

Nota van beantwoording zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg'

A. Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg' met bijbehorende stukken heeft vanaf 29 januari 2010 tot en met 11 maart 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende die periode konden door een ieder zienswijzen naar voren worden gebracht.

B. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

De zienswijzen richten zich op verschillende aspecten van het bestemmingsplan. Hieronder is een behandeling van de zienswijzen opgenomen. De zienswijzen worden per thema beantwoord omdat de bezwaren in de verschillende zienswijzen op veel punten overeenkomen. Hierbij is de gemeentelijke reactie op de zienswijze steeds cursief weergegeven. Van alle zienswijzen ligt voor u een kopie ter inzage.

1. Ontwerp-bestemmingsplan is niet digitaal raadpleegbaar

Reclamanten:

Ad 5.

Samenvatting:

Reclamanten stellen dat de bijlagen en de verbeelding van het ontwerp-bestemmingsplan niet digitaal waren te raadplegen. Om die reden achten de reclamanten zich niet in staat om inhoudelijk te reageren op het ontwerp bestemmingsplan en behouden zich het recht voor om naderhand hun zienswijze aan te vullen.

Beantwoording:

De stelling van reclamanten is onjuist. De verbeelding, regels en bijlagen bij het ontwerp bestemmingsplan waren gedurende terinzagelegging en zijn ook thans digitaal te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl.

2. Financieel nadeel als gevolg van de herinrichting

Reclamanten:

Ad 5.

Samenvatting:

Reclamanten verwachten dat de herinrichting van de verkeersstructuur tot gevolg zal hebben dat het verkeer op de wegen in de buurt van het Avia Tankstation Rijnsburg aan de Floralaan 2 te Rijnsburg zal afnemen. Reclamanten zijn de exploitanten van het tankstation en verwachten door de afname van het verkeer minder winst te kunnen maken. Reclamanten verzoeken derhalve om de vaststelling van een financieel plan waaruit blijkt dat het financiële nadeel dat zij verwachten te zullen gaan leiden zal worden gecompenseerd.

Beantwoording:

Directe aanleiding voor het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan is de voorgenomen uitbreiding van de woningvoorraad in Rijnsburg. De daardoor veroorzaakte groei van het autoverkeer moet, tegen de achtergrond van de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen, de komende jaren op aanvaardbare wijze worden afgewikkeld. Het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan strekt daartoe. Hoewel de in het plan opgenomen verkeersmaatregelen deels strekken tot het herverdelen van verkeer (kort gezegd: van het centrum naar buiten), zal het aantal verkeersbewegingen naar verwachting toenemen. Met betrekking tot de Floralaan kan worden opgemerkt dat die erftoegangsweg fungeert als een van de hoofdontsluitingen van de woningbouwlocatie "Oude Flora". Overigens is de door reclamanten verwachte winstdaling niet aannemelijk gemaakt. Wat er van de door reclamanten gevreesde winstdaling verder zij, zij vormt geen reden om het onderhavige bestemmingplan niet vast te stellen, nu reclamanten een verzoek kunnen doen als bedoeld in art. 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

3. Verslechtering verkeerssituatie Oegstgeesterweg en Brouwersstraat

Reclamanten:

Ad 6.

Ad 4.

Samenvatting:

Naar de mening van de reclamanten zal de capaciteitsverruiming van de Rijnsburgerweg en de rotonde Oegstgeesterweg leiden tot grote toename van het verkeer op de Oegstgeesterweg en Brouwerstraat. Derhalve zal de bestemming van de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat tot 30 km/uur-weg in combinatie met deze capaciteitsverruiming tot grote opstoppen op de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat leiden. Hiermee zal een verslechtering van de verkeerssituatie op de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat optreden. Derhalve is het ontwerp-bestemmingsplan ten dien aanzien in strijd met een goede ruimtelijk ordening.

