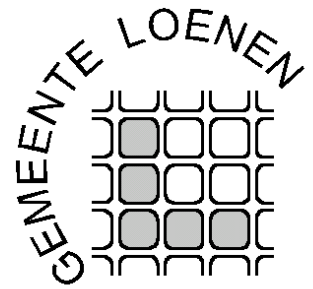


**Nota van beantwoording
zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan
Cronenburgh
met wijzigingen
bij vaststelling als
vastgesteld bestemmingsplan**



Inhoudsopgave

- 1. Inleiding..... p. 3**
- 2. Zienswijzen randweg..... p. 5-28**
- 3. Overige zienswijzen..... p. 29-30**
- 4. Zienswijzen overlegpartners..... p. 31**
- 5. Aanpassingen in vastgesteld bestemmingsplan p. 32**



1.1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Cronenburgh inclusief (ca 55) bijbehorende rapporten heeft in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 27 mei 2010 gedurende zes weken in het gemeentehuis ter inzage gelegen. Daarnaast kon het plan en de bijbehorende stukken worden geraadpleegd op www.ruimtelijkeplannen.nl en via www.loenen.nl. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze te geven op het ontwerpbestemmingsplan.

Daarnaast zijn de overlegpartners eveneens in de gelegenheid gesteld om binnen de gestelde termijn een zienswijze in te dienen.

1.2 Ingediende zienswijzen

Gedurende de tervisielegging zijn de volgende zienswijzen ingediend:

1. XX, ingekomen op 10 juni 2010;
2. XX, ingekomen 29 juni 2010;
3. XX, ingekomen 30 juni 2010;
4. XX, ingekomen 6 juli 2010 en aangevuld ingekomen 21 juli 2010;
5. XX, ingekomen 6 juli 2010;
6. XX, ingekomen 7 juli 2010;
7. XX, ingekomen 7 juli 2010;
8. XX, ingekomen 7 juli 2010;
9. XX, ingekomen 7 juli 2010;
10. XX; ingekomen 7 juli 2010.

1.3 Ingediende zienswijzen door overlegpartners

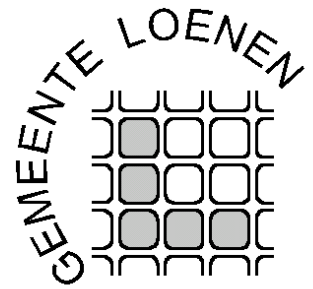
Daarnaast zijn de volgende zienswijzen door overlegpartners ingediend:

1. Waternet, Korte Ouderkerkerdijk 7, postbus 94370, 1090 GJ Amsterdam; ingekomen 25 juni 2010;
2. Provincie Utrecht, afdeling Ruimte, Pythagoraslaan 101, postbus 80300, 3508TH Utrecht; ingekomen 30 juni 2010;
3. Vitens Midden-Nederland, Reactorweg 47, 3542 AD Utrecht, Postbus 1090, 8200 BB Lelystad, ingekomen 2 juli 2010.

1.4 Indeling nota

De zienswijzen worden samengevat weergegeven en van beantwoording voorzien. In de daarop volgende conclusie wordt aangegeven of het bestemmingsplan aanpassing behoeft.

In § 2 en § 3 worden de zienswijzen van burgers en bedrijven weergegeven en van beantwoording voorzien. Onderscheid wordt gemaakt tussen de zienswijzen die betrekking hebben op de randweg (nrs. 1 tot en met 9) en de overige zienswijzen (nr. 10). De zienswijzen nrs. 3, 4, 5, 6 en 8 vertonen veel gelijkennis en worden geclusterd behandeld.



In § 4 worden de zienswijzen van de overlegpartners per instantie samengevat weergegeven en van beantwoording voorzien.

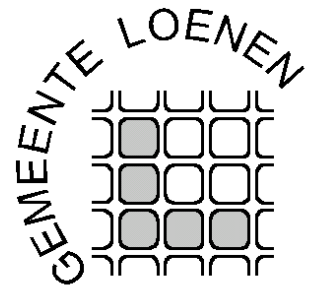
In § 5 worden de (ambsthalve) wijzigingen aangegeven die in het vastgestelde bestemmingsplan zijn verwerkt.

2. Zienswijzen randweg

2.1 XX

2.1.1 Aarden wal in verband met zicht en geluid

Reclamant ziet het belang van de randweg in, maar stelt hieraan een voorwaarde. Gelet op het zicht vanaf de golfbaan op de randweg en de geluidsproductie die de randweg met zich meebrengt, wordt verzocht de randweg vanaf de golfbaan te voorzien van een aarden geluidswal.



Reactie

Voorop gesteld dient te worden dat de golfbaan geen geluidgevoelige bestemming is ingevolge de Wet geluidhinder. Er is in casu geen sprake van een wettelijk kader of een normstelling op grond waarvan een geluidafschermdende voorziening dient te worden aangebracht.

Voorts was bij de planvorming van de golfbaan de komst van de randweg bekend. Er is zelfs sprake geweest van het realiseren van een benzinestation in de oksel van de rotonde op het (destijds) te ontwikkelen golfbaanterrein. Daarnaast is met de initiatiefnemer van de golfbaan een vaststellingsovereenkomst gesloten waarin een bijdrage aan de rotonde van de randweg is overeengekomen. Het belang voor de golfbaan is gelegen in een permanente ontsluiting, die met de komst van de randweg inclusief rotonde, wordt gegarandeerd.

De golfbaan is ontworpen door een landschapsarchitect en een golfbaanarchitect. Indien een zichtas vanaf de golfbaan op de randweg niet gewenst was, had hiermee bij het ontwerp rekening kunnen worden gehouden. Een bijkomend voordeel voor de exploitanten van de golfbaan kan overigens zijn dat meer potentiële klanten bekend raken met de aanwezigheid van de golfbaan.

Een aarden wal ter hoogte van de randweg betekent een extra aantasting van de zichtrelaties en een inbreuk op het landelijk gebied. Bovendien neemt het fysieke en bestemmingsplantechnische ruimtebeslag ten behoeve van de randweg aanzienlijk toe.

Gelet op bovenstaande belangenafweging achten wij het niet gewenst om te voorzien in een aarden wal tussen de randweg en de golfbaan.

Conclusie p. 2.1.1.

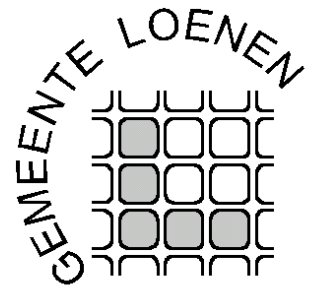
Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.2 XX

2.2.1 Situering randweg

Reclamant pleit voor het verschuiven van het deel van de randweg tussen Cronenburgh fase 3 en de golfbaan richting de golfbaan. Hiervoor draagt reclamant een aantal argumenten aan.

Op de eerste plaats is het tracé gebaseerd op verouderde inzichten en noopt een hedendaagse zorgvuldige invalshoek tot een zorgvuldig en doelmatig ruimtegebruik. Ook het standpunt van de provincie is aan herijking toe. De voorliggende situatie heeft tot



gevolg dat aan de zuidzijde van de randweg ca 5 hectare buitengebied en aan de noordzijde ca 6 hectare buitengebied resteert. De openheid van het landschap wordt onnodig door de huidige situering van de randweg doorkruist. Bestaande landschapselementen zoals sloten en de Wetering kunnen door het opschuiven van de randweg richting noorden worden gehandhaafd.

Op de tweede plaats blijft reclamant van mening dat er sprake is van gelegenheidsplanologie. Gelet op het tijdsverloop en de inmiddels aangelegde golfbaan is de afweging om de randweg tegen de golfbaan aan te situeren nooit eerder gemaakt.

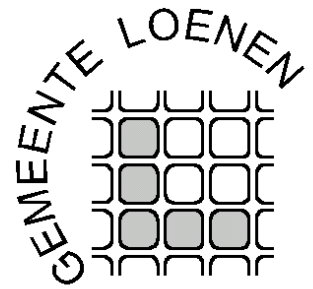
Reactie

Op de eerste plaats wordt gesteld dat de wens van Kennemerland Beheer B.V. bij zowel de provincie Utrecht als de gemeente Loenen sinds lange tijd bekend is. Tussen Kennemerland Beheer B.V. en de provincie heeft de laatste jaren meerdere malen telefonisch en schriftelijk contact over deze vraagstelling plaatsgevonden. De laatste brief van provinciewege dateert van 17 juli 2008.

Ook de fractievoorzitters van de gemeenteraad van Loenen hebben zich in het seniorenconvent op 10 juni 2008 uitgesproken over het verleggen van de randweg. Zoals bij Kennemerland Beheer B.V. bekend is niet met het verzoek ingestemd. Kennemerland Beheer B.V. heeft er destijds voor gekozen om de kwestie niet voor te leggen aan de voltallige gemeenteraad. Middels de ingediende zienswijze wordt dit alsnog gedaan.

Beleidsstukken van de provincie Utrecht zoals de Voorloper Groene Hart (visie op 2020), de Structuurvisie 2005-2015 en de Eindbalans van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 voorzien niet in de gewenste uitbreiding ten behoeve van woningbouw. De Voorloper Groene Hart stelt o.a. dat ontwikkelingen ten behoeve van woningbouw buiten de huidige begrenzingen (de rode contour) bij hoge uitzondering mogelijk zijn, onder de strikte voorwaarde dat verbetering van bijvoorbeeld groenblauwe kwaliteiten van het gebied, te bezien op regionaal niveau, plaatsvindt. Er moet per saldo sprake zijn van kwaliteitswinst. Gelet op de insteek van de verlegging van de randweg om woningbouw te realiseren en het restrictieve beleid in het Groene Hart, wordt aan genoemd criterium niet voldaan. Ook in het Streekplan 2005-2015 dat met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening van rechtswege is omgezet naar een structuurvisie is als voorwaarde bij de randweg gesteld dat het gebied tussen de randweg en de bebouwing open blijft. Mede tegen de achtergrond van migratiesaldo 0 en de verhouding met de andere Groene Hart-gemeenten is de provincie geen voorstander van extra woningbouw ter plaatse. Het bouwen buiten de rode contour raakt overigens het provinciaal belang zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

De kern van Loenen aan de Vecht vormt met de komst van de randweg en de woonwijk Cronenburgh een afgerond geheel. De woningen aan de buitenrand van Cronenburgh worden door waterpatronen en een groenstrook gescheiden van de randweg. Meer richting noorden bevinden zich aan de noord- en zuidzijde van de randweg agrarische kavels. Aan deze noordzijde bevinden zich agrarische kavels die de randweg en de golfbaan van elkaar scheiden. Aan deze zuidzijde bevinden zich agrarische kavels en grenst de randweg aan het aanwezige volkstuintencomplex. De randweg volgt hiermee het stedelijk gebied van de dorpskern Loenen aan de Vecht en sluit aan op de komgrenzen. Een verdere oprekking achten wij niet wenselijk. Dat de randweg mede



gelet op de verkeerstechnische eisen die aan de weg worden gesteld agrarische kavels doorsnijdt achten wij aanvaardbaar. Tussen de golfbaan enerzijds en de woonwijk anderzijds bevindt zich een stukje agrarisch landschap dat de randweg betreft in het landelijk gebied van de gemeente Loenen. Het bestaande landschapselement van de Wetering blijft bestaan. Ook het bestaande slotenpatroon wordt zo min mogelijk aangetast. Alhoewel deze landschapselementen als accent in het landschap door de aanwezigheid van de weg wellicht minder zichtbaar zullen zijn, is de randweg hiermee ingepast in de bestaande landschapsstructuur.

