



Randweg Groot-Ammers

Duiding 111 reacties haalbaarheidsstudie randweg
Groot-Ammers

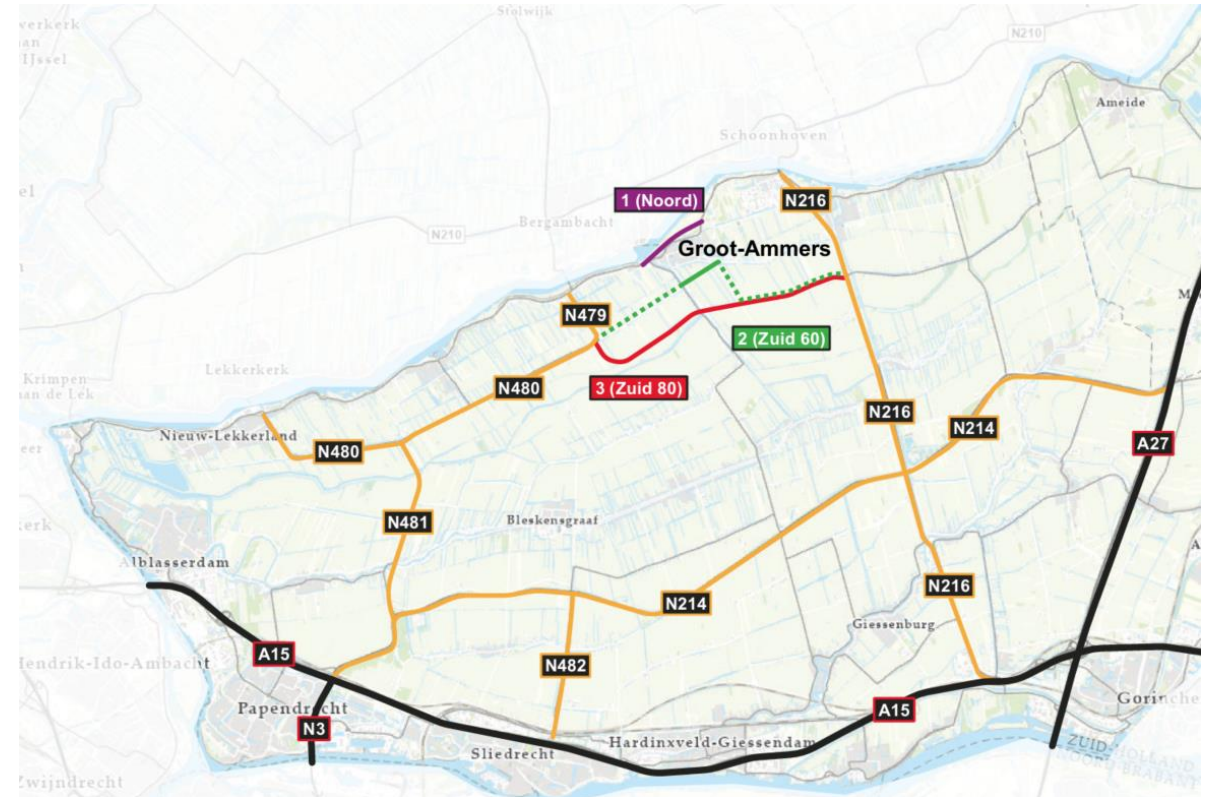
Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Samenvatting en duiding reacties haalbaarheidsstudie

Inhoudsopgave

- Inleiding
- Reacties en duiding
 - Algemeen (doelen en doelbereik)
 - De oplossingen
 - Noord
 - Voordelen / aandachtspunten / vragen
 - Zuid 60
 - Voordelen / aandachtspunten / vragen
 - Zuid 80
 - Voordelen / aandachtspunten / vragen
 - Alternatieve oplossingen
 - 4e variant
 - Niet-infrastructurele maatregelen
 - Overige reacties en vragen
- Beschouwing



Inleiding op deze nota

Vooraf

In juli 2021 is door Antea Group een haalbaarheidsstudie opgesteld voor een randweg Groot-Ammers.