Beantwoording:

Van de inrichting van de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat als 30 km/uur-weg gaat een verkeerswerende werking uit. Uit het aan (onder meer) het ontwerp-bestemmingsplan ten grondslag liggend onderzoek is gebleken dat bij de voorgenomen uitbreiding van de woningvoorraad in Rijnsburg de door reclamanten genoemde verkeersmaatregelen leiden tot een afname van de verhouding intensiteit/capaciteit op de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat ten opzichte van de situatie waarin die verkeersmaatregelen niet zouden worden genomen (Oegstgeesterweg 35% i.p.v. 48%; Brouwerstraat 41% i.p.v. 56%) (situatie in 2020 tijdens de avondspits) (Bron: Bouwen en verkeer Rijnsburg, Eindrapport, p. 33.).

4. Ontbreken beslissing ten aanzien van i/c verhouding Rijnzichtweg

Reclamanten:

Ad 6.

Samenvatting:

Een verruiming tot meerbaanswegen van de Rijnsburgerweg en de twee rotondes leidt tot een toename van de intensiteit- capaciteitverhouding op de Rijnzichtweg tot 92 %. Ter voorkoming van deze toename van de intensiteit- capaciteitverhouding kunnen twee oplossingen worden geboden. Of de capaciteit van de Rijnzichtweg moet worden vergroot door het scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Of de intensiteit van de Rijnzichtweg dient verlaagd te worden. In het ontwerp-bestemmingsplan is ten aanzien van de oplossingen geen beslissing genomen waardoor het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de eisen van rechtszekerheid en een goede ruimtelijke onderbouwing.

Beantwoording:

Door de gemeente Katwijk en de gemeente Oegstgeest is tezamen besloten dat de capaciteit van het wegvak waar reclamanten op doelen zal worden vergroot om de door reclamanten genoemde i/c-verhouding (92% gedurende de avondspits in 2020) te verlagen. Het wegvak zal daartoe een herinrichting ondergaan, waarvoor de plannen dit jaar nog zullen worden

voltooid. Het betreffende wegvak ligt echter niet in de gemeente Katwijk, maar in de gemeente Oegstgeest. De raad van Katwijk is derhalve niet bevoegd om ten aanzien van dit wegvak planologische besluiten te nemen die strekken tot de capaciteitsverruimende maatregelen. In de planbeschrijving is dat ook tot uitdrukking gebracht.

5. Verkeersveiligheid

Reclamanten:

Ad 3.

Samenvatting:

De reclamanten uiten hun grote bezorgdheid over het gevaar dat de herinrichting van de verkeersstromen binnen Rijnsburg meebrengt voor de kinderen die in de buurt van de Christinalaan naar school gaan, wonen en buitenspelen. De herinrichting zal sluipverkeer op de Christinalaan tot gevolg hebben waardoor de verkeersintensiviteit ernstig toeneemt. Gelet op de hoge concentratie scholen en de komst van een peuterspeelzaal is de herinrichting onaanvaardbaar.

Beantwoording:

Uit aan (onder meer) het ontwerp-bestemmingsplan ten grondslag liggend onderzoek is gebleken dat bij de voorgenomen uitbreiding van de woningvoorraad in Rijnsburg én de verkeersmaatregelen waartoe het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan strekt, de verkeersbelasting in en rond de Christinalaan zowel vanuit een oogpunt van wat de betreffende wegen maximaal kunnen verwerken als vanuit een oogpunt van leefbaarheid geen problemen vormt (Bron: Bouwen en verkeer Rijnsburg, Eindrapport, p. 33.).

Reclamanten:

Ad 4.

Samenvatting:

De reclamanten vrezen dat de wegverbredingen zullen leiden tot het verdwijnen van de stoep en de fietspaden waardoor grote gevaren ontstaan voor fietsers. Voorts zullen de verbredingen de mogelijkheid voor fietsers en voetgangers om over te steken bemoeilijken.