Conclusie p. 2.2.1

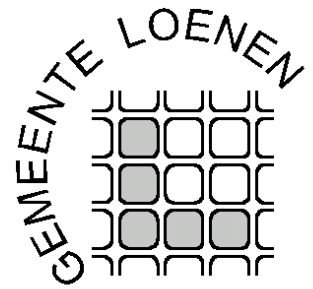
Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

**2.3 XX
 XX
 XX
 XX**

2.3.1 Alternatieven

Reclamanten betogen dat er voldoende alternatieven voor de randweg voor handen zijn die een goede oplossing kunnen bieden. Genoemd worden:

- 1. de randweg verder naar buiten Loenen aanleggen. Voordeel: behoud aanzicht, nog minder verkeer door Loenen, mogelijkheid om de kern autoluw te maken;*



2. *het tracé van de randweg situeren naast het fietspad dat loopt langs het Amsterdam-Rijnkanaal desgewenst vóór de dorpskern Nieuwersluis zodat deze bottleneck ook opgelost kan worden. Voordeel: Loenen wordt ontlast en het centrum van Loenen kan worden ingericht op 30 km/u;*
 3. *het centrum inrichten op 30 km/u, met een trage doorstroming door het centrum tot gevolg. Dit ontmoedigt verkeer van buiten zonder bestemming in of nabij Loenen. Verwezen wordt naar de gewijzigde verkeerssituatie in Breukelen;*
 4. *randweg ten dele aanleggen, tot de Bastertlaan. Deze weg biedt ontsluiting voor de wijk Cronenburgh, voorkomt verhoogde verkeersintensiteit en trekt geen extra sluipverkeer aan van auto's buiten Loenen;*
 5. *een verdiepte aanleg van de randweg of het realiseren van een tunnel.*
- Verzocht wordt de verkeerssituatie opnieuw integraal te bezien.*

Reactie

Met de structuurvisie van oktober 1992 is de maatschappelijke discussie gestart over de komst van de woonwijk Cronenburgh en de bijbehorende randweg Loenen. De discussie aangaande de randweg is gericht op de ligging en het functioneren van de Rijksweg in relatie tot het (dorpse) karakter van het centrum van Loenen aan de Vecht. Gekozen is om de Rijksweg een andere functie te geven en het doorgaande verkeer om de dorpskern van Loenen aan de Vecht te leiden. Daarnaast zou de randweg fungeren als ontsluitingsweg voor de wijk Cronenburgh (en later de golfbaan). Indien gekozen zou worden voor de woonwijk Cronenburgh zonder de randweg, dan zou dit een negatieve invloed op de verkeersveiligheid betekenen van de Rijksweg.

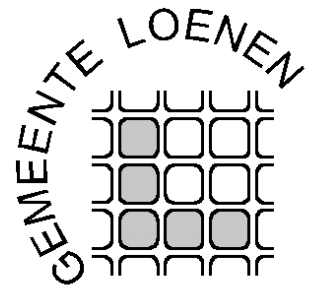
Naast de gemeenschap van Loenen, is de provincie Utrecht een belangrijke partner in het proces om te komen tot de randweg. Op 8 september 1999 is in een bestuurlijk overleg vanuit de gemeente Loenen aan de provincie Utrecht de wens geuit om de randweg te realiseren. Hiertoe is in mei 2001 een intentieverklaring getekend en in december 2005 een samenwerkingsovereenkomst.

In de tussentijd is in mei 2002 een verkennend onderzoek gedaan naar de mogelijke tracévarianten. Hierin zijn twee varianten nader uitgewerkt. In overleg met de provincie is gekozen voor het voorliggende tracé. De randweg draagt zorg voor de ontsluiting van de wijk Cronenburgh en biedt de kans om de dorpskern van Loenen aan de Vecht een dorpser en verkeersveiliger karakter te geven. Daarnaast loopt het tracé dicht langs de nieuwbouw, zodat het buitengebied van Loenen zo min mogelijk wordt aangetast en versnipperd raakt.

De gemeente stelt zich op het standpunt dat het gekozen tracé goed is gemotiveerd en onderbouwd. In het vooronderzoek is na de tracéverkenning tevens rekening gehouden met de functie van de weg (erftoegangsweg), de komgrenzen, de rijnsnelheid en de kosten van de uitvoering van het plan.

Volledigheidshalve wordt hieronder een korte reactie gegeven op de aangedragen alternatieven:

1. het verder naar buiten brengen van de randweg betekent een grotere inbreuk op het landschap. Bovendien werkt een dergelijk tracé kostenverhogend;



2. het voorgestelde tracé langs het Amsterdam Rijnkanaal brengt een verdergaande stedelijke ingreep met zich mee in het landelijk gebied en werkt bovendien kostenverhogend;
3. de gewijzigde verkeerssituatie in Breukelen leidt slechts tot een ontmoediging van de verkeersstromen in de marge. Er treedt geen significant verschil op. Het hoofddoel van de verkeersmaatregel is dan ook de verkeersveiligheid. Daarnaast beschikt Breukelen niet over de fysiek-ruimtelijke mogelijkheid om een randweg aan te leggen;
4. met dit voorstel is de wijk Cronenburgh ontsloten. Echter, aan de wens om het doorgaande (vracht)verkeer om de dorpskern heen te leiden en het woon- en leefklimaat van het dorp te verbeteren, wordt niet voldaan;
5. beide voorstellen zijn extreem kostenverhogend en niet realistisch. Bij het bepalen van de hoogte van het tracé is rekening gehouden met het peil van de wijk Cronenburgh.

Naast bovenstaande argumenten speelt, zoals eerder gesteld, de provincie een belangrijke rol. Geen van de aangedragen alternatieven kan de goedkeuring van de provincie wegdragen. Daarbij komt dat geen van de gronden waarop de alternatieven zijn gesitueerd in eigendom zijn bij de gemeente. Op voorhand kan derhalve niet worden gesteld dat met de voorgestelde alternatieven een beter resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren.

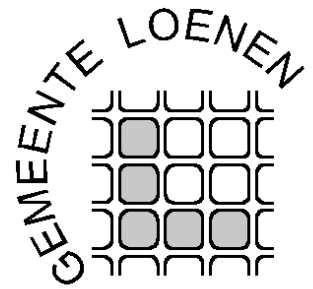
Gelet op het bovenomschreven proces en de argumentatie om de randweg aan te leggen, blijft de integrale afweging met mogelijke alternatieven ongewijzigd.

Conclusie p. 2.3.1

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.3.2 Landschappelijke inpassing randweg

Reclamanten stellen dat de randweg zowel vanuit het buitengebied als vanuit de woonwijk Cronenburgh gezien, een aantasting betekent van het buitengebied. Het aanzicht van Loenen verandert in negatieve zin van een liefelijk dorp met een hoge kwaliteit van stedenbouw en architectuur naar een door autoverkeer omrande verzameling woningen. Ook vanuit de inmiddels bewoonde nieuwbouwwoningen heeft de randweg horizonvervuiling tot gevolg. Het uitzicht op natuur en weilanden wordt verpest door duizenden voorbijrazende, stoppende, optrekkende en afslaannde auto's, motoren, bussen en vrachtauto's per dag. De openheid van het landschap wordt aangetast, bestaande landschapselementen zoals de verkaveling met sloten en weilanden zullen niet meer visueel kunnen worden beleefd. Daarnaast zal de functie van de weilanden rond Cronenburgh als wandelgebied ophouden te bestaan.



Reactie

Evenals de komst van de woonwijk Cronenburgh betekent de randweg een aantasting van het buitengebied van de gemeente Loenen. Met reclamant is de gemeente eens dat veel zorg en aandacht is besteed aan het vormgeven van de wijk en de woningen in Cronenburgh. Bij het ontwerpen van de wijk is echter rekening gehouden met de komst van de randweg. Dit blijkt onder meer uit de groene buffer met wandelpad en sloten. De randweg is zoveel mogelijk ingepast in de bestaande landschapsstructuur. Ook bij de vormgeving van de randweg is gelet op de relatie met de nieuwbouw. De gemeente heeft ervoor gekozen om geen visuele geluidwerende voorzieningen te treffen, zoals geluidsmuren. De gemeente acht het belang om de doelstellingen van de randweg te verwezenlijken echter groter dan het belang om de nieuwbouwwijk zonder randweg in stand te houden. De locatie waarop de randweg is gesitueerd heeft niet tot doel om als openbaar wandelgebied te fungeren.

Conclusie p. 2.3.2

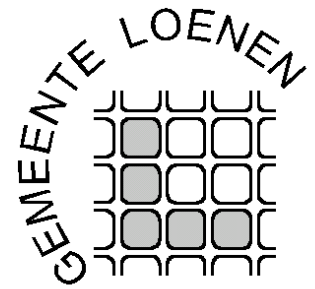
Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.3.3 Geluid

Reclamant stelt dat een (structurele) overschrijding van de geluidsgrens met toepassing van een stiller type asfalt aannemelijk is door diverse factoren en omstandigheden. Reclamant stelt dat de gemeente wellicht van verkeerde kengetallen is uitgegaan. Een reclamant stelt dat niet wordt gekozen voor een stiller type asfalt en dat 51 dB als acceptabel wordt aangemerkt. Daarnaast wordt in het onderzoek uitgegaan van een afstand van 60 m vanaf de achtergevel van de woning. Reclamant vraagt zich af of deze afstand, gelet op de situering van de woning, wordt gehaald.