De studie heeft ter inzage gelegen van 1 tot 25 september 2021, voor een besluit over de haalbaarheid van een rondweg en eventuele keuze van een variant hiervoor. Er zijn 111 reacties ontvangen.

Alle reacties zijn geanalyseerd. In het nu voorliggend document worden de reacties per thema/oplossingsrichting benoemd, waarbij onderscheid is gemaakt tussen voordelen en aandachtspunten per variant.

Daar waar nodig is door het projectteam van de ambtelijke organisatie van de gemeente Molenlanden en Antea Group een nadere duiding gegeven aan de reacties.

Vragen die zijn gesteld zijn ondergebracht in de betreffende thema's en beantwoord bij de duiding.

Omdat het 'waarderen en wegen' onderdeel is van de politieke afweging, wordt in deze notitie geen uitspraak gedaan over onderlinge weging van alternatieven of waarderingen van bepaalde aspecten.

Dit document duidt de reacties ten behoeve van de besluitvorming.

Probleemstelling

- De dorpskern Groot-Ammers ondervindt hinder van het verkeer dat zijn weg zoekt langs de Lekdijk (Gelkenes - Voorstraat - Sluis). Ondanks de doorgevoerde en nog uit te voeren ingrepen aan de huidige infrastructuur is deze route niet toegemeten op het bestemmingsverkeer en doorgaande verkeer wat hier gebruik van maakt. De veelheid verkeer veroorzaakt opstoppen en de menging van diverse verkeertypen (auto's, vrachtverkeer, landbouwvoertuigen, fietsers en wandelaars) ervaren omwonenden als verkeersonveilig. Hiernaast levert dit milieuhinder op zoals geluids- en luchtverlast en trillingen aan woningen.

Doel van de haalbaarheidsstudie

- Het college heeft opdracht gegeven om zowel noordelijke als zuidelijke randwegen te onderzoeken als oplossing voor voorgenoemde aandachtspunten in de kern en een haalbaarheidsstudie voor te leggen aan de raad, zodat gekomen kan worden tot een voorkeursoplossing.

Doel van de terinzagelegging

- Vooraf aan besluitvorming door het gemeentebestuur is dat de haalbaarheidsstudie eerst aan bewoners van Groot-Ammers en belanghebbenden voorgelegd. *'Uiteraard zijn bij elk besluit kanttekeningen te plaatsen. Het college legt daarom de studie in september ter inzage, zodat belanghebbenden en betrokkenen de kans krijgen hun bezwaren en belangen mee te geven aan de raad. Met het doel dat de raad een keuze kan maken voor de variant die het gezamenlijke probleem oplost, namelijk overlast van de verkeersdruk in Groot-Ammers.'* (Wethouder Quik).

Doel van deze notitie

- Deze nota vat de binnengekomen reacties samen en voorziet ze – indien nodig – van een duiding of antwoord, zodat deze samen met de haalbaarheidsstudie kan worden betrokken bij besluitvorming over een randweg om Groot-Ammers.

Algemene reacties (doel, doelbereik)

De reacties

- De randweg heeft een relatie met een vrachtwagenverbod
 - Een randweg is zinloos zonder vrachtwagenverbod, maar ook;
 - Vrachtwagenverbod lost het probleem al op.
- Aangegeven wordt dat het gaat om de regionale verkeersopgave met bovenlokaal verkeer. Er wordt aandacht gevraagd voor de houding / rol van de provincie bij deze opgave.
- Het probleem is urgent, maar speelt al lange tijd.

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Met een randweg wordt een (beter) alternatief geboden voor verkeer dat bij een vrachtverkeersverbod Groot-Amers niet meer door Groot-Amers mag rijden.
- Met de provincie is op ambtelijk en bestuurlijk niveau gesproken over de problematiek. Een afschrift is opgenomen in de haalbaarheidsstudie. De provincie heeft aangegeven geen rol te hebben/nemen in een oplossing. Een nieuwe provinciale weg is niet aan de orde.
- De haalbaarheidsstudie dient om de besluitvorming over een oplossing dichterbij te brengen.