Beantwoording:

In het kader van de herinrichting van het deel van de Rijnsburgerweg waar reclamanten op doelen zal het fietsverkeer in de richting van Oegstgeest door de woonwijk worden geleid. Aan de overzijde van de Rijnsburgerweg blijft het fietspad gehandhaafd. Het is niet de bedoeling dat fietsverkeer of voetgangers op dit betreffende wegvak om het even waar oversteekt. Om aan de overzijde te komen, dient gebruik te worden gemaakt van de rotondes. In het midden van de weg zal een rijstrook onderbreking worden aangebracht. Nu is slechts sprake van een reservering van verkeersruimte zonder dat er concreet over de inrichting wordt gesproken. Pas bij de bepaling van de definitieve inrichting komt er meer zicht op de positie van fietsers en voetgangers.

6. Geluidsbelasting

Reclamanten:

Ad 4.

Ad 6.

Samenvatting:

Uit het "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg" d.d. 11 december 2009 blijkt dat de capaciteitsverruiming aan de Rijnsburgerweg en aan de Laan van Verhof leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. In het ontwerpbestemmingsplan wordt er van uitgegaan dat de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van geluidsreducerend asfalt de oplossing voor de geluidsbelasting zullen bieden. Bovendien blijkt uit de Nota Geluid niet dat geluidreducerend asfalt nog geen oplossing zou kunnen bieden. Door op voorhand er van uit te gaan dat toekomstig geluidwerend asfalt voldoende een oplossing voor de geluidsbelasting zal bieden en daarbij niet de Nota Geluid in acht te nemen is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Voorts is een ontwerpbesluit tot stand gekomen dat hogere geluidswaarden vaststelt ten aanzien van 6 woningen in Rijnsburg. Dit ontwerpbesluit is gelijktijdig ter inzage gelegd met het ontwerp-bestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt er vanuit gegaan dat dit ontwerpbesluit goedgekeurd zal worden. Aangezien nog de mogelijkheid bestaat dat tegen dit ontwerpbesluit zienswijzen worden ingediend is het voorbarig dat in het ontwerpbestemmingsplan reeds voorstellen worden gedaan om de capaciteit op de Rijnsburgerweg te verruimen.

Beantwoording:

Anders dan reclamanten lijken te veronderstellen, is in het kader van het akoestisch onderzoek juist niet voorshands ervan uitgegaan dat geluidreducerend asfalt wordt toegepast, doch is uitgegaan van normale asfaltverharding (dicht asfalt beton).

Met betrekking tussen het gelijktijdig voorbereiden van het besluit houdende de vaststelling van hogere geluidswaarden ten aanzien van 6 woningen en het onderhavige bestemmingsplan wordt verwezen naar art. 110c lid 1 Wet geluidhinder. Daarin is bepaald dat indien burgemeester en wethouders bevoegd zijn om de hogere waarde vast te stellen en het daartoe strekkende besluit wordt genomen ten behoeve van de vaststelling of de herziening van bestemmingsplan, het ontwerpbesluit houdende de vaststelling van de hogere waarde tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Reclamanten:

Ad 3.

Samenvatting:

De geluidsbelasting zal naar verwachting toenemen tot 59 dB en zal daarmee zeker de maximaal toelaatbare verhoging van 5 dB overstijgen.

Beantwoording:

Artikel 100 en 100a Wet geluidhinder (Wgh) zien op de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting en de vaststelling van een hogere waarde van een te reconstrueren weg. Een reconstructie wordt gedefinieerd als: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg waardoor de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt. Omdat de Christinalaan niet fysiek wordt gewijzigd is de normstelling uit artikel 100 en 100a niet aan de orde.