In het onderzoek is onvoldoende rekening gehouden met de volgende aspecten:

- 1. remmend, stilstaand, optrekkend (zwaar) verkeer bij de kruising met de Bastertlaan;*

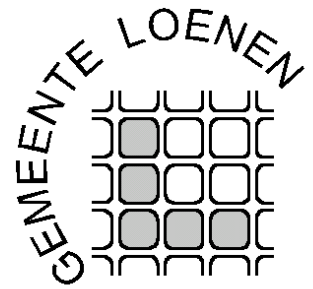


2. *waarom wordt ter plaatse van de Bastertlaan geen stiller type asfalt toegepast net als bij de Bloklaan;*
3. *verplaatsing van opstoppingen en filevorming van de Rijksstraatweg naar de randweg. Deze situatie zal gelet op de oorzaak van de stagnatie (aansluiting N201 en A2) ongewijzigd blijven;*
4. *extra verkeersbewegingen in het weekeinde op de aan te leggen randweg tengevolge van erop uit trekkende dagjesmensen;*
5. *een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen op de randweg ten opzichte van de berekende 6.500 motorvoertuigen per etmaal mede veroorzaakt door aanzuigende werking verbreding A2, als binnendoorroute vanuit de richting Hilversum, Loosdrecht en Breukelen richting Amsterdam of Utrecht en op regionaal niveau;*
6. *andere onderzoeksbureaus maken melding van een verkeersintensiteit in 2008 van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal oplopend tot 12.000 in de toekomst;*
7. *de windrichting (west/zuidwestenwind) over de randweg naar de woonwijk Cronenburgh. Geluid en wind veroorzaken een hogere geluidsbelasting;*
8. *de verbreding N201 en verdubbeling van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal gaat niet meer door. Hierdoor zal meer filevorming optreden met de gepaard gaande geluidsbelasting;*
9. *overtreding van de toegestane maximumsnelheid van 60 km/u op de randweg, waarbij handhaving van de maximumsnelheid niet realistisch wordt verondersteld. Daarbij komt dat de inrichting van de beoogde weg ervoor moet zorgdragen dat de maximumsnelheid niet wordt overtreden. Het argument dat de politie in voorkomend geval moet optreden is niet valide;*
10. *de maximale geluidsreductie bij toepassing van geluidsreducerend asfalt bedraagt volgens de literatuur en jurisprudentie maximaal 2 dB en geen 3 dB;*
11. *de dB schaal is logaritmisch; een ogenschijnlijk geringe afwijking is groot;*
12. *toekomstig onderhoud van de randweg in relatie tot behoud van het geluidwerende asfalt;*
13. *het Rijksbeleid is erop gericht om het regionale verkeer over regionale wegen te leiden. Reclamant stelt dat de jaarlijkse autonome groei 2 tot 4 % op de doorgaande/regionale wegen bedraagt;*
14. *reclamant stelt dat voor een buitenstedelijke weg een wettelijk geluidzone van 250 meter aan weerszijden geldt, terwijl de tuin op een afstand van ca 20 meter ligt.*

Gelet op bovenstaande dient de gemeente een inschatting te maken of aan de randvoorwaarden voor de gestelde geluidsnorm wordt voldaan. Reclamant stelt van niet. In het voorliggende plan is onvoldoende rekening gehouden met het nemen van aanvullende maatregelen en gepaard gaande kosten, zoals geluidwerende voorzieningen op de woningen. Het ontwerp van de randweg is onredelijk, ongewenst en geeft onvoldoende invulling aan een kwalitatief goede invulling van de verkeersvoorzieningen in Loenen aan de Vecht, terwijl de tolerantiegrens tengevolge van geluidsoverlast voor de bewoners van Cronenburgh zal worden overschreden.

Reactie

In de Wet geluidhinder staat beschreven dat de jaargemiddelde geluidbelasting afkomstig van wegen in Lden op de gevels van woningen dient te worden bepaald. Hiervoor is een



aantal grenswaarden opgenomen. Onder de 48dB is "alles" toegestaan. Tussen 48 dB en 68 dB kan er onder voorwaarden "iets". De voorkeurswaarde bedraagt 48 dB en deze geluidsbelasting is zo bepaald omdat er vanuit wordt gegaan dat er onder deze waarde geen geluidhinder zou optreden. Geluidbelastingen onder 48 dB worden niet als onaanvaardbaar gezien. Daarnaast is 48 dB dus geen maximale grens.

Als door de aanleg van een weg de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde van 48 dB kan uitkomen, dan wordt gekeken naar eventuele geluidreducerende maatregelen. Hierbij wordt de voorkeur gegeven aan maatregelen aan de geluidbron, in de vorm van een "stil wegdek". Bij de aanleg van de randweg zal deze maatregel, een stiller wegdektype, worden toegepast. De Wet geluidhinder heeft geen afstandscriteria waaraan voldaan moet of mag worden. Lden is de maat waarop de geluidbelasting wordt weergegeven. Lden staat voor Level day, evening en night, waarbij er in de avond periode 5 dB toeslag en in de nacht 10 dB toeslag wordt berekend.

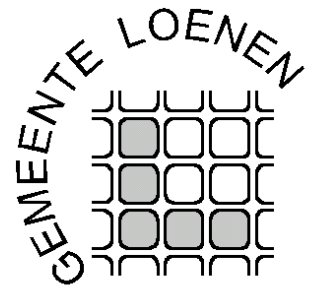
In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de kadastrale ondergrond van de woningen. De afstand tot aan de weg (de afstand die het geluid moet afleggen) is op basis van deze gegevens bepaald. Woningen die dicht op de randweg liggen zullen een hogere gevelbelasting ondervinden dan woningen die op een grotere afstand liggen. Nergens zal de voorkeurswaarde van 48 dB (en niet 51 dB!) worden overschreden. De stelling dat de afstand van de randweg tot de woning 60 meter dient te bedragen heeft geen invloed op de huidige rekenresultaten. De afstand van de weg tot de woningen aan de Stoopendaal 23, 25, 27 en 33 bedraagt overigens tussen de ca 49 – ca 61 meter.

Hieronder wordt een puntsgewijze reactie gegeven op de aangedragen factoren en omstandigheden:

1. In principe heeft het optrekken en afremmen van het verkeer invloed op de hoogte van de geluidbelasting. Echter, hiermee is rekening gehouden in de akoestische rekenmodellen. In de bij dit project toegepaste Reken- en meetvoorschrift 2006 staat beschreven welke optrektoeslagen dienen te worden gehanteerd;
2. De Bastertlaan betreft een 30 km per uur weg. 30 km/uur wegen vallen buiten de Wet geluidhinder. Ter indicatie is de geluidbelasting van deze weg in beeld gebracht. Op een 30 km/uur weg zal een stiller wegdek type minder effect hebben vanwege het feit dat bij rijsnelheden onder de 30 km/uur het motorgeluid maatgevend is (en niet het contact van de banden met het wegdek);
3. In de Wet geluidhinder is bepaald dat er bij de berekeningen uitgegaan moet worden van de maximaal wettelijk toegestane rijsnelheid. Dit is zo bepaald omdat bij rijsnelheden groter dan 30 km per uur het geluid afkomstig van het contact van de banden met het wegdek maatgevend is (en niet het motorgeluid);
4. Ingevolge het Reken- en meetvoorschrift 2006 dient er gerekend te worden met de verkeersintensiteiten van een jaargemiddelde weekdag. Een weekdag is het gemiddelde van vijf werkdagen plus twee weekend dagen;
5. Rijkswaterstaat zorgt voor de wegverbreding van de A2 naar 2x5 rijstroken. De aansluitingen van het onderliggend wegennet worden eveneens verbeterd. Deze werkzaamheden zullen in september 2010 gereed zijn. De gemeente en provincie hebben opnieuw gekeken naar de prognoses van verkeersintensiteiten voor het jaar 2020 op de N402. Door de geringe groei van het verkeer op de N402 alsmede de verbreding van de A2 is de prognose van de verkeersintensiteiten op de N402 naar beneden bijgesteld. In 2000 werd uitgegaan van een verkeersintensiteit in

2020 op de N402 van 11600 motorvoertuigen per etmaal. Anno 2010 is deze bijgesteld naar 8900 motorvoertuigen per etmaal in 2020. Overigens doet bovenstaande niets af aan de doelstelling om de randweg als erftoegangsweg te realiseren;

6. Ten behoeve van het bestemmingsplan Cronenburgh is opdracht gegeven aan het ingenieurs- en adviesbureau Witteveen + Bos om de verkeersintensiteiten te actualiseren. Dit heeft geresulteerd in een rapportage van 28 april 2009 met de berekening van verkeerscijfers verwerkt in een verkeersmodel. Zoals gesteld in de reactie van 2.3.3 onder punt 5 (het bovenstaande punt) staat vast dat het aantal verkeersbewegingen met de verbreding van de A2 en de beperkte groei van verkeer op de N402, naar beneden moet worden bijgesteld;
7. Volgens het Reken- en meetvoorschrift 2006 moet bij de berekening in alle richtingen worden gerekend met meewind. Door deze rekenwijze toe te passen wordt er voor alle richtingen een worst-case situatie doorgerekend;
8. In de Wet geluidhinder is bepaald dat er bij de berekeningen uitgegaan moet worden van de maximaal wettelijk toegestane rijksnelheid. Dit is zo bepaald omdat bij rijksnelheden groter dan 30 km per uur het geluid afkomstig van het contact van de banden met het wegdek maatgevend is;
9. In de Wet geluidhinder is bepaald dat er met de toegestane maximale rijksnelheid moet worden gerekend. Indien een verkeersdeelnemer deze wettelijk maximaal toegestane snelheid negeert, is deze in overtreding. Het is niet mogelijk om een juridisch kader op te bouwen waarbij wettelijke overtredingen van anderen worden toegestaan. De randweg wordt gedimensioneerd met een ontwerpsnelheid van 60 km/u. Dat wil zeggen dat de weg met belijning, drempels, berm en andere voorzieningen zodanig wordt ingericht dat de weggebruiker op basis van deze snelheid de weg zal gaan berijden;
10. Er zijn ca 50 verschillende typen wegdekverharding beschikbaar. De geluidreducerende of geluidversterkende werking kan variëren. De geluidreducerende werking kan oplopen tot 7 dB;
11. Een toename van 3 dB is een energetische verdubbeling van het geluid. Het menselijk oor ervaart dit echter niet als een verdubbeling. Een toename van 3 dB is net waarneembaar. Een toename van 10 dB wordt door het menselijk oor ervaren als een verdubbeling;
12. Volgens de Wet geluidhinder moet bij elke wijziging aan de weg een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Indien het wegdektype wordt vervangen door een ander type, dient opnieuw een akoestisch onderzoek plaats te vinden;
13. Zoals gesteld in de reactie van 2.3.3 onder punt 5 staat vast dat het aantal verkeersbewegingen met de verbreding van de A2 en de beperkte groei van verkeer op de N402, naar beneden moet worden bijgesteld;
14. De tuinen van de woningen aan de Stoopendaalweg 23, 25, 27 en 33 liggen op een afstand van ca 40 meter ten opzichte van de randweg. Elke weg (met uitzondering van 30 km/uur wegen) heeft een geluidzone. Een geluidzone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een weg waarbinnen de geluidhindernormen van de Wet geluidhinder van toepassing zijn. De zone van de randweg bedraagt 250 meter (buitenstedelijk met 1 à 2 rijstroken). Dit betekent dat alle geluidgevoelige bestemmingen *binnen* deze zone onderzocht moeten worden. Er is in de Wet geluidhinder geen minimale of maximale afstand tot de weg opgenomen waaraan voldaan moet worden. Een tuin is volgens de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming. Dit betekent dat er geen



berekeningen worden gemaakt om het geluidniveau in een tuin te bepalen. Hier is ook geen wettelijk kader voor.

De gemeente stelt zich op het standpunt dat het geluidsonderzoek zorgvuldig is verricht. Alhoewel de voorkeurswaarde van 48 dB niet wordt overschreden is dit geen maximumgrens. Het gebruik van het "stille wegdek" om de reductie van 3 dB te bewerkstelligen is een veel gebruikte en beproefde methode. Het belang om de randweg aan te leggen acht de gemeente groter dan het belang van reclamant om geen randweg aan te leggen en daarmee geen geluid te ervaren van de randweg.

De met verkeersgegevens en verkeersmodellen geprognosticeerde verwachting die laat zien dat de verkeersintensiteit op de N402 tengevolge van de verbreding van de A2 afneemt, is reëel. Overigens doet dit niet af aan de doelstelling van de randweg.