Algemene reacties (doel, doelbereik)

De reacties

- Diverse betrokkenen onderschrijven de problemen die aanleiding zijn voor de haalbaarheidsstudie.
- Anderen vinden de randweg (elke variant) een overdreven oplossing;
 - Het probleem speelt vooral in de spits;
 - Een aanpak van de doorstroming A15 – N214 - N216 lost het probleem al op;
 - De overlast valt mee, behalve door tractoren [21];
 - Er worden hiermee juist lokale oplossing gevraagd (inrichting Voorstraat en Sluis, bijvoorbeeld zonder drempels (minder geluidhinder)).

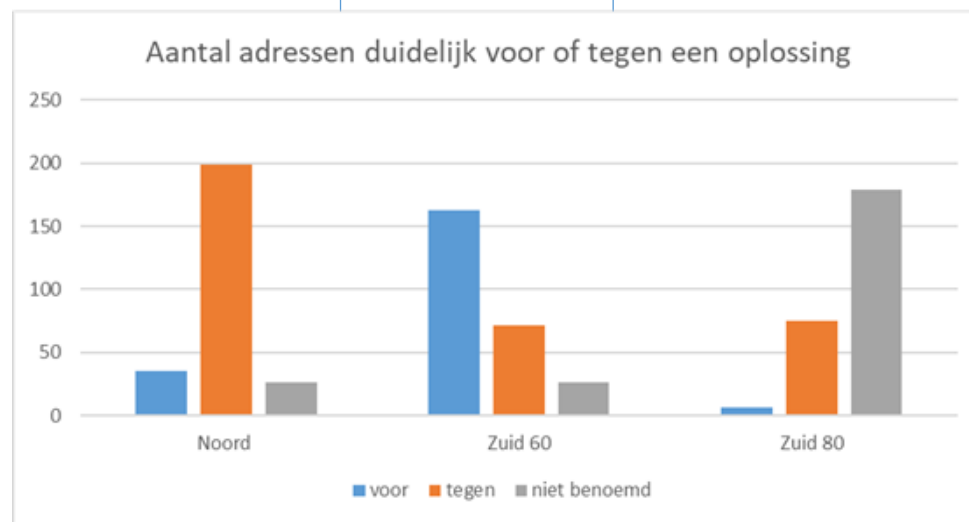
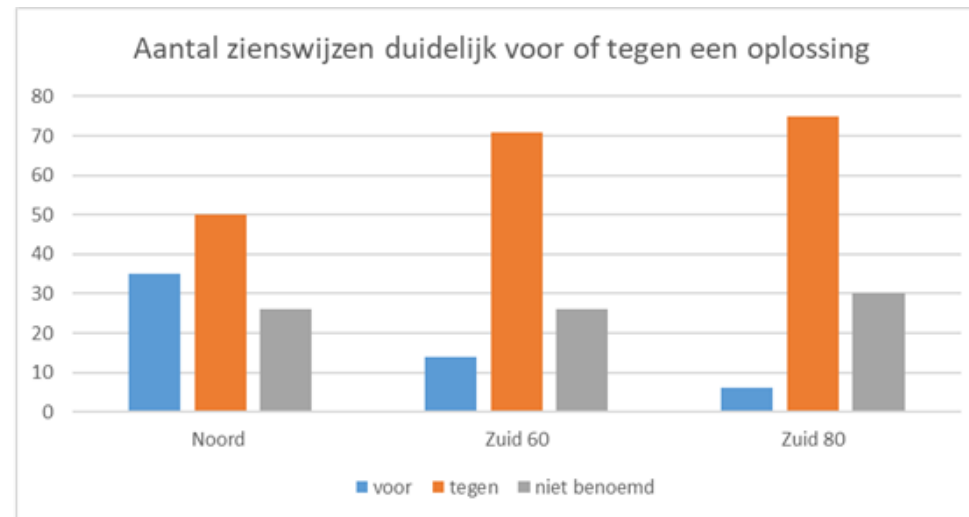
Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- De probleemstelling heeft draagvlak maar wordt niet door iedereen onderschreven.
- Er is geen eenduidige voorkeur voor één van de alternatieven. In de diagrammen op sheet 6 is het aantal reacties aangegeven dat duidelijk voor of tegen een oplossingsrichting is.
 - Op de volgende sheet zijn twee diagrammen opgenomen, waarin in de bovenste het aantal zienswijzen en in de onderste het aantal adressen is verwerkt.
 - Indien in een reactie een variant op één van de oplossingen is opgenomen, dan is dit opgenomen als 'voor'.
 - Indien een reactie is 'voor zuid' van is deze opgenomen als zowel voor Zuid 60, als Zuid 80.
 - Niet in elke reactie is over elke oplossing een oordeel gegeven. In dat geval is in onderstaande tabel opgenomen 'niet benoemd'.

Algemene reacties (doel, doelbereik)-II

De reacties

- Diverse betrokkenen onderschrijven de problemen die aanleiding zijn voor de haalbaarheidsstudie.
- Anderen vinden de randweg (elke variant) een overdreven oplossing;
 - Het probleem speelt vooral in de spits;
 - Een aanpak van de doorstroming A15 – N214 - N216 lost het probleem al op;
 - De overlast valt mee, behalve door tractoren [21];
 - Er worden hiermee juist lokale oplossing gevraagd (inrichting Voorstraat en Sluis, bijvoorbeeld zonder drempels (minder geluidhinder)).



Argumenten voor Noord

Argumenten voor deze oplossing:

- Financieel aantrekkelijk ten opzichte van Zuid
- Het snelst te realiseren (gronden in bezit Waterschap)
- Deze oplossing lost het probleem zoveel mogelijk plaatselijk op en heeft de minste nadelen/milieu-impact/geluidhinder (impact voor minst aantal mensen)
 - *Noot: hierover wisselen de bevindingen sterk, zie ook de sheet aandachtspunten*
- Ontsluit als enige bedrijven aan de haven en in Groot-Ammers gevestigde transportbedrijven [102]
- Ligt logisch als vloeiend vervolg op dijkroute van Kinderdijk tot Vianen
- Gelkenes blijft goed bereikbaar (economisch belang)
- Noord biedt de beste mogelijkheden verkeer in/naar Groot-Ammers te sturen en verdelen.
 - potentiële nieuwe afslagen naar nieuwbouw mogelijk?

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Argumenten m.b.t. kosten, lokale effecten, ontsluiten van Groot-Ammers en de bedrijven en grondeigendom zijn in lijn met die uit de haalbaarheidsstudie.
- Over de beleving van aantal gehinderden en de omvang van de hinder per alternatief verschillen de meningen.

Aandachtspunten bij Noord

Aandachtspunten bij deze oplossing:

- Er wordt aandacht gevraagd voor verminderde privacy, woongenot, woningwaarde en meer milieuhinder (lucht en geluid), m.n. aan de achterzijde van woningen bij Sluis en de Voorstraat. De woningen tussen deze wegen en Noord krijgen tweezijdig geluidbelasting en hebben geen stille zijde meer.
- Aansluiting op de dijk nabij de Ammerse kade ligt dicht op woningen, ten koste van tuinen. Aandacht wordt gevraagd voor o.a. verzakking bij dijkverzwaring (diverse niet onderheide jaren '20 en '30 woningen), hinder, minimale omvang van resterende tuinen.
- Er wordt gewezen op risico's van dijkverzwaring i.r.t. verzakking van en schade aan woningen.
- De route trekt mogelijk meer verkeer aan.
- Aandacht gevraagd voor "Binnen-Nes" met een natuurfunctie en de reigerkolonie
- Verkeersveiligheid bij intensivering
 - voor fietsende scholieren en bezoekers Sportlaan;
 - Snelheidshandhaving en flitspalen.
- Geen alternatieve route hulpdiensten/vluchtroute. Daarbij is bij (extreem) hoge waterstanden dijk niet begaanbaar [13]
- Geen garantie gebruik schone grond voor dijkverhoging
- Onderhoudskosten dijklichaam hoger dan geschetst
- Aanzicht van het dorp verandert nadelig
- Verdwijnen parkeerplaatsen bij De Haven
- Het wandelpad (wandelnet) verdwijnt [10]

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Deze woningen komen inderdaad tussen twee wegen te liggen. Hinder aan de voorzijde neemt af, maar aan de achterzijde toe. Aan de voorzijde neemt de geluidbelasting af, aan de (nu stille) achterzijde komt een nieuwe weg en neemt de geluidbelasting toe. De toename kan worden beperkt met stil asfalt. Het waterschap gaat niet akkoord met geluidwering op een dijk. Bij een uitwerking van noord is niet uitgesloten dan hogere geluidbelastingen dan de voorkeurswaarde geaccepteerd moeten worden (al dan niet met stil asfalt en gevelmaatregelen). Bij dit besluit wordt de geluidbelasting aan weerszijde van de woningen betrokken.
- De combinatie van ruimtebeslag, zetting en hinder op eerste woningen aan Sluis na de afsplitsing van de nieuwe randweg (gezien vanuit het westen) kan aanleiding zijn hier niet in te zetten op een minimaal dijkprofiel en (technische) inpassingsmaatregelen (o.a. steiler talud, damwandoplossingen, etc), maar op aankoop en sloop van de woningen.
- Noord ligt niet binnen gebieden met een natuurbestemming. Wel zijn enkele gebieden en beschermde soorten nabij. Onderzoek hiernaar (en eventuele mitigerende maatregelen) zijn onderdeel van de nadere uitwerking.
- Noord heeft van de oplossingen de minst verkeersaantrekkende werking. Dit speelt m.n. ten oosten en westen van de nieuwe verbinding.
- Bij Noord is niet uitgegaan van vrijliggende fietspaden. De toename van verkeer op Gelkenes kan aanleiding geven nadere maatregelen voor veilig fietsen mee te nemen in de nadere uitwerking, m.n. tussen de Sportlaan en de afsplitsing van Noord vanwege fietsers van/naar het sportpark.
- Over handhaving van de maximum snelheid kunnen ten tijde van deze haalbaarheidsstudie geen uitspraken worden gedaan.
- Noord biedt een alternatieve route ten opzichte van die via de Voorstraat en Sluis. Het klopt dat Zuid varianten ook een alternatief bieden voor de Bergstoep en Gelkenes. Bij extreem hoge waterstanden kan de dijk afgesloten worden voor verkeer. Dan is deze route (net als het aansluitende Gelkenes en Bergstoep) niet bruikbaar (als evacuateroute). Dit is gelijk aan de huidige situatie bij extreem hoog water.
- Met betrekking tot (schoon) grondverzet moet worden aangesloten bij de geldende regels.
- De kosten (ook voor onderhoud) zijn op basis van expert judgement geraamd. Niet duidelijk is gebaseerd is dat deze hoger zullen uitvallen.
- Het huidige schetsontwerp gaat ten koste van één van de vier rijen met parkeerplaatsen bij De Haven. Bij de nadere uitwerking van Noord kunnen mogelijkheden voor vervangende parkeerplaatsen worden onderzocht.
- Bij noord zal voor de wandelverbinding over de dijk een alternatief gezocht moeten worden. Oplossingsrichtingen zijn er, bijvoorbeeld via de zomerdijk, onderaan de dijk, of langs de weg (in de berm).

Overige vragen bij Noord

Vragen bij deze oplossing:

- Is een weg halverwege de buitenzijde van de dijk mogelijk?
- Wat voor oplossingen draagt de gemeente Molenlanden aan om de geluidsbelasting voor de woningen aan de noordzijde van Voorstraat, Sluis en de Gorzen te beperken indien er gekozen wordt voor een noordelijke randweg?
- Kan de snelheid verlaagd naar 30km/u i.v.m. verkeersveiligheid?
- Is het aansluiten van de Ammerse kade mogelijk zonder sloop van woningen?
- Wandelpaden Floris V-pad en Pelgrimspad worden aangetast. Maatregel: kan een buitendijkse wandelroute gerealiseerd worden, als alternatief voor aantasting? [77]
- Gevraagd wordt om samen met Noord ook de kruising Sportlaan / Gelkenes / Liesveld te verbeteren [56]
- Kan bij woningen een steiler talud dan gewenste 1:3 worden toegepast?[20]
- Bij de aanleg van een noordelijke randweg zal de dijktaalud 25 meter verbreed moeten worden. Dit impliceert een behoorlijke gewichtsbelasting. Op welke wijze gaat de gemeente Molenlanden zorgdragen dat hierdoor veroorzaakte schade aan de huizen wordt vergoed?

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Een weg aan de buitenzijde halverwege de dijk leidt tot afname van de capaciteit van het watervoerende deel van het rivierbed en is daarmee strijdig met de regelgeving (het Barro).
- Op een nieuwe weg behoren maatregelen als geluidsarm asfalt tot de mogelijkheden. Geluidsschermen zijn om technische redenen niet mogelijk op een waterkering. Bij keuze voor variant Noord wordt bij de uitwerking nader akoestisch onderzoek verricht. Indien geluidsarm asfalt niet toereikend is kunnen nadere (gevel)maatregelen of snelheidsverlaging overwogen worden.
- In de haalbaarheidsstudie is uitgegaan van 50 km/uur op de nieuwe verbinding.
- Het behoud van de aansluiting bij de Ammerse kade is in het nu voorliggende (schets)ontwerp voor een noordelijke ontsluiting mogelijk zonder verlies van woningen.
- Bij Noord zal voor de wandelverbinding over de dijk een alternatief gezocht moeten worden. Oplossingsrichtingen zijn er, bijvoorbeeld via de zomerdijk, onderaan de dijk, of langs de weg (in de berm).
- Bij keuze voor de noordelijke randweg zal nader geotechnisch onderzoek plaatsvinden, evenals een aanpak voor het monitoren van eventuele verzakkingen. In geval van schade door verzakkingen gelden de wettelijke regelingen en vergoedingen uit de Wro (planschade).
- Of een steiler talud mogelijk is, moet blijken uit geotechnisch- / dijkstabiliteitsonderzoek in de volgende fase.

Argumenten voor Zuid 60

Argumenten voor deze oplossing:

- Verlaagt intensiteit Sluis en Gelkenes (waar veel scholieren fietsen)
- Gehele kern wordt ontlast
- Meekoppelkans openbaar vervoer
- Alle dorpen hebben een randweg
- Alle politieke partijen hadden zuidelijke randweg in verkiezingsprogramma staan
- Weert sluipverkeer richting Gorinchem uit de kern
- Biedt mede oplossing voor lastige verkeerssituaties ponten Bergambacht en Schoonhoven [13]
- Niet veel gezinnen/slechts een paar huizen ondervinden overlast [69][70]
- Meeste voordelen tegen minste nadelen [10]

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- De argumenten zijn in lijn met die uit de haalbaarheidsstudie. Aanvullend wordt gewezen op de verkiezingsprogramma's, kansen voor het openbaar vervoer en verbetering van de verkeerssituatie bij de ponten.
- In aantal ondervinden inderdaad minder gezinnen hinder van de nieuwe weg, dan bij een noordelijke oplossing. De aard van de hinder is echter wel anders.

Aandachtspunten bij Zuid 60

Aandachtspunten bij deze oplossing

- De oplossing trekt extra verkeer aan en kan bij files op de A15 meer sluipverkeer aantrekken.
- Deze oplossing heeft impact op molenbiotop ("Klein Kinderdijk"), polderlandschap, stiltegebied en weidevogelgebied.
- Er wordt aandacht gevraagd voor gevolgen voor agrarische bedrijven. Deze hebben bij de ruilverkaveling de nu aanwezige wegen betaald en lijken nu gedupeerd te worden. Zo worden melkveebedrijven gehinderd bij oversteken van vee.
- Verkeersveiligheid:
 - Verkeersbewegingen in het dorp veranderen, met in het zuiden (bijvoorbeeld bij de Irenestraat rond school) ook toename van verkeer;
 - Verkeersveiligheid Middenpolderweg neemt af door toenemende verkeersdruk (zorgen om fietsende scholieren Peppelweg/achterland en aanwezige zorgboerderij);
 - Deze oplossing, ontworpen als erftoegangsweg 60 km/u, wordt zwaar belast [16];
 - Aan Peppelweg zijn nu al meerdere auto-ongelukken geweest (2 dodelijke) [50].
- Kosten en techniek
 - Financieel vindt niet iedereen deze oplossing in verhouding met het op te lossen probleem;
 - Er ligt een hoofdtransportleiding van Oasen bij kruising Middenpolderweg-Ammerse kade;
 - Veengrond leidt tot kostbare aanleg;
 - Molenkade is net versterkt.
- Er wordt geen oplossing geboden voor voor tankwagens van en naar Den Hartog
- Minder passanten voor winkeliers in het dorp [23]

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- De meeste genoemde aandachtspunten onderschrijven de bevindingen van de haalbaarheidsstudie, zoals het niet ontsluiten van Den Hartog en de haven via Zuid 60 en de impact op beschermde gebieden (natuur, landschap en cultuurhistorie).
- Bij de kostenraming is uitgegaan van de (slappe) veengrond. Er is sprake van langdurige voorbelasting voor de randweg gerealiseerd kan worden en hogere kosten doordat meer grond nodig is.
- Bij het ontwerp van Zuid 60 en de fietspaden daarlangs is rekening gehouden met de hoofdtransportleidingen. Kruising van leidingen is geen belemmering.
- Uitgangspunt bij een 60 weg is dat landbouwverkeer mogelijk blijft. Ook kan vee deze weg – onder begeleiding van de boer - passeren naar weiden aan de overzijde. Dit houdt wel in dat tijdens het oversteken van vee de weg tijdelijk gestremd is.
- Voor een 60 km/uur (erftoegangsweg) wordt Zuid 60 lokaal relatief druk. De intensiteiten zijn echter laag voor een gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur). Vanwege de hoge verkeersintensiteiten is uitgegaan van vrijliggende fietspaden. Bij de uitwerking kunnen (snelheidsremmende) maatregelen aan de orde zijn om de veiligheid te verbeteren.

Overige vragen bij Zuid 60

Vragen bij deze oplossing:

- Wandelnet wenst vanwege de kruising met het Pelgrimspad op Molenkade een ongelijkvloerse kruising voor wandelaars en fietsers (bijkomend voordeel voor schaatsters en pleziervaart)
- Bij Zuid 60 zou uitgegaan moeten worden van inpassing met een tunnel / aquaduct [45] [84]
- Een beweegbare brug is enkel voor pleziervaart en overbodig. Op de rest van de route zijn ook gewoon bruggen op 2.40m [67]

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Een hogere brug (met ongelijkvloerse kruising voor wandelaars etc) is binnen het molenbiotoop niet mogelijk. Oversteek van Zuid 60 is ter plaatse van het Pelgrimspad mogelijk. Bovendien ontstaat met de nieuwe brug de mogelijkheid om met het Pelgrimspad de boezem te gaan kruisen, waar deze route nu nog een 'lusje om' lijkt te maken.
- Door de impact en kosten van een tunnel (aquaduct onder de 3,5 meter diepe boezem) is hier niet vanuit gegaan. Bovendien heeft een tunnel geen meerwaarde als evacuatieroute.
- De uitgangspunten voor de brug zijn vergelijkbaar met die in Ottoland, waar ook een beweegbare brug is. De fietsbrug over de Ammersche Boezem ligt op grotere afstand van de molen(biotoop) waardoor deze hoger kan zijn. Bovendien moet voor autoverkeer uitgegaan worden van een sterkere brug (dikkere constructie) met een minder steile helling. Daarmee leidt een vaste brug niet tot lagere kosten.

Argumenten voor Zuid 80

Argumenten voor deze oplossing

- Zuid 80 is een oplossing voor de regio, een provinciale weg.
 - Zie hiervoor tevens de reacties m.b.t. doelbereik
- *Voor de meekoppelkansen voor openbaar vervoer en vergelijking met andere dorpen met een randweg wordt verwezen naar Zuid 60.*

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Zoals opgenomen in de haalbaarheidsstudie kan niet uitgegaan worden van een provinciale bijdrage aan deze weg.
- Gezien de afstand tot de dorpskern, wordt de meerwaarde voor het OV niet gezien. Een OV-route over Zuid 80 ligt op te grote afstand van het dorp.
- *Zie Zuid – 60 voor overige hiernaast genoemde aspecten.*
- N.b.: het waterschap is niet bereid een bijdrage te leveren aan een zuidelijke randweg; aan een noordelijke randweg zullen maximaal de kosten van de dijkverzwaring worden betaald.

Aandachtspunten bij Zuid 80

Aandachtspunten bij deze oplossing

- De meeste genoemde aandachtspunten zijn gelijk aan die van Zuid 60 en niet (nogmaals) opgenomen in dit overzicht (zie aandachtspunten zuid 60).
- Deze oplossing heeft grote impact op agrarische bedrijven en gaat ten koste van voortbestaan melkveebedrijven
- Een provinciale oost-west weg is er al, 5km naar het zuiden [69]
- Molenkade is nu een rustig pad en wordt gewaardeerd en veel gebruikt door fietsers/wandelaars/etc. Deze wordt doorsneden. [17]

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- De genoemde aandachtspunten onderschrijven de bevindingen van de haalbaarheidsstudie.
- De meeste genoemde aandachtspunten spelen bij Zuid 80 gelijk aan, of sterker dan bij Zuid 60.
- Anders dan bij Zuid 60 is een 80-weg niet opengesteld voor landbouwverkeer en kan vee niet oversteken. Er zijn hiervoor parallelwegen opgenomen, maar met name voor oversteken van vee wordt geen goede oplossing geboden. Deze oplossing raakt de bedrijfsvoering van meerdere bedrijven. In de raming voor Zuid 80 is reeds rekening gehouden met opkoop van enkele agrarische bedrijven.
- Een 80 variant doorsnijdt de Molenkade, waarbij naast verstoring (zicht/geluid) ook omlopen/fietsen aan de orde is.

Overige vragen bij Zuid 80

Overige vragen bij deze oplossing:

- Wandelnet geeft aan dat de kruising Pelgrimspad via de Molenkade onmogelijk wordt. Er ontstaat een (forse) omwandeling. Er wordt een ongelijkvloerse kruising voor wandelaars en fietsers voorgesteld. Deze kan door het tracé omhoog te brengen, of in een tunnelbak.

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Het omwandelen is opgenomen in de haalbaarheidsstudie als nadeel van deze oplossing. Aan weerszijden van de boezem zijn hiervoor parallelwegen voorzien naar de dichtstbijzijnde oversteekmogelijkheid (rotondes bij Fortweg en Essenweg).
- Het omhoog brengen van het tracé van de nieuwe weg is sterk kostenverhogend en is in het molenbiotoop niet mogelijk. Ook een tunnel, net buiten de waterkeringen van de boezem, is sterk kostenverhogend.