Daarnaast kan worden gemeld dat op grond van artikel 74 lid 2 Wgh wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/h geldt, zoals de Christinalaan, de Wgh niet van toepassing is. Niet bestreden wordt dat door aantakking van de Kleipettenlaan en de realisatie van Kleipetten de verkeersdruk op de Christinalaan hoger wordt. Voor het weggedeelte van de Christinalaan ter hoogte van de huisnummers 20, 22 en 26 wordt in het prognosejaar 2020 echter een lagere verkeersbelasting verwacht dan die in de reactienota Oude Flora wordt genoemd. Die intensiteit heeft betrekking op een ander, oostelijk van de woningen gelegen, deel van de Christinalaan.

Reclamanten:

Ad 4.

Samenvatting:

De geluidsmetingen hebben doormiddel van computerberekeningen plaats gevonden waardoor volgens de reclamanten de geluidsmetingen niet nauwkeurig zijn verricht. De reclamanten verzoeken de gemeente Katwijk om geluidsmetingen te laten plaatsvinden die feitelijk bij alle huizen plaatsvinden.

Beantwoording:

Algemeen gebruik is dat de geluidsbelasting wordt berekend met een rekenmodel. Het is niet mogelijk om de geluidsbelasting te meten van een verkeerssituatie die nog niet bestaat. Om die reden mag de geluidsbelasting worden berekend. Het meten van geluid betekent overigens niet het uitsluitend aflezen van de geluidmeter, daarnaast moet nog een vertaling (berekening!) worden gemaakt naar de toekomst. Gemeten wordt langs de weg in de huidige situatie aan een bepaald aantal voertuigen (licht, middel en zwaar). Die basisgegevens moeten ook worden omgerekend naar de verplichte toekomstige situatie met andere aantallen voertuigen.

7. Luchtkwaliteit

Reclamanten:

Ad 2.
Ad 3.
Ad 4.
Ad 6.

Samenvatting:

Ten behoeve van de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan heeft een luchtkwaliteitsonderzoek plaats gevonden. In dit onderzoek is de verkeerssnelheid gekwalificeerd als 'normaal stadsverkeer'. Gelet op de te verwachten opstoppen op de wegen is deze aanname volgens de reclamanten onjuist. Omdat langzaam rijdend verkeer grotere luchtverontreiniging veroorzaakt dan normaal stadsverkeer moet worden aangenomen dat de resultaten van de berekeningen in het onderzoek gunstiger zijn dan in werkelijkheid het geval zal zijn. Het luchtkwaliteitsonderzoek is niet deugdelijk en had derhalve niet aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag mogen liggen. Het bestemmingsplan is in strijd met een goede ruimtelijk onderbouwing. Voorts wordt gesteld dat de uitgangspunten van het luchtkwaliteitsonderzoek niet transparant en kenbaar zijn waardoor de conclusies uit het ontwerpbestemmingsplan die op dit onderzoek zijn gebaseerd niet toereikend zijn gemotiveerd.

Beantwoording:

De verkeersbelasting op onder meer de wegen tot aanpassing waarvan het ontwerpbestemmingsplan strekt is tot 2020 onderzocht door middel van het RVMK Verkeersmodel. Aan de hand van dat model worden ook kruispuntberekeningen gemaakt, waardoor, anders dan reclamanten lijken te veronderstellen, ook inzicht ontstaat in opstoppen. Die inzichten zijn ook meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek.

8. Duurzame verbetering omgevingskwaliteit

Reclamanten:

Ad 6.

Samenvatting:

Uit het ontwerp-bestemmingsplan blijkt dat het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit een kernpunt is bij de realisering van de verkeersherinrichtingsplannen. Het feit dat in het ontwerpbestemmingsplan het duurzaamheidsprofiel en het Regionale Beleidskader Duurzame Stedenbouw bij realisering van de maatregelen zal worden ingevuld, levert een tegenstrijdigheid op.