Conclusie p. 2.3.3

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.3.4 Luchtkwaliteit

In het luchtkwaliteitsrapport is onvoldoende rekening gehouden met:

- 1. de vrijwel constante (80%) zuid/zuidwestenwind in relatie tot de woonwijk Cronenburgh en de aan te leggen randweg. Langs drukke wegen is door uitstoot van het verkeer (antropogeen) het risico van overschrijding zeer aannemelijk;*
- 2. de dagelijkse opstopping 's ochtends tussen 07.00u - 10.00u, welke veroorzaakt wordt door woon-/werkverkeer en verplaatst zal worden naar de randweg;*
- 3. de verkeerstoename in het weekend op de toekomstige randweg.*

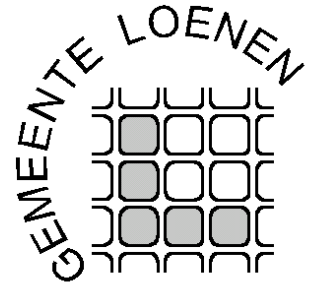
Saldering wordt als ongepast gezien voor de bewoners (aan de rand van) Cronenburgh. Daarnaast kunnen de milieubelastende (schadelijke) effecten van uitlaatgassen voor mens en dier toenemen door de wisselende samenstelling van brandstoffen en de toevoeging van meer niet fossiele bestanddelen.

Reactie

Tengevolge van de randweg komen geen overschrijdingen van grenswaarden stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10) voor. Het plan voldoet aan de randvoorwaarden uit de "Wet luchtkwaliteit".

Hieronder wordt een puntsgewijze reactie gegeven op de vermeende gebreken van de luchtkwaliteitsrapportage:

1. in de luchtkwaliteitsberekeningen is rekening gehouden met de meteorologie ter plaatse van de planlocatie. In deze meteorologie is tevens de windrichting en de variatie daarin ter hoogte van de planlocatie opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit door de aanleg van de randweg aan de ene kant verslechtert ter plaatse van de randweg zelf en aan de andere kant verbetert ter hoogte van de Rijksstraatweg door de dorpskern. Per saldo verbetert de luchtkwaliteit in de gemeente Loenen: er worden minder woningen blootgesteld aan verkeersemmissies en bovendien is de blootstelling minder sterk;
2. bij luchtkwaliteitsberekeningen wordt voor de verkeergeneratie gebruik gemaakt van etmaalintensiteiten. In de bestaande en autonome situatie is de Rijksstraatweg door de dorpskern gemodelleerd met het CAR model als het snelheidstype C "normaal stadsverkeer", met de bijbehorende omschrijving:



typisch stadsverkeer met een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen de 15 en 30 km/u, gemiddeld ca 2 stops per afgelegde kilometer. In de plansituatie kan het doorgaand verkeer ook gebruik maken van de randweg. Hierdoor wordt de Rijksstraatweg door de dorpskern van een deel van het verkeer ontlast. De doorstroming door de dorpskern zal hierdoor verbeteren. Toch blijft als worst-case inschatting het snelheidstype C behouden, het luchtkwaliteitsonderzoek houdt dus geen rekening met een verbetering van de doorstroming. Gemiddeld over een etmaal is de hierboven bedoelde congestie zowel voor de bestaande en autonome situatie als de plansituatie meegenomen in de modelberekening;

3. in het luchtkwaliteitsonderzoek wordt de verkeergeneratie ingeschat op basis van weekdagintensiteiten die zijn afgeleid van werkdagintensiteiten. Er wordt dus geen aparte inschatting gemaakt voor recreatief verkeer in de weekenden. Dit is de gangbare werkwijze in een luchtkwaliteitsonderzoek waar uiteindelijk jaargemiddelde concentraties en eventuele overschrijdingen op jaarbasis worden berekend en getoetst aan titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

In het luchtkwaliteitsonderzoek wordt niet gesaldeerd. Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft aangetoond dat geen grenswaarden worden overschreden. Een project kan doorgang vinden indien aannemelijk wordt gemaakt dat er geen grenswaarden worden overschreden. Dit is het geval.

De rekenmodellen die in het luchtkwaliteitsonderzoek worden gebruikt werken steeds met de laatste inschatting van emissiefactoren voor voertuigen, deze emissiefactoren houden rekening met de toepassing van alternatieve brandstoffen en de gevolgen hiervan op de emissie.

Conclusie p. 2.3.4

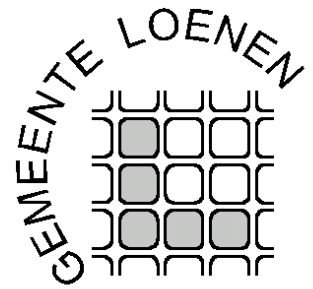
Het bestemmingsplan heeft geen aanpassing

2.3.5 Afstand randweg - woonwijk

In de oorspronkelijke plannen werd uitgegaan van een afstand van de woonwijk tot de randweg van 60 meter. De afstand bedraagt in voorkomende gevallen echter tientallen meters minder. Dit betekent een optische en akoestische verzwaring.

Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.3.3. Bij een enkele woning bedraagt de afstand tot de randweg minder dan 60 meter. Tussen de randweg en de buitenrand van de woonwijk Cronenburgh is voorzien in een ruim opgezette groenstrook met grasland, waterpartijen en bomenrijen. Tussen de bomen door zal het verkeer op de randweg waarneembaar zijn. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de woonwijk met weg voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.



Conclusie p. 2.3.5

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.3.6 Provinciaal beleid

Reclamant stelt dat in de provinciale structuurvisie 2005-2015 staat vermeld dat een randweg om Loenen aan de Vecht vanuit de regionale verkeersstructuur niet noodzakelijk is.

Reactie

Zoals eerder gesteld onder 2.3.1 heeft de gemeente de wens voor de randweg bij de provincie voorgelegd in 1999. Daarna zijn overeenkomsten tussen de gemeente en provincie gesloten. In het streekplan 2005-2015 dat met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening van rechtswege is omgezet in een structuurvisie heeft de provincie aangegeven de randweg niet onaanvaardbaar te vinden. Hierbij zijn argumenten vanuit de ruimtelijke ontwikkeling en de effecten op de leefbaarheid en veiligheid van doorslaggevend belang. Zoals blijkt uit punt 4.2 geeft het bestemmingsplan voor de provincie geen aanleiding tot indienen van een zienswijze gezien vanuit het provinciaal belang.

Conclusie p. 2.3.6

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.3.7 Belangenafweging

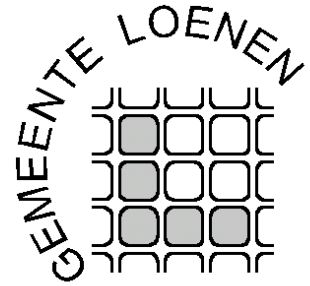
2.3.7.1 Bewoners Stoopendaalweg t.o.v. bewoners Rijksstraatweg

Reclamanten worden sterker benadeeld door de komst van de randweg dan de bewoners aan de Rijksstraatweg, doordat de achtertuinen van de bewoners aan de Stoopendaalweg aan de randweg grenzen. Bij de woningen aan de Rijksstraatweg is de woning gesitueerd tussen de weg en de achtertuin en dient deze als geluidbuffer.

Reactie

De stelling dat de woningen aan de Rijksstraatweg binnen de dorpskern van Loenen aan de Vecht met de voorgevels op de weg zijn gericht, klopt. Deze woningen staan ook een stuk dichterbij de Rijksstraatweg dan de woningen aan de Stoopendaalweg op de randweg. Bij de woningen aan de Stoopendaalweg is tussen de achtertuinen en de randweg een ruim opgezette groenstrook voorzien. De geluidsproductie tengevolge van de randweg blijft beneden de voorkeurswaarde. De achtertuinen van de woningen aan de Stoopendaalweg bieden het voordeel van een wijds uitzicht. De gemeente staat nog steeds achter de stedenbouwkundige opzet van de wijk inclusief randweg.

2.3.7.2 Fijn stof is schadelijk voor de gezondheid



De bewoners aan de Stoopendaalweg bij wie de achtertuinen aan de randweg grenzen worden voorts direct blootgesteld aan de luchtvervuiling afkomstig van het motorverkeer van de randweg. Wetenschappelijk is aangetoond dat fijn stof (PM10) bij inademing zeer schadelijk is voor de gezondheid. Het aantal ziektegevallen door blootstelling ligt hoog. Fijn stof draagt bij aan hart- en longziekten, acute en chronische bronchitis en astma. Jaarlijks overlijden mensen eerder door fijn stof. Hoe kleiner de deeltjes fijn stof zijn, des te dieper de deeltjes doordringen in de luchtwegen. Ook vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit ligt de Rijksstraatweg in de huidige situatie gunstiger.

Reactie

Fijn stof (PM10) is inderdaad schadelijk voor de gezondheid. Dit is ook de reden dat een luchtkwaliteitsonderzoek dient te worden uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat door de aanleg van de randweg de luchtkwaliteit in de gemeente Loenen per saldo verbetert. Er worden minder (bewoners van) woningen blootgesteld aan verkeersemissies en bovendien is de blootstelling minder sterk.

2.3.7.3 Licht- en geluidhinder

Daarbij komt dat slaapkamers gesitueerd zijn aan de kant van de randweg. In de huidige situatie wordt geluid ervaren door natuur, de A2 (ca 2,5 km afstand) en het spoor (ca 1,5 km afstand). Met de aanleg van de randweg op korte afstand wordt het geluid van de motorvoertuigen op de randweg hieraan toegevoegd. Daarnaast wordt hinder veroorzaakt door voertuigverlichting en straatverlichting.

Reactie

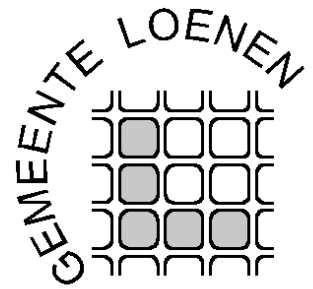
Door gebruik te maken van een "stil" wegdek zal de geluidbelasting afkomstig van de randweg niet boven de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder komen. De voorkeurswaarde is op deze grens vastgesteld, omdat er vanuit werd gegaan dat er onder deze waarde geen geluidhinder zou optreden. Geluidbelastingen onder 48 dB worden niet als maatschappelijk onaanvaardbaar gezien. Dit neemt niet weg dat er met de komst van de randweg een verandering optreedt in de bestaande situatie.

Gelet op het tracé van de randweg zullen de koplampen van de voertuigen die over de randweg rijden niet rechtstreeks bij de woningen aan de Stoopendaalweg 23, 25, 27, 31 en 33 naar binnen schijnen. Voorts bevindt de randweg zich op een ruime afstand van de woningen en zijn bomenrijen aangeplant die de verlichting verder beperken. Bij de soort en de plaatsing van de openbare verlichting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bewoners.

2.3.7.4 Negatieve gevolgen voor woon- en leefklimaat

De komst van de randweg betekent een aanzienlijke verslechtering van het woon- en leefklimaat. De gemeente heeft als taak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving te bewaken. Met de uitvoering van de randweg schiet de gemeente hierin tekort richting de bewoners van de wijk Cronenburgh. Een vooraanstaande woonwijk waaraan de gemeente Loenen meer dan 8 miljoen euro netto heeft verdiend.

