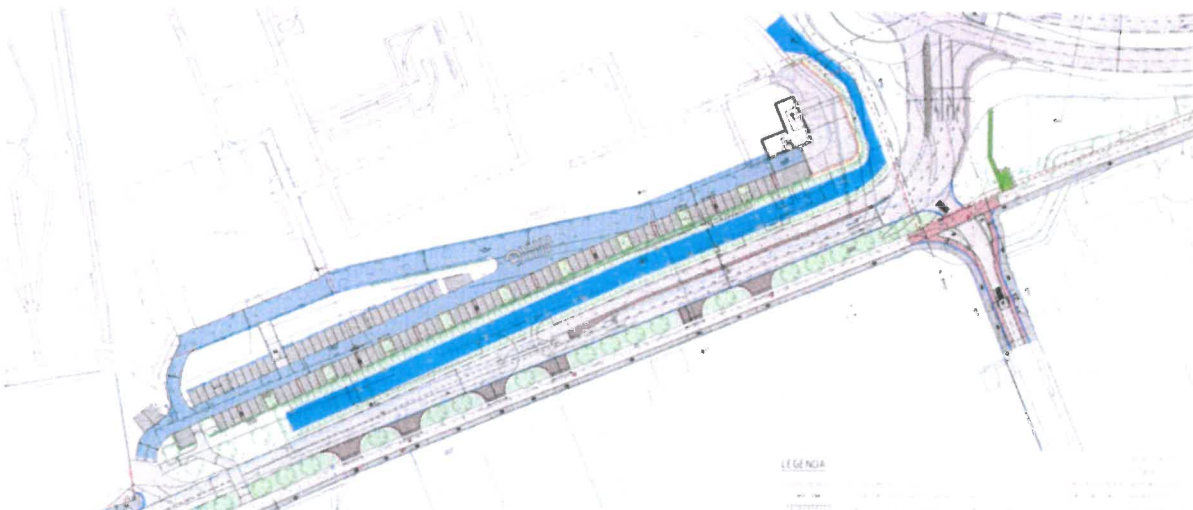
Het model is vervolgens nader geanalyseerd en gemodelleerd. Dit heeft geleid tot twee subvarianten, namelijk variant A (zonder afsluiting Dampten) en variant B (met afsluiting Dampten). Beide subvarianten zijn nader geanalyseerd op het gebied van verkeersafwikkeling. Uit deze analyse blijkt dat variant B beter scoort ten opzichte van variant A. De keuze voor een knip op het Dampten komt dus niet voort uit de doorrekening van modellen 6 (enkel afsluiten Dampten) en 17 (verleggen Westfriese Parkweg i.c.m. afsluiten Dampten), maar is een optimalisatie van model 4.

Uitwerking van de hiervoor benoemde voorkeursvariant heeft geleid tot onderstaand schetsontwerp.



### 3.2 Onderbouwing bereikbaarheid bedrijven Berkhouterweg

De wijk Grote Waal is met de Provincialeweg verbonden via de Berkhouterweg. De Berkhouterweg betreft in de huidige situatie de zuidelijke aansluiting met de turbotonde. De keuzes die in dit deel van het ontwerp zijn gemaakt ten behoeve van de doorstroming van de Provincialeweg hebben gevolgen voor de bereikbaarheid van een aantal bedrijven langs de Berkhouterweg, voornamelijk van de percelen Berkhouterweg 9 en 11. Het gaat specifiek om de keuzes voor het afsluiten van het Dampten en de weginrichting van de Berkhouterweg met middengeleider. Deze keuzes en de overwegingen die hier aan ten grondslag hebben gelegen, worden hieronder gemotiveerd.



### 3.3 Afsluiting Dampden

Uit de variantenstudie volgt de aanleg van het kruispunt met verkeerslichten in combinatie met een afsluiting van het Dampden (zogenaamde “zachte knip”) voor het gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van lijnbussen en nood- en hulpdiensten) als meest wenselijke variant. De knip in het Dampden is nodig om lange wachtrijen op de Provincialeweg als gevolg van afslaand verkeer richting het Dampden te voorkomen. De opstelruimte tussen de Provincialeweg en het Dampden op de Berkhouterweg is namelijk te beperkt voor voldoende opstelstroken. Dit leidt tot terugslag op het kruispunt van de Provincialeweg met de Westfriese Parkweg. Gelet op het onderscheid in categorisering (Provincialeweg: gebiedsontsluitingsweg A, Dampden: gebiedsontsluitingsweg C) wordt een vlotte doorstroming op de Provincialeweg belangrijker geacht dan de bereikbaarheid van het Dampden via twee aansluitingen. De knip zorgt bovendien voor een verbetering van de verkeersveiligheid voor (brom)fietzers op de Berkhouterweg, er vinden ter plaatse geen conflicten meer plaats met het reguliere doorgaande verkeer. Hiermee wordt tevens voorkomen dat verkeer richting en vanuit het Dampden de opstelstrook op de Berkhouterweg richting de Provincialeweg kruist. Vanuit verkeersveiligheid is dit onwenselijk.

In verband met de bereikbaarheid van het perceel Berkhouterweg 9 is onderzocht of het mogelijk is de zachte knip zuidelijker op het Dampden aan te leggen. Dit is niet wenselijk gebleken. Het verkeer dat tussen de knip en de Berkhouterweg rijdt, zorgt voor verstoring van de afwikkeling van het verkeer op de Berkhouterweg en de Provincialeweg. Daarbij levert een knip halverwege ongewenst zoekverkeer en dus kerende auto's op. Dit heeft een extra verstoring tot gevolg.