Beantwoording:

Het ontwerp-bestemmingsplan voorziet in de planologische inpassing van voorgenomen verkeersmaatregelen. Die verkeersmaatregelen strekken tot een verbetering van de verkeersafwikkeling, hetgeen (ook) in het belang is van de leefomgeving. Niet valt in te zien

waarom dat in strijd zou zijn met het duurzaamheidsprofiel en het Regionale Beleidskader Duurzame Stedenbouw.

9. Niet-betrekken van het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk

Reclamanten:

Ad 6.

Samenvatting:

Uit het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk, blijkt dat de verkeersdruk op de hoofdwegen zal verminderen met de aanleg van de randwegenstructuur. Doordat het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk niet wordt betrokken bij de besluitvorming in het ontwerpbestemmingsplan is het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

Beantwoording:

De verwezenlijking van de verkeersmaatregelen, tot de planologische inpassing waarvan het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voorziet, sluit de realisatie van de randwegenstructuur niet uit. De besluitvorming daaromtrent is echter niet ver genoeg gevorderd, om die realisatie te betrekken in het onderhavige bestemmingsplan.

10. Invulling van 1.3.1 lid 2c Besluit ruimtelijke ordening

Reclamanten:

Ad 2.

Ad 3.

Samenvatting:

Reclamanten verzoeken ingelicht te worden omtrent de wijze waarop invulling is gegeven aan artikel 1.3.1 lid 2c van het Besluit ruimtelijk ordening (Bro), dat bepaalt dat in de kennisgeving van het voornemen van de gemeente om een bestemmingplan voor te bereiden, vermeld wordt of een onafhankelijke instantie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over het voornemen.

Beantwoording:

De vooraankondiging op grond van artikel 1.3.1 Bro is gepubliceerd in de gemeenteberichten van week 43 in 2009. Hierin is tevens aangegeven dat voorafgaand aan de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan geen advies is ingewonnen van een adviseur als bedoeld in art. 3:5 Algemene wet bestuursrecht.

11. Mobycon-rapport

Reclamanten:

- Ad 1.
- Ad 2.
- Ad 3.
- Ad. 6.

Samenvatting:

De voorgestelde herontwikkeling is mede gebaseerd op een nader onderzoek van Mobycon. Dit rapport is niet deugdelijk. De veronderstelling in dit rapport dat de capaciteitsverminderende maatregelen zal leiden tot een vermindering van het doorgaand verkeer van Rijnsburg is onvoldoende onderbouwd. Voorts zijn er onjuiste aannames gedaan waardoor het rapport van Mobycon geen goede basis kan zijn voor de voorgenomen herinrichting van de verkeersstructuur.

- De capaciteit van de gebiedsontsluitingswegen in de kern Rijnsburg is met een factor 1,6 te hoog aangenomen;
- Bij de berekening van de wegvakbelastingen is niet uitgegaan van de wegvakken met de grootste intensiteit;
- Bij de modelintensiteit is ervan uitgegaan dat de intensiteit van de in beide richtingen gelijk is. Dit is onjuist omdat tijdens de spits de intensiteit van het ene wegdeel veel groter is dan van het andere wegdeel. Hierdoor zijn de resultaten gunstiger dan de werkelijke situatie;
- De capaciteit van een aantal erftoegangswegen is te hoog aangenomen. Bovendien is niet gekeken naar de nauwste wegdelen die immers de doorstroming bepalen;
- In het eindrapport is een verkeerde waarde gehanteerd voor het aantal motorvoertuigen per etmaal per te bouwen nieuwbouwwoning. Op grond van de CROW-publicatie 'Verkeergeneratie woon -en werkgebieden...' moet deze waarde 7 motorvoertuig per etmaal zijn. De waarde die is gehanteerd blijkt tussen de 4,0 en 4,2 te zitten;
- In het rapport wordt uitgegaan van een referentiescenario waarbij 2500 woningen extra woningen zijn gebouwd in het jaar 2020. Dit is onjuist. Het aantal woningen in de directe omgeving van het gebied Rijnsburg dat tussen heden en 2020 worden gebouwd zijn 5667.
- De beoogde verbetering van de verkeersafwikkeling in 2020 door het bestemmen van de knelpunten tot 30 kilometer zone gaat voorbij aan het feit dat in de huidige situatie in de spitsuren al minder dan 30 kilometer wordt gereden. Het is juist de capaciteit van deze wegvakken die de beperking vormt.
- In Bijlage 1 wordt verwezen naar kruispuntberekeningen. De resultaten van deze berekeningen ontbreken waardoor niet goed is na te gaan of van een acceptabele verkeersafwikkeling sprake is. Hierbij wordt verwezen naar de Reactie op het eindrapport Bouwen en Verkeer d.d. 23 november 2009.