Reactie



De gemeente heeft inderdaad een taak op het gebied van de ruimtelijke ordening. Bij een goede ruimtelijke ordening zijn echter meerdere belangen in het spel. Enerzijds bestaat er de wens om een goed woonklimaat te waarborgen anderzijds dient de gemeente ook de belangen voor een goede infrastructuur te behartigen. Het is de gemeenteraad die als democratisch gekozen bestuursorgaan in voorkomende gevallen als planwetgever optreedt. De gemeente is trots op de nieuwbouwwijk Cronenburgh. De doelstelling om de dorps bebouwing uit de bestaande dorpskern door te zetten is gehaald. Daarnaast heeft de woonwijk ook voor de gemeente extra financiële middelen gegenereerd. De gemeente vindt het fijn om te horen dat de bewoners het gewenste woongenot beleven. De stelling dat de gemeente tekortschiet in haar taak onderschrijft de gemeente niet. Bij het ontwerpen van de wijk inclusief randweg is rekening gehouden met de wederzijdse beïnvloeding van deze stedelijke elementen, enerzijds de woningen en anderzijds de weg. Gekozen is voor een randweg om de dorpskern die dicht langs de bebouwing en toch op voldoende afstand van de woningen ligt waarbij de weg door een groene buffer wordt gescheiden van de woningen.

2.3.7.5 De kosten staan niet in verhouding tot de opbrengst

De kosten van de randweg van minimaal 20 miljoen euro zijn in het huidige economische klimaat, waarbij noodzakelijke extreme bezuinigingen moeten worden doorgevoerd, ongepast en moreel niet te verantwoorden. Het uit te geven bedrag staat in geen enkele relatie tot de meeropbrengst in woon- en/of leefklimaat van de inwoners van de gemeente Loenen. De claim welke de gemeente tengevolge van de substantiële waardevermindering van de percelen en woonhuizen van de wijk Cronenburgh tegemoet kan zien, horen nog te worden toegevoegd aan het bedrag van 20 miljoen en ook deze kosten komen ten laste van de belastingbetaler. Gesteld kan worden dat de kopers van de gronden met woningen de randweg hebben gefinancierd en geconfronteerd worden met een aanzienlijke milieuvvervuiler door de aanvankelijk landelijke achtertuin.

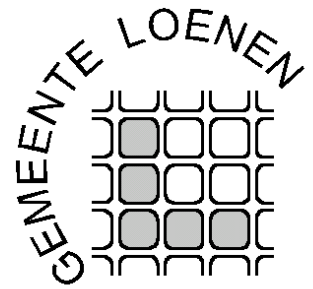
Reactie

De kosten voor de aanleg van de randweg bedragen enkele miljoenen euro's. Het exacte bedrag is nog niet bekend, aangezien de aanbesteding nog niet heeft plaatsgevonden. Het door reclamant geraamde bedrag is echter te hoog. Voor het realiseren van de randweg ontvangt de gemeente een subsidie van de provincie ter hoogte van ca € 1,8 miljoen. De gemeente staat (nog steeds) achter deze investering mede ten behoeve van de Loenense gemeenschap.

De exploitatie van de woonwijk Cronenburgh heeft ook voor de gemeente een positief saldo opgeleverd. De randweg wordt bekostigd door middelen uit de gemeenschap.

Het staat reclamant vrij om een tegemoetkoming in de vorm van een waardevermindering van een onroerende zaak in te dienen bij het college van Burgemeester en Wethouders. Hierbij moet wel rekening worden gehouden dat een drempelbedrag dient te worden voldaan om een dergelijk verzoek ontvankelijk te laten zijn. Verder dient de planologische maatregel (het bestemmingsplan) onherroepelijk vast te staan.

2.3.7.6 De maatregelen zijn onvoldoende



Er is überhaupt weinig rekening gehouden met de belangen van de inwoners van Cronenburgh omdat er niet gekozen wordt voor een stiller type asfalt, een verdiepte ligging of een bepaalde vorm van geluidswering.

Reactie

De gemeente kan de redenering van reclamant niet volgen. De gemeente heeft gekozen voor de toepassing van een "stil wegdektype" om ervoor zorg te dragen dat de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Mede gelet op de belangen van de bewoners aan de rand van de woonwijk is ervoor gekozen om geen visuele geluidwerende voorzieningen te realiseren.

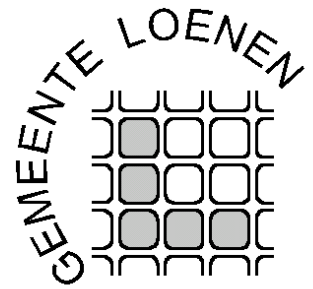
2.3.7.7 Voorzienbaarheid randweg

Reclamant geeft aan dat de plannen voor de randweg inderdaad bekend waren ten tijde van de aankoop van de woning. Desalniettemin kent de randweg een lange voorgeschiedenis met verschillende tracé-varianten. Daarnaast was het bestemmingsplan nog niet vastgesteld en kon de gemeente geen garantie geven dat de randweg er zou komen. Het bestemmingsplan uit 2007 is volgens een reclamant vernietigd. Reclamant heeft de woning gekocht met de onzekerheid of de randweg er überhaupt zou komen. Inmiddels heeft reclamant zich gevestigd en betekent de randweg een achteruitgang van de leefkwaliteit. De woning is niet gekocht om dichtbij de randweg te kunnen wonen. De woning is gekocht met het achteruitzicht dat met de komst van de randweg in negatieve zin wordt aangetast. Reclamant stelt zich op het standpunt dat de wetenschap van de mogelijke komst van de randweg onvoldoende is om niet tegen de randweg te ageren. Overigens is de doorgang tussen de Bastertlaan en de Keizer Ottolaan door inspraak gedegradeerd tot doorgang voor langzaamverkeer.

Reactie

Dat de planvorming voor de randweg een lange voorgeschiedenis kent, is correct. Reeds in de jaren '90 van de vorige eeuw is de wens geuit om de dorpskern van Loenen aan de Vecht uit te breiden en een randweg aan te leggen. De wens om deze (wijk inclusief) weg aan te leggen is nog steeds actueel. Ook de argumentatie om de weg aan te leggen is ongewijzigd gebleven. Door verschillende redenen heeft de juridisch-planologische verankering en de uitvoering langer geduurd. Een van de redenen is dat met de provincie Utrecht consensus over het ontwerp moest worden bereikt. Het door de gemeenteraad op 25 september 2007 vastgestelde bestemmingsplan is door Gedeputeerde Staten wegens een vormfout van algehele goedkeuring onthouden. Dit betekent niet dat het plan uiteindelijk geen doorgang vindt. Sterker nog, de gemeente is nog steeds een fervent voorstander van de randweg.

Mede gelet op de exploitatieovereenkomsten met de projectontwikkelaars Proper Stok, Matser en Kennemerland heeft de gemeente ervoor gekozen om de bouwvergunningen voor de woningen te verlenen met vrijstelling(sprocedures) en niet de inwerkingtreding van het bestemmingsplan af te wachten. Dit heeft tot het logische gevolg geleid dat de woningen in Cronenburgh al bewoond zijn, terwijl de (onderhavige) procedure voor de randweg nog moet worden doorlopen.



Het is de gemeente opgevallen dat de 10 ingediende zienswijzen, met uitzondering van twee zienswijzen, zijn ingediend door personen, bedrijven of verenigingen die zich de laatste jaren nieuw in de gemeente hebben gevestigd met voorkennis van de komst van de randweg.

In de raadsvergadering van 27 september 2005 is besloten om de verbinding tussen de Keizer Ottolaan en de Bastertlaan te maken tot een langzaamverkeerverbinding. Op dat moment lag er het plan om een samenwoonschool te realiseren aan de Keizer Ottolaan, Driehovenlaan, Hoflaan en 't Rond welke inmiddels is gerealiseerd. Er zijn destijds meer dan 40 zienswijzen ingediend. De raad heeft ingestemd met het bestemmen tot langzaamverkeerverbinding vanwege de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen.

2.3.7.8 Verzoek intrekken ontwerp

Gelet op de aangedragen argumenten wordt verzocht het ontwerpbestemmingsplan in te trekken.

Reactie

Zoals eerder gesteld staat de wens, die in de jaren '90 van de vorige eeuw is ontstaan, om de randweg te realiseren nog steeds overeind op grond van dezelfde inzichten en argumentatie. De gemeente is verheugd te constateren dat de realisatie hiervan een stap dichterbij komt met de vaststelling van het bestemmingsplan Cronenburgh.

Conclusie p. 2.3.7.1 t/m p. 2.3.7.8

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

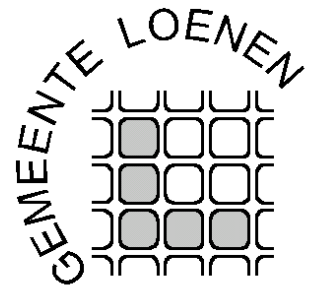
2.4 XX

2.4.1 Monumentale entree van Loenen

Komend vanuit Nieuwersluis kenmerkt de Rijksstraatweg zich de laatste paar honderd meter voor de aansluiting met de Bloklaan door woningen en landhuizen die veelal de status rijksmonument hebben. De voorgenomen aanleg van de afslagstrook en de aanpassing en vergroting van de bestaande T-splitsing zal een onaanvaardbare aantasting van deze monumentale entree tot gevolg hebben. Daarnaast betekent de afslagstrook een aantasting van de monumentale buitenplaats Cronenburgh.

Reactie

Zoals gesteld in de reactie van 2.3.3 onder punt 5 zijn de verkeersintensiteiten naar beneden bijgesteld. Dit betekent dat de waterbak, de rechtafslagstrook alsmede de



verkeersregelininstallatie niet meer noodzakelijk zijn en derhalve niet meer in het bestemmingsplan worden verwerkt. Wel achten de gemeente en de provincie het wenselijk om de verkeersveiligheid van het kruispunt te waarborgen. Het kruispunt zal hierop worden aangepast. Hiervoor is overigens geen grond benodigd van reclamant.

Conclusie p. 2.4.1

Ter hoogte van de kruising Rijksstraatweg/Bloklaan wordt de verkeersbestemming van het bestemmingsplan aangepast. De bestemmingsplangrens wordt richting noorden verschoven. De rechtsafslagstrook komende vanuit Nieuwersluis richting de Bloklaan komt te vervallen evenals de verkeersregelininstallatie op de kruising. Op het kruisingsvlak wordt een verkeersplateau gerealiseerd. Komende vanuit de dorpskern Loenen aan de Vecht wordt een linksafslagstrook gerealiseerd richting de Bloklaan. Op de Rijksstraatweg aan de noordzijde wordt op het verkeersplateau een oversteekplaats voor fietsers gerealiseerd met toepassing van een middengeleider. De bestaande verkeersdruppel op de Bloklaan wordt eveneens aangepast naar een middengeleider zodat hier een oversteekplaats voor fietsers kan worden gerealiseerd.

2.4.2 Rechtsafslagstrook mist doel

Reclamant stelt dat de beperkte voorgestelde ruimte op de rechtsafslagstrook als opstelplaats slechts plaats biedt aan een beperkt aantal auto's en op zomerse dagen nauwelijks invloed zal hebben op de stagnatie van de Rijksstraatweg door toeristisch verkeer. Waar een eenvoudige aanpassing van het wegprofiel volstaat wordt ten behoeve van de vooronderstelde verkeersproblematiek, die zich slechts beperkt voordoet, gekozen voor een oplossing met onaanvaardbare gevolgen.

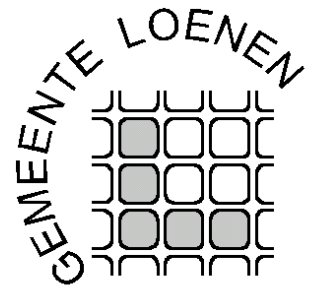
Reactie

Zoals gesteld in de reactie van 2.3.3 onder punt 5 zijn de verkeersintensiteiten naar beneden bijgesteld. Dit betekent dat de rechtsafslagstrook alsmede de verkeersregelininstallatie niet meer noodzakelijk zijn en derhalve komen te vervallen. De kruising wordt wel aangepast op het regime van 60 km/u. Dit betekent dat er een plateau op het kruisingsvlak wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt de linksafstrook komende vanuit de dorpskern Loenen aan de Vecht richting de Bloklaan gerealiseerd. Voor de fietsers wordt een oversteekplaats gecreëerd op de noordkant van het verkeersplateau. Deze oversteekplaats is voorzien van een fysieke geleider tussen de twee rijrichtingen in zodat fietsers per rijrichting kunnen oversteken. De bestaande verkeersdruppel op de Bloklaan wordt eveneens aangepast zodat een oversteekplaats voor fietsers wordt gecreëerd. Voor het ruimtebeslag betekent deze wijziging van het ontwerp van de kruising (toepassen middengeleider aan de noordzijde) dat aan de noordzijde van de Bloklaan het wegprofiel breder wordt. Ter hoogte van de kruising zal aan de westzijde een beperkte strook grond benodigd zijn ten behoeve van het terugbrengen van het dwarsprofiel naar de bestaande breedte.

Conclusie p. 2.4.2

Zie conclusie p. 2.4.1.

2.4.3 Gevolgen rechtsafslagstrook en VRI



Tengevolge van de rechtsafslagstrook wordt de bestaande sloot vervangen door een waterbak. Reclamant betwijfelt of constructieve elementen zijn toegestaan binnen deze zone van het dijklichaam. Het plan zal voorts leiden tot een beschadiging/aantasting van (de wortels van) de bomen langs de weg, tot een verkleining van het park behorende bij de buitenplaats Cronenburgh en tot een gevaarlijke verkeerssituatie bij de aan de Rijksstraatweg gelegen uitgang van de tuinmanswoning. De kruising van de Rijksstraatweg met de Bloklaan is voorts voorzien van stoplichten. Het remmende en optrekkende verkeer zal leiden tot ongewenste milieueffecten zoals een toename van geluidbelasting op de gevel van de direct aangelegde tuinmanswoning van de buitenplaats en van de buitenplaats zelf en tot een grotere uitstoot van CO₂ en fijnstof leiden.

Reactie

Zoals gesteld in de reactie van 2.3.3 onder punt 5 zijn de verkeersintensiteiten naar beneden bijgesteld. Dit betekent dat de rechtsafslagstrook alsmede de verkeersregelinstallatie niet meer noodzakelijk zijn. Bekeken is of er bij de kruising sprake is van wegvakonveiligheid. Hierbij wordt over een periode van 6 jaar een wegvak bekeken van 500 m. Hieruit is gebleken dat er in de periode 2004-2009 geen sprake is van een onveiligheidsknelpunt. Dit betekent dat er niet meer dan 5 ongevallen zijn gebeurd.

De uitrit voor de tuinmanswoning van de buitenplaats is een bestaande uitrit. Het kruispunt zal worden voorzien van een verkeersplateau. In beginsel verandert de uitrit niet. Indien noodzakelijk wordt de uitrit op kosten van de gemeente in het verkeersplateau opgenomen. De eventuele aanpassing maakt de uitrit niet verkeersonveiliger.

Het verkeersplateau zal tot gevolg hebben dat het gemotoriseerde verkeer zal afremmen voor het plateau. In principe heeft het optrekken en afremmen van het verkeer invloed op de hoogte van de geluidbelasting. Hiermee is echter rekening gehouden in de akoestische rekenmodellen. In het toegepaste Reken- en meetvoorschrift 2006 staat beschreven welke optrektoeslagen er moeten worden gehanteerd.

De buitenplaats Cronenburgh is gelegen aan de Rijksstraatweg en de Bloklaan ten zuiden van de nieuwe aansluiting van de randweg op de Rijksstraatweg. Er is hier geen effect op het doorgaand verkeer. Het luchtkwaliteitsonderzoek laat zien dat de aanleg van de randweg niet leidt tot een veel grotere uitstoot van fijn stof op de wegvlakken waaraan de buitenplaats Cronenburgh is gelegen.

Conclusie p. 2.4.3

Zie conclusie p. 2.4.1.

2.5 **XX**

2.5.1 Opname randweg in bestemmingsplan Cronenburgh

Reclamant bepleit een verdere uitwerking van de randweg in de zin van concrete richtlijnen in de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan (de toelichting geldt slechts aanvullend) om de aantasting die de randweg op het buitengebied van Loenen met zich meebrengt, te beperken. Deze beperking heeft betrekking op de aspecten

snelheid, geluidsoverlast en visuele hinder. Indien deze materie niet specifiek in het bestemmingsplan wordt geregeld wordt het risico gelopen dat bij het detailontwerp, toetsing bestemmingsplan, aanbesteding / uitvoering onvoldoende en op een goedkope manier rekening wordt gehouden met deze aspecten.

In onderstaand schema is nader uitgewerkt welke aspecten reclamant in het bestemmingsplan mist en welke oplossingsrichting wordt aangedragen.

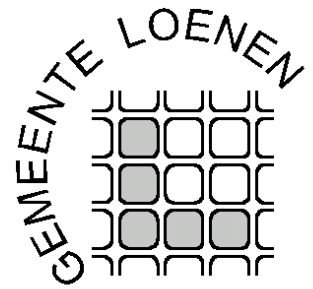
Aspect	Oorzaak	Oplossing
Onveilige en geluidhinderlijke situatie	Structureel hoge en variërende snelheden	- permanent werkende flitskasten - permanente trajectcontrole - opgave dimensies drempels en andere snelheidsbeperkende maatregelen
Geluidhinder	Niet afdoende functioneren van de ZSA-DB deklaag	- lage geluidsschermen
Visuele hinder	Verkeer is zowel vanuit de woonwijk Cronenburgh als vanuit het buitengebied direct waarneembaar. Daarnaast schijnen koplampen van auto's in de woningen.	- aanplanten hagen

Reclamant toont met een drietal voorbeelden aan, zoals de route Bloklaan richting Loosdrecht, dat beboeten (met behulp van permanent werkende flitskasten en trajectcontrole) een effectief middel is. Op dit traject wordt nauwelijks te hard en met constante snelheid gereden. Indien te hard wordt gereden volgt onherroepelijk een boete.

Reclamant krijgt voorts graag vooraf zekerheid over de dimensies van de drempels en andere snelheidsbeperkende maatregelen. Reclamant geeft twee voorbeelden hoe het niet moet. Op het Zandpad tussen Gunterstein en de firma Degenkamp zijn eenvoudig omzeilbare obstakels toegepast die daardoor weinig nut hebben en bovendien gevaarlijke situaties kunnen veroorzaken tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Een tweede voorbeeld is de verkeerssituatie tussen de buitenplaats Vreedenhoff en Nieuwersluis; een smal stuk weg in een lange bocht met een maximumsnelheid van 60 km/u waar structureel te hard wordt gereden en over de verkeerde weghelpt en naastgelegen fietspaden.

Reactie

De grond waarop de randweg is gesitueerd heeft de bestemming "Verkeer" als bedoeld in artikel 5 van de regels. De grond is onder meer bestemd voor verkeersdoeleinden. Ingevolge lid 2 mogen op de voor Verkeer aangewezen gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht die in overeenstemming zijn met de doelen uit de doeleindenomschrijving en met een maximale hoogte van 15 meter.



Gelet op bovenstaande zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. De planologisch-juridische mogelijkheden om bijvoorbeeld een flitskast te realiseren, zijn mogelijk gemaakt. Het toepassen van een flitskast is overigens nog niet onderzocht. Het controleren van snelheden op wegvakken betreft een handhavende taak. Bezien moet worden of deze vorm van handhaving een noodzakelijke en juiste vorm van handhaving is. Daarnaast zijn hiermee de nodige kosten gemoeid. Verder zijn flitskasten slechts op één punt effectief en niet op het gehele wegvak.

Het wegvak zal conform de richtlijnen en de eisen die aan een erftoegangsweg worden ingericht. De randweg wordt gedimensioneerd met een ontwerpsnelheid van 60 km/u. Dat wil zeggen dat de weg met belijning, drempels en andere voorzieningen zodanig wordt ingericht dat de weggebruiker op basis van deze snelheid de weg zal gaan berijden. Een juiste inrichting c.q. vormgeving van de weg zal het beoogde gebruik van de weg moeten garanderen. De aangehaalde voorbeelden zijn derhalve niet representatief.

Vanuit landschappelijk oogpunt is ervoor gekozen om geen fysieke geluidwerende voorzieningen in de vorm van geluidsschermen te treffen. Met de toepassing van geluidsarm asfalt wordt aan de eisen uit de Wet geluidhinder voldaan.

Het toepassen van een haag langs de randweg geeft niet het gewenste landschapsbeeld. Hierdoor ontstaat een verdichting waardoor geen vloeiende overgang ontstaat vanuit de woonwijk naar het buitengebied. Door het toepassen van de haag wordt de randweg in het landschap gemarkeerd en worden doorzichten van en naar het buitengebied belemmerd.

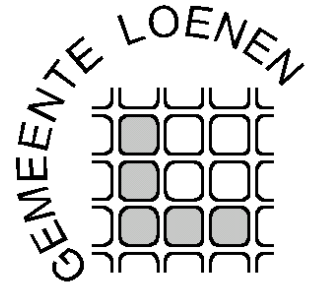
Conclusie p. 2.5.1

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.5.2 Kruising Bloklaan-Rijksstraatweg

2.5.2.1 Welk doel dient de kruising?

Reclamant stelt dat het probleem met deze kruising niet onveiligheid is, maar doorstroming. Met een grote VRI wordt het kruispunt veiliger, maar reclamant verwacht dat de VRI meer files veroorzaakt dan dat ze oplost en het kruispunt staat niet bekend als gevaarlijk. Indien het kruispunt niet als gevaarlijk wordt aangemerkt en de doorstroming niet bevordert, vraag reclamant zich af welk doel het kruispunt dient. Vanuit de fietsers en voetgangers bezien begrijpt reclamant de toepassing van de VRI wel. Ook de separaat liggende fietspaden juicht reclamant toe. Overigens zien gemeenten vaak af van een VRI om redenen van tegenvallende doorstroming, hoge kostprijs voor aanschaf en onderhoud en vanwege het gegeven dat een VRI zich slecht verhoudt tot een dorps en landschappelijk gebied. Reclamant stelt voor om een vereenvoudigde VRI toe te passen en deze alleen te gebruiken voor fietsers of voetgangers die de Rijksstraatweg en/of Bloklaan willen oversteken. De VRI staat dan normaal op "knipperend" oranje en is door fietsers en voetgangers te activeren. Een



dergelijk systeem wordt veel toegepast, is goedkoper in aanschaf en onderhoud en past volgens reclamant beter bij het landelijke, rustieke karakter van de Rijksstraatweg.

Reactie

De gemeente dankt reclamant voor de suggestie van een niet volwaardige VRI. De gemeente en provincie hebben opnieuw gekeken naar de prognoses van verkeersintensiteiten voor het jaar 2020 op de N402. Door de geringe groei van het verkeer op de N402 alsmede de verbreding van de A2 is de prognose van de verkeersintensiteiten op de N402 naar beneden bijgesteld. In 2000 werd uitgegaan van een verkeersintensiteit in 2020 op de N402 van 11600 motorvoertuigen per etmaal. Anno 2010 is deze bijgesteld naar 8900 mvt/etmaal in 2020.

Bovenstaande betekent dat de rechtafslagstrook alsmede de verkeersregelinstallatie niet meer noodzakelijk zijn en derhalve komen te vervallen. De kruising wordt wel aangepast op het regime van 60 km/u. Dit betekent dat er een plateau op het kruisingsvlak wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt de linksafstrook komende vanuit de dorpskern Loenen aan de Vecht richting de Bloklaan gerealiseerd. Voor de fietsers wordt een oversteekplaats gecreëerd aan de noordzijde van de kruising. Deze oversteekplaats is voorzien van een fysieke middengeleider tussen de twee rijrichtingen in zodat fietsers per rijrichting kunnen oversteken. De bestaande verkeersdruppel op de Bloklaan wordt eveneens aangepast zodat een oversteekplaats voor fietsers wordt gecreëerd. Voor het ruimtebeslag betekent deze wijziging van het ontwerp van de kruising (toepassen middengeleider aan de noordzijde) dat aan de noordzijde van de Bloklaan het wegprofiel breder wordt. Ter hoogte van de kruising zal wellicht aan de westzijde een beperkte strook grond benodigd zijn ten behoeve van het terugbrengen van het dwarsprofiel naar de bestaande breedte.

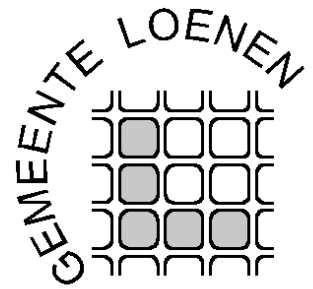
Conclusie p. 2.5.2.1

Zie conclusie p. 2.4.1.

2.5.2.2 Waarom geen rotonde?

Reclamant vindt het teleurstellend dat vanwege een enkele boom en een archeologisch monument, waarvan nog geen 1% benodigd zou zijn, niet gekozen is voor een rotonde. Volgens zeggen van de gemeente leidt het aantasten van het perceel dat de status archeologisch monument heeft, tot omvangrijke procedures. Volgens reclamant zijn er echter vele voorbeelden van bouwprojecten in Nederland te vinden die op archeologische vindplaatsen worden gerealiseerd, zodat deze optie niet zonder meer van de hand mag worden gewezen, zeker niet indien dit tot een betere landschappelijke inpassing en doorstroming leidt. Reclamant verzoekt de toepassing van een (kleiner type) rotonde nader te onderzoeken. De voorliggende kruispuntoplossing betekent een aantasting van de "monumentale groene entree" van Loenen aan de Vecht. Reclamant stelt dat een onevenredige hoge prijs moet worden betaald voor een beperkt aantal auto's extra per uur.

Reactie



De gemeente verwijst naar de reactie onder punt 2.5.2.1. Hieruit blijkt dat de verkeersveiligheid kan worden gewaarborgd door een relatief eenvoudige aanpassing van de kruising. De gemeente laat dit alternatief prevaleren boven het realiseren van een rotonde. De gemeente stelt zich op het standpunt dat een rotonde ter plaatse een te grote inbreuk betekent op het bestaande landschap en een aantasting van het archeologische monument. Daarbij komt dat de grond waarop de rotonde is gesitueerd niet in eigendom is bij de gemeente en de rotonde hoge kosten met zich meebrengt.

Conclusie p. 2.5.2.2

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.5.2.3 Verbreding Rijksstraatweg aan de zuidzijde

De gesitueerde opstelstroken aan de noord- en zuidzijde van het kruispunt ten behoeve van het opdraaien richting de Bloklaan verbreden de Rijksstraatweg. Reclamant is bekend met de rijen auto's die, voornamelijk in de zomer, ontstaan door de geopende Vechtbrug. De lengte van de opstelstrook aan de zuidzijde bedraagt ca 45 meter en biedt ruimte voor het opstellen van 8 á 9 auto's. Dit aantal staat echter niet in verhouding tot het aantal auto's dat daadwerkelijk staat te wachten voor de open brug, zodat de vraag rijst of deze maatregel de doorstroming bevordert. Indien de bufferruimte tussen het kruispunt en de Vechtbrug volledig wordt benut ten behoeve van wachtend verkeer komend vanaf de zuidzijde (verkeer vanaf de noordzijde dient zich op te stellen aan de noordzijde) kan anderzijds de vraag worden gesteld of de opstelstrook aan de zuidzijde nodig is. Daarbij komt dat de rechtsafslagstrook kostenverhogend werkt en niet eenvoudig in te passen is. Er zijn forse maatregelen, zoals een keerwand, nodig om het plan te kunnen uitvoeren. Bovendien komt de weg dichterbij de woningen aan de Rijksstraatweg 83-89 te liggen. Reclamant doet de suggestie om de verbreding aan de zuidzijde van het bestaande wegprofiel te laten plaatsvinden. Voorts vraagt reclamant zich af waarom een verhoging van het wegprofiel plaatsvindt.

Reactie

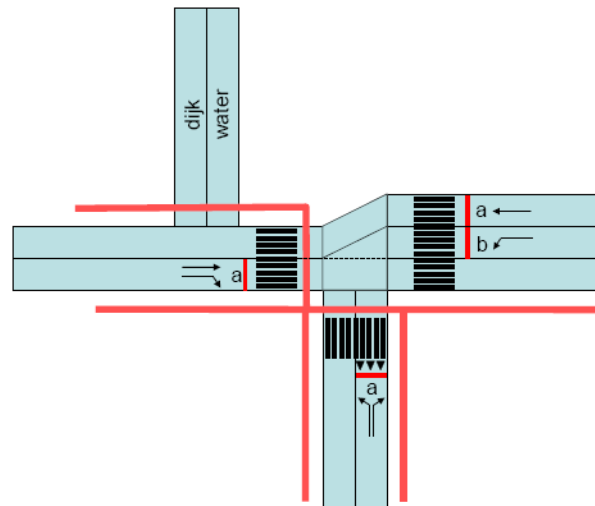
De gemeente verwijst naar de reactie onder punt 2.5.2.1. Hieruit blijkt dat de rechtsafslagstrook richting de Bloklaan komt te vervallen. Het wegprofiel van de bestaande Rijksstraatweg wordt overigens niet verhoogd.

Conclusie p. 2.5.2.3

Zie conclusie p. 2.4.1.

2.5.2.4 Alternatief

Reclamant doet onderstaande suggestie voor een veiliger kruispunt zonder toepassing van een volwaardige VRI of forse verbreding van de Rijksstraatweg ter plaatse.



Figuur: kruispunt zonder volwaardige VRI of verbreding

De opstelstrook aan de zuidzijde komt te vervallen. De ruimte tussen de kruising en de Vechtbrug wordt gereserveerd voor verkeer komend vanaf de zuidzijde. Bij "b" wordt een eenvoudige VRI toegepast die op rood gaat als de brug openstaat. Uitgangspunt is een voldoende lange opstelstrook zoals die in de huidige plannen is opgenomen. De eenvoudige VRI's "a" en "b" treden alleen in werk als voetgangers en/of fietsers deze activeren via de paaltjes nabij de oversteekplaatsen.

Met dit voorstel is de veiligheid voor voetgangers en fietsers gewaarborgd, is gezorgd voor voldoende bufferruimte, lijkt een verbreding niet meer noodzakelijk en is gezorgd voor een betere inpassing in het landelijke en dorpse karakter van het gebied.

Niet weergegeven zijn de uitvoering als rotonde, de snelheidsbeperkende maatregelen (humps, flietkasten), maatregelen ter verzekering van goede op- en afritmogelijkheden en verlichting van het kruispunt.

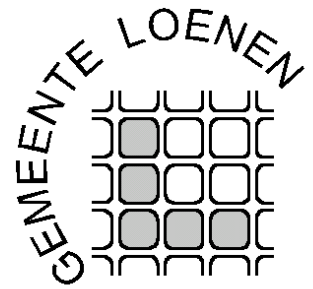
Reactie

Op de eerste plaats verwijst de gemeente naar de reactie onder punt 2.5.2.1. De gemeente kan derhalve volstaan met een eenvoudigere aanpassing van de kruising. Daarnaast stelt de gemeente zich op het standpunt dat de voorgestelde eenvoudige VRI de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Een VRI die alleen in werking treedt op aanvraag zorgt voor een niet voorspelbare verkeerssituatie en bevordert de verkeersveiligheid dus niet.

Conclusie p.

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.5.2.5 Overige aandachtspunten



Reclamant verzoekt voorts rekening te houden met onderstaande aandachtspunten:

- 1. toepassen van gerichte, beperkte en duurzame verlichting, die niet tot lichtvervuiling of lichtverstrooiing leidt;*
- 2. toepassen van geluid-arm Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB);*
- 3. de asfaltering gelet op geluidsreductie uitbreiden over de Bloklaan tot de Vechtbrug;*
- 4. toepassen van een voorziening om vanaf de Rijksstraatweg de dijk op te rijden die is gelegen tussen de woningen aan de Rijksstraatweg 87 en 95;*
- 5. ontsluiting vanaf de randweg naar de achtergelegen landerijen;*
- 6. afstemmen planning in verband met aanleg en bouw buitenplaats Ruygenhof.*

Reactie

Hieronder wordt een puntsgewijze reactie gegeven op de zienswijze:

1. de openbare verlichting wordt aangelegd conform de geldende richtlijnen;
2. de randweg zal worden voorzien van een stiller wegdektype. Hiermee voldoet de randweg aan de eisen uit de Wet geluidhinder. ZOAB wordt vanuit technisch oogpunt niet toegepast omdat dit wegdektype slechts bij hogere snelheden goed functioneert. Bij hogere snelheden reinigt het wegdek zichzelf als gevolg van windzuiging onder de voertuigen. De snelheid van de randweg is daarvoor te laag. Daardoor verliest het ZOAB zijn werking;
3. op de Bloklaan zijn in de huidige situatie klinkers toegepast. Het veranderen van dit wegdektype valt buiten het onderhavige bestemmingsplan. De gemeente stelt zich op het standpunt dat dit wegdektype met bijbehorende bomenrij en naastgelegen buitenplaats een positieve bijdrage levert aan de beeldkwaliteit ter plaatse. Overigens is de provincie wegbeheerder van dit gedeelte van de weg;
4. de inrit gelegen tussen de woningen aan de Rijksstraatweg 87 en 95 blijft gehandhaafd;
5. op de verbeelding is een aantal uitritten opgenomen die zorgen voor de ontsluiting van de achtergelegen gronden;
6. te zijner tijd zal bij de aanleg van de randweg contact op worden genomen met de eigenaren van de buitenplaats Ruygenhof.