### 3.4 Weginrichting Berkhouterweg

Voor een vlotte verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Berkhouterweg met de Provincialeweg krijgt, komende vanaf de Berkhouterweg, iedere kruispuntrichting een eigen opstelstrook. Om de gewenste capaciteit te behalen zijn twee rijstroken met een lengte van meer dan 100 meter noodzakelijk. Bij de overgang van 1 naar 2 rijstroken wordt verkeer in tegengestelde richting in het kader van verkeersveiligheid van elkaar gescheiden door middel van een middengeleider. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de perceel met de adressen Berkhouterweg 9 en 11. Verkeer vanaf de Provincialeweg kan deze percelen niet (direct) meer bereiken. In overleg met LVS is gekeken naar optimalisaties in het ontwerp om de huidige bereikbaarheid zoveel mogelijk te waarborgen. De haalbaarheid is afgewogen op de aspecten verkeersveiligheid en doorstroming.

Het doorkruisen van twee opstelstroken door in- en uitrijdend verkeer vanaf het perceel Berkhouterweg 9 is afgekeurd op het gebied van verkeersveiligheid. Dit levert namelijk gevaarlijke situaties op. Denk hierbij aan afdekzicht, waarbij voertuigen wegvallen achter andere voertuigen en aan situaties waarbij verkeer vanaf het perceel onverwachte weefbewegingen gaat maken op de Berkhouterweg om in het goede opstelvak te komen. Op het gebied van doorstroming is het daarnaast onwenselijk om de opstelstroken voor het kruispunt met de Provincialeweg korter te maken. Besloten is dan ook om de geplande middengeleider in het ontwerp te handhaven.

### 3.5 Bereikbaarheid LVS

De bereikbaarheid van LVS via de Provincialeweg en Berkhouterweg wijzigt door de nieuwe weginrichting. Wij hebben naar aanleiding van uw zienswijze en het door u ingediende voorstel voor een alternatieve weginrichting een aantal gesprekken met LVS gevoerd over de bereikbaarheid van het bedrijf. We hebben daarbij gekeken hoe de weg kan worden ingericht op een manier die bijdraagt aan de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid en met de minste impact op de bereikbaarheid van LVS. Deze gesprekken hebben geleid tot een aantal aanpassingen van de weginrichting. De bereikbaarheid van LVS is daarmee als volgt:

*Via de Berkhouterweg komend vanaf de Provincialeweg is het door de middengeleider niet meer mogelijk om linksaf te slaan naar het perceel met adres Berkhouterweg 9. De middengeleider blijft verhoogd tot de westelijke toegang naar het tankstation op Berkhouterweg 11. De inrichting van de middengeleider, de inrit naar het tankstation, de Berkhouterweg en het gebied tussen tankstation en terrein van LVS vindt dusdanig plaats zodat met een keerbeweging op de Berkhouterweg komend vanaf*

de Provincialeweg de toegang tot het terrein van LVS via de Berkhouterweg en of het tankstation mogelijk is. Dit geldt voor personenauto's en bestelwagens. De inrit en uitrit van het tankstation worden zodanig ingericht, zodat de specifieke tankauto van GP Groot het tankstation kan in- en uitrijden vanaf en naar de Berkhouterweg volgens de route 'in' vanuit het westen via de Berkhouterweg, 'uit' naar het noorden naar de Provincialeweg. Het verlaten van het terrein van LVS aan de Berkhouterweg kan uitsluitend door rechts af te slaan naar de Provincialeweg. Het terrein van LVS kan eveneens worden verlaten via het Dampden.

#### 4. Conclusie

Samenvattend concluderen we dat uw zienswijze ongegrond is en niet leidt tot wijzigingen in het genomen besluit. De ruimtelijke onderbouwing zoals deze in ontwerp ter inzage is gelegd, toont aan dat er geen ruimtelijke belemmeringen zijn voor realisatie van het project. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we een nadere motivering toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing aangaande de oplossingsvariant, de afsluiting van het Dampden en de weginrichting van de Berkhouterweg. De variantenstudie is als bijlage toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing. Voor wat betreft de besluitvorming en de planologische procedure zijn wij van mening dat deze zorgvuldig is doorlopen, voldoende gemotiveerd is en waarbij een evenredige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Naar aanleiding van gesprekken die we de afgelopen periode met LVS hebben gevoerd, vindt een aantal aanpassingen aan de weginrichting plaats (3.5). Deze gesprekken ronden we de komende periode met LVS af.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hoorn

de secretaris



de burgemeester



## **Beroepsclausule**

Bent u het niet eens met dit besluit dan kunt u hiertegen binnen zes weken na de dag volgende op die van de ter inzage legging van het besluit schriftelijk beroep instellen bij de Rechtbank Noord-Holland, Sector Bestuur, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

In het beroepschrift moet het volgende staan:

- uw naam, adres en graag ook uw telefoonnummer;
- de datum en uw handtekening;
- en duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u beroep instelt (u kunt bijvoorbeeld de datum en ons kenmerk van het besluit vermelden of een kopie meesturen);
- de reden(en) waarom u beroep instelt.

Dient iemand anders namens u een beroepschrift in? Stuur dan een machtiging mee.

### Voorlopige voorziening

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat uw beroepschrift in behandeling is. Als u dit niet wilt, bijvoorbeeld omdat het besluit onherstelbare gevolgen voor u heeft, dan kunt u de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland vragen een voorlopige voorziening te treffen.

Dit kan alleen als u binnen de termijn een beroepschrift heeft ingediend. Het adres van de Rechtbank Noord-Holland is, Rechtbank Noord-Holland, Sector Bestuur, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem.

Opgemerkt wordt dat een beroepsschrift en/of verzoek om een voorlopige voorziening ook digitaal via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht> kan worden ingediend. Hiervoor moet u beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Voor het indienen van een verzoek om een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd. U ontvangt hiervoor automatisch een rekening van de Rechtbank.