Beantwoording:

Het onderhavige (ontwerp-)bestemmingsplan strekt niet tot de herontwikkelingen waarop reclamanten doelen, terwijl ook zonder die herontwikkelingen besloten kan worden - en daaraan verstandig wordt gedaan - tot de verkeersmaatregelen waarin het onderhavige (ontwerp-)bestemmingsplan voorziet.

De capaciteit van de door Mobycon onderzochte wegvakken (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen) is bepaald aan de hand van de richtlijnen die daarvoor worden gehanteerd door het CROW.

Bij de bepaling van de verkeersintensiteiten zijn onder meer alle gebiedsontsluitingswegen (doorgaande wegen) in Rijnsburg betrokken.

Ook indien, in de rapportage van Mobycon, per rijrichting afzonderlijk de i/c-verhouding wordt genomen, blijft die in de maatgevende periode, de avondspits, binnen hetgeen op de onderzochte wegen maximaal verwerkt kan worden (i/c-verhouding lager dan 100 procent) en in beginsel vanuit een oogpunt van leefbaarheid aanvaardbaar wordt geacht (i/c-verhouding van 90 procent). Uitzondering vormt de noordelijke weghelft van de Rijnzichtweg ten westen van de A44 (Oegstgeest). Zoals hiervoor reeds werd opgemerkt, wordt in overleg met de gemeente Oegstgeest hard gewerkt om de capaciteit van die weghelft te vergroten.

In bijlage 1 bij het Mobyconrapport is aangegeven welke ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zijn meegenomen in de bepaling van het referentiescenario. Door reclamanten wordt niet aangegeven welke ruimtelijke ontwikkelingen naar hun oordeel over het hoofd zijn gezien.

Met betrekking tot hetgeen reclamanten opmerken over de inrichting van de Oegstgeesterweg en de Brouwerstraat als 30 km/uur-weg wordt opgemerkt dat niet volstaan wordt met een snelheidsbeperking op genoemde wegen, doch dat die wegen door middel van fysieke inrichtingsmaatregelen ook minder aantrekkelijk worden gemaakt voor autoverkeer. Aldus wordt bewerkstelligd - en dat is ook de bedoeling - dat een deel van het verkeer de betreffende wegen zal mijden.

De betreffende kruispuntberekeningen waarop reclamanten doelen is bijgevoegd bij deze nota van beantwoording (Bijlage A) en zal met het raadsbesluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd en is op voorhand aan reclamanten toegezonden.

C. Belangenafweging en conclusie

Doel van het bestemmingsplan 'Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg' is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader op basis waarvan de verkeersmaatregelen uitgevoerd kunnen worden en een verbetering van de doorstroming van het verkeer in Rijnsburg wordt bereikt. Deze maatregelen strekken tot een verbetering van de verkeersafwikkeling in de kern Rijnsburg dat de leefbaarheid van het gebied ten goede zal komen. In tegenstelling wat door reclamanten naar voren wordt gebracht, strekt het onderhavige bestemmingsplan niet tot de inrichting van de verkeersruimte.

Gelet op de eerder genoemde argumenten geven de zienswijzen geen reden het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen of af te zien van het voornemen om het bestemmingsplan vast te stellen aangezien het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.