Conclusie p. 2.5.2.5

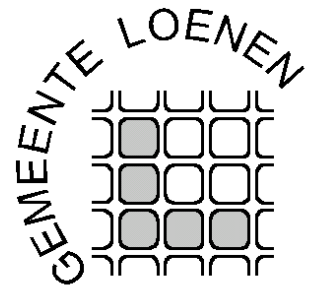
Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

3. Overige zienswijzen

3.1 XX

3.1.1 Recht op woningen door bewoners voormalige "spoorwegwoningen"

Reclamant heeft in een eerder stadium (mondeling) zienswijzen ingediend op een eerder ontwerpbestemmingsplan Cronenburgh alsmede op het voorontwerpbestemmingsplan Cronenburgh welke als herhaald en ingelast moeten worden beschouwd. In het kader van de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht zijn 12 woningen aan de Westkanaaldijk te Nieuwersluis geamoveerd. Reclamant stelt dat er toezeggingen zijn gedaan dat voor reclamant zorg zou worden gedragen voor vervangende woningen. Hiervoor zijn meerdere locaties de revue gepasseerd. In het plan zijn thans geen



woningen opgenomen ten behoeve van de bewoners van de zogenaamde "spoorwegwoningen", terwijl het contingent van 12 woningen wel is toegevoegd.

Reclamant vindt het onbegrijpelijk dat voorbij wordt gegaan aan de brief van de Inspecteur Ruimtelijke Ordening d.d. 18 april 2000, waarin de inspecteur mededeelt dat hij kennis genomen heeft van het volgende: "van de 12 woningen zullen er 9 daadwerkelijk worden benut voor de herhuisvesting van voornoemde bewoners en de overige 3 zullen worden uitgevoerd als vrije sector woning om de exploitatie van het gehele plan rond te krijgen".

De gemeente heeft onvoldoende onderzoek verricht naar deze afspraken en handelt onrechtmatig en in strijd met de goede trouw. Tevens wordt het détournement de pouvoir-beginsel geschonden. Gesteld wordt dat de bewijslast niet bij reclamant ligt. Reclamant bepleit voor het opnemen van een instructie in het bestemmingsplan dat rekening dient te worden gehouden met genoemde categorie bewoners.

Reactie

In het kader van genoemde spoorverdubbeling heeft een 12-tal woningen langs het spoor moeten wijken, waaronder 9 huurwoningen. Railinfrabeheer van de Nederlandse Spoorwegen heeft als onteigenaar de huurovereenkomsten met deze huurders beëindigd. De onteigeningswet verplicht de onteigenaar niet tot een schadeloosstelling in de vorm van herhuisvesting. In het kader van de onteigeningsprocedure hebben de huurders van de voormalige huurwoningen een schadeloosstelling in de vorm van een financiële vergoeding ontvangen.

Daarnaast heeft de gemeente een inspanningsplicht op zich genomen om te zorgen voor vervangende huisvesting. Hierbij is een drietal alternatieven de revue gepasseerd; te weten nabij de Polderweg in Loenersloot, nabij de Slotlaan in Loenersloot en buiten de contour van de wijk Cronenburgh. Op deze laatste optie is door de VROM-inspectie negatief gereageerd. De overige opties zijn eveneens niet haalbaar gebleken.

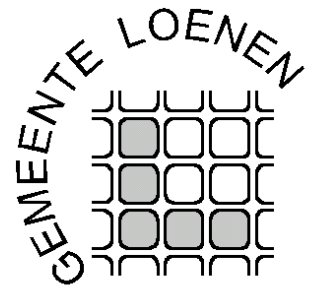
In het kader van het bestemmingsplan Cronenburgh zijn alsnog 12 extra 'spoorwoningen' opgenomen. Deze woningen zijn opgenomen in fase III. Toewijzing van huurwoningen geschiedt volgens de regels van het regionale huisvestingsbeleid, zonodig en mogelijk met urgentie. Slechts één van de reclamanten heeft zich ingeschreven. Geen van de reclamanten heeft om urgentie verzocht. Geen van de reclamanten heeft zich ingeschreven voor de 7 koopgarantwoningen in Cronenburgh uit fase II. Gesteld kan worden dat appellanten geen actieve houding hebben ingenomen om in aanmerking te kunnen komen voor een huurwoning uit de sociale sector.

3.1.2 Strijd met Sociale beleidsregel

Reclamant stelt dat het woningbouwplan in strijd is met de beleidsregel Sociale Woningbouw van zowel de provincie als gemeente.

Reactie

In de vergadering van 12 september 2006 heeft de gemeenteraad de beleidsregel "Sociale Woningbouw" vastgesteld. Dit betekent dat voor nieuwe initiatieven voor woningbouw van ten minste 3 woningen 30% voor de sociale sector dient te worden



gerealiseerd. Indien niet aan deze eis wordt voldaan dient compensatie plaats te vinden; fysiek dan wel financieel.

Bovenstaande beleidsregel is totstandgekomen na het sluiten van de overeenkomsten met de projectontwikkelaars Proper Stok en Matser (fase I en II, overeenkomst gesloten in 2003) en Kennemerland (fase III, overeenkomst gesloten in 2005). De (indicatieve) woningbouwprogrammering is vastgesteld op 28 juni 2005, en derhalve voor vaststelling van de beleidsregel.

In het plan "Cronenburgh" worden 222 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 30% zou dit 67 woningen betekenen voor de sociale sector. Het aantal sociale huurwoningen bedraagt 20 (fase I) + 16 (fase III; waarvan 8 zorgwoningen) = 36. Daarnaast worden 9 (fase I) + 11 (fase III) = 20 bereikbare koopwoningen gerealiseerd. Gesteld kan worden dat het totaal aantal woningen voor de sociale sector in Cronenburgh 20 (sociale huurwoningen) + 36 (bereikbare koopwoningen) = 56 woningen bedraagt.

In vervolg op de beleidsregel "Sociale Woningbouw" heeft de gemeenteraad op 25 september 2007 voor 7 koopgarantwoningen aan de Zegelaarweg in Cronenburgh de "Verordening VROM Startersleningen gemeente Loenen" vastgesteld. Deze starterslening is totstandgekomen in samenwerking met de Woningbouwvereniging Vecht en Omstreken en het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting. In dit kader heeft de gemeente financiële middelen ingezet. Aan de starterslening is een aantal voorwaarden gesteld. De aanvrager dient minimaal 18 jaar te zijn en 3 jaar inwoner van Loenen. De verwervingskosten van de woningen mogen maximaal € 265.000,- bedragen en de starterslening (welke 'bovenop' de 1ste hypothecaire geldlening wordt verstrekt) bedraagt maximaal € 40.000,-. Van deze regeling is voor 3 van de 7 woningen gebruik gemaakt.

Gelet op bovenstaande overwegingen stellen wij ons op het standpunt dat voldoende rekening is gehouden met het realiseren van sociale woningbouw in het plan Cronenburgh. Overigens stelt de provincie niet (meer) de eis van 30% sociale woningbouw.

Conclusie p. 3.1.1 en 3.1.2.

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

4. Zienswijzen overlegpartners

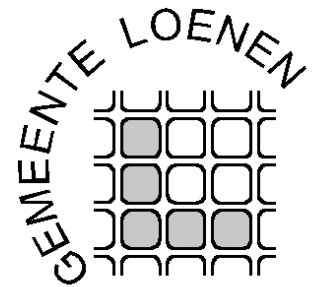
4.1 Waternet

Korte Ouderkerkerdijk 7, 1090 GJ Amsterdam

Waternet verzoekt ook het zuidelijke deel van de Rijksstraatweg aan te duiden als waterkering. Voorts wordt verzocht ten behoeve van de Wetering een onderhoudsstrook met een breedte van 4 meter op te nemen op de verbeelding. Tot slot wordt verzocht het ontwerp van de randweg te projecteren in de verbeelding.

Reactie

Ook het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg zal worden aangeduid als waterkering. De onderhoudsstrook is reeds opgenomen op de verbeelding en verwoord in de regels, zoals



eerder met Waternet afgesproken. Ter verduidelijking zal de randweg als ondergrond in de verbeelding worden geprojecteerd.

Conclusie p. 4.1

Het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg dat in het bestemmingsplan Cronenburgh is opgenomen, wordt aangeduid als Waterkering.

**4.2 Provincie Utrecht, afdeling Ruimte
Pythagoraslaan 101, 3508TH Utrecht**

De provincie Utrecht geeft aan dat Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Verordening op 21 september 2009 hebben vastgesteld en dat er vanuit het provinciaal belang geen aanleiding is tot het indienen van een zienswijze.

Reactie

De gemeente dankt de provincie voor haar reactie.

Conclusie p. 4.2

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

**4.3 Vitens Midden-Nederland, Reactorweg 47, 3542 AD Utrecht,
Postbus 1090, 8200 BB Lelystad**

Vitens geeft aan geen op- of aanmerkingen te hebben.

Reactie

De gemeente dankt Vitens voor haar reactie.

Conclusie p. 4.3

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

5. Aanpassingen in vastgesteld bestemmingsplan

5.1 Verbeelding

Op de verbeelding worden de volgende wijzigingen doorgevoerd.

Nr.	Lokatie	Wijziging
1.	Randweg	De randweg wordt ter verduidelijking als ondergrond in het bestemmingsplan geprojecteerd.
2.	Kruispunt Bloklaan/ Rijksstraatweg	Ter hoogte van de kruising Rijksstraatweg/Bloklaan wordt de verkeersbestemming van het bestemmingsplan aangepast. De bestemmingsplangrens wordt richting noorden verschoven. De rechtsafslagstrook komende vanuit Nieuwersluis richting de Bloklaan

		komt te vervallen evenals de verkeersregelinstallatie op de kruising. Op het kruisingsvlak wordt een verkeersplateau gerealiseerd. Komende vanuit de dorpskern Loenen aan de Vecht wordt een linksafslagstrook gerealiseerd richting de Bloklaan. Op de Rijksstraatweg aan de noordzijde wordt op het verkeersplateau een oversteekplaats voor fietsers gerealiseerd met toepassing van een middengeleider. De bestaande verkeersdruppel op de Bloklaan wordt eveneens aangepast naar een middengeleider zodat hier een oversteekplaats voor fietsers kan worden gerealiseerd.
3.	Randweg	Tengevolge van het vervallen van de verkeersregelinstallatie op de kruising Bloklaan/Rijksstraatweg wordt de rijksnelheid in de bocht naar deze kruising toe, komende vanuit het noorden, hoger omdat het verkeer niet meer hoeft af te remmen voor de verkeersregelinstallatie. De bocht moet derhalve worden ontworpen voor een rijksnelheid van 50 km/u. Dit betekent een verruiming van de bochtstraal.
4.	Rijksstraatweg	Het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg wordt aangeduid als "Waterkering".
5.	Dwarsprofiel	De pijltjes van de dwarsprofielen worden omgedraaid.