

Nota zienswijze

Ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N278 Aan de Fremme – De Hut

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf donderdag 1 augustus 2013 tot en met woensdag 11 september 2013 voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen de inzagetermijn is 1 zienswijze ontvangen van de heer J.M.A.W. Sipers, Rijksweg 84, 6269 AD te Margraten. De zienswijze is binnengekomen op 10 september 2013 en de aanvulling hierop op 11 september 2013.

Met betrekking tot de ingediende zienswijze wordt het volgende overwogen:

Punt 1: Reclamant maakt bezwaar tegen voornoemde plannen omdat de situatie voor Rijksweg 84 niet is meegenomen in de plannen. Reclamant doelt op de 'saneringslijst'.

Standpunt college

Deze opmerking heeft betrekking op het 'Ontwerp saneringsprogramma Wet geluidhinder voor woningen gemeente Eijsden-Margraten' opgesteld door Gedeputeerde Staten van Limburg. Reclamant is per e-mail d.d. 24 september 2013 door de provincie Limburg medegedeeld dat opmerkingen op dit ontwerp saneringsprogramma bij de Provincie Limburg moeten worden ingediend. Volledigheidshalve wordt het volgende opgemerkt.

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De geluidstoename bij woning Rijksweg 84 bedraagt 1 dB. Dit ligt ruim onder de drempel van 2 dB waardoor er in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie van een weg en er ook geen onderzoekspllicht is naar aanvullende geluidsisolerende maatregelen bij woning Rijksweg 84. In het akoestisch onderzoek is gerekend met de daar geldende snelheden, dus 50 km/h waar de maximale snelheid 50 km/h bedraagt en 80 km/h waar de maximale snelheid 80 km/h bedraagt. Ter plaatse van de rotonde is gerekend met een aangepaste snelheid van 30 km/h.

Punt 2: Reclamant vraagt zich af wat er concreet ten aanzien van de huidige situatie voor het perceel Rijksweg 84 verandert. Dit is volgens reclamant niet herkenbaar in de tekening.

Standpunt college

De situatie voor Rijksweg 84 verandert qua parkeren, fietspad, tussenberm en rijbaan niet. Zoals op tekening is te zien, verandert de situatie pas bij de woning met huisnummer 86. Het hoogteverschil, dat er nu is, tussen het reeds in 2009/2010 gereconstrueerde gedeelte en de bestaande T-splitsing N278 – Aan de Fremme zal minder worden bij de aanleg van de rotonde. Hoeveel exact is niet aan te geven. De rotonde zal qua hoogte iets lager komen te liggen dan de huidige T-splitsing N278 – Aan de Fremme.

Punt 3: Reclamant vraagt zich af wat er verandert ten aanzien van trillingen als gevolg van de werkzaamheden of er ook weer vooropnamen worden gedaan en wat er verandert ten aanzien van trillingen door optrekkende auto's.



Standpunt college

Er worden inderdaad bouwkundige vooropnamen gemaakt van een aantal woningen langs de reconstructie. Het betreft die woningen die in het directe invloedsgebied liggen van de werkzaamheden, in principe dus de woningen die langs het te reconstrueren gedeelte van de N278 liggen.

In de opdracht richting de aannemer wordt een passage opgenomen dat na een melding van schade aan een woning de aannemer binnen 24 uren de melding moet bekijken en vastleggen. Wanneer de betreffende melding ook gepaard gaat met een aansprakelijkheidsstelling dan wordt deze aansprakelijkheidsstelling doorgestuurd naar de aannemer. De aannemer moet de zaak inhoudelijk afhandelen.

Trillingen ontstaan in de regel door oneffenheden in de rijbaan, scheurvorming, rafeling en obstakels. Het te reconstrueren gedeelte wordt voorzien van een volledig nieuwe steenmengselfundering en asfaltverharding. Er worden geen trillingen verwacht van afremmend en optrekkend verkeer in de nieuwe situatie.

Punt 4: Reclamant vraagt zich af wat er gaat veranderen qua luchtkwaliteit voor Rijksweg 84 in verband met optrekkende auto's.

Standpunt college

Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het rapport van dit luchtkwaliteitsonderzoek is als bijlage bij de toelichting opgenomen van het ter inzage gelegen ontwerpbestemmingsplan 'Reconstructie N278 Aan de Fremme – De Hut'. Bij het bepalen van de luchtkwaliteit is er rekening mee gehouden dat gedurende een groot deel van de ochtend- en avondspits sprake is van stagnerend verkeer. Uit de berekeningen blijkt dat de berekende concentraties ruim beneden de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen blijft.

Punt 5: Reclamant vraagt zich af wat er gaat veranderen qua geluidsniveau voor Rijksweg 84 in verband met optrekkende auto's.

Standpunt college

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het rapport van dit akoestisch onderzoek is als bijlage bij de toelichting opgenomen van het ter inzage gelegen ontwerpbestemmingsplan 'Reconstructie N278 Aan de Fremme – De Hut'. De geluidstoename bij woning Rijksweg 84 bedraagt 1 dB. Dit ligt ruim onder de drempel van 2 dB waardoor er in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake is van een reconstructie van een weg en er ook geen onderzoekspllicht is naar aanvullende geluidsisolerende maatregelen.

Punt 6: Reclamant vraagt zich af of bij het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de snelheid 50 km/h of 80 km/h want er staat 50/80.

Standpunt college

Er is gerekend met de daar geldende snelheden, dus 50 km/h waar de maximale snelheid 50 km/h bedraagt en 80 km/h waar de maximale snelheid 80 km/h bedraagt. Ter plaatse van de rotonde is gerekend met een aangepaste snelheid van 30 km/h.

Punt 7: Reclamant geeft aan dat het huidige ontwerp niet duidelijk en consequent is qua voorrangssituaties en daarmee de verkeersveiligheid aan de orde en in het gedrang komt.

Standpunt college

De vraag heeft betrekking op ontwerp-aspecten en valt niet onder de reikwijdte van het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt het volgende opgemerkt. Het ontwerp betreft een schetsontwerp waarbij de bebordingen, markeringen en belijningen nog niet zijn uitgewerkt.

Het ontwerp en de voorrangssituaties voldoen aan de richtlijnen en wetgeving op dit gebied. In een latere fase worden deze punten uitgewerkt.

Punt 8: Reclamant geeft aan dat in het huidige ontwerp niet overal zebrapaden zijn getekend. Er is maar 1 zebepad getekend voor Rijksweg 86 en reclamant mist deze bij de andere 2 oversteekpunten (Fremme en de Rijksweg). Reclamant is van mening dat het wel noodzakelijk is om ook veilige zebrapaden overal rondom op te nemen en deze ook consequent door te voeren in het plan.

Standpunt college

De vraag heeft betrekking op ontwerp-aspecten en valt niet onder de reikwijdte van het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt hier toch ingegaan op de vraag van reclamant. De door reclamant genoemde ontbrekende oversteekvoorzieningen (zebrapaden) zijn toegevoegd aan het ontwerp. Op alle drie de aansluitende wegen zijn nu oversteekvoorzieningen opgenomen.

Punt 9: Reclamant geeft aan dat in het huidige ontwerp niet overal de haaietanden zijn getekend. Reclamant mist deze onder andere bij het zebrapad op het fietspad getekend voor Rijksweg 86 (en bij de overige, zie voorgaand punt).

Standpunt college

De vraag heeft betrekking op ontwerp-aspecten en valt niet onder de reikwijdte van het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt het volgende opgemerkt. Het ontwerp betreft een schetsontwerp waarbij de bebordingen en markeringen en belijningen nog niet zijn uitgewerkt. Het ontwerp en de voorrangssituaties voldoen aan de richtlijnen en wetgeving op dit gebied. In een latere fase worden deze haaietanden en overige markeringen uitgewerkt.

Punt 10: Reclamant geeft aan dat hij in het ontwerp het huidige voetpad voor Multimate mist en een voetpad mist vanaf "zebrapad" oversteekplaats richting de Fremme aansluitend op het bestaande voetpad in de Fremme voor perceel Desk; voetpad staat niet in de verklaringen. Als dit de grijs bruine strook is dan begrijpt reclamant dat niet want er is geen oversteekpunt voorzien in het zwarte gedeelte Aan de Fremme.

Standpunt college

De vraag heeft betrekking op ontwerp-aspecten en valt niet onder de reikwijdte van het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt hier toch ingegaan op de vraag van reclamant. Het huidige voetpad langs de N278 en Multimate wordt doorgetrokken tot aan de bestaande loopstrook in de zijweg Aan de Fremme.

Punt 11: Reclamant geeft aan dat de baanindeling niet duidelijk is. Zijn de banen smal genoeg en voorzien voor 1 stroom verkeer of worden bij de afbuigingen 2 stroken voorzien: 1 voor rechtdoorgaand verkeer en 1 voor afslaand verkeer? Indien 1 stroom, dan deze graag smal houden of anders breed genoeg om de gewenste doorstroom wel te realiseren met de vereiste voorzieningen en duidelijkheid, aldus reclamant.

Standpunt college

De vraag heeft betrekking op ontwerp-aspecten en valt niet onder de reikwijdte van het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt het volgende opgemerkt. Het ontwerp voldoet aan de richtlijnen en wetgeving op dit gebied. Het betreft een enkelstrooksrotonde. Er komen dus geen aparte opstelstroken voor afslaand verkeer. Uiteraard zijn de rijstroken voldoende breed om alle verkeer (ook zogenaamde LZV, Langere en zwaardere vrachtautocombinaties) ook op de rotonde te kunnen afwikkelen. Het zal niet mogelijk zijn voor 2 voertuigen om gebruik te maken van dezelfde rijstrook, hiervoor is de breedte niet toereikend.

Conclusie

Gelet op hetgeen hiervoor overwogen is, acht het college de zienswijze ongegrond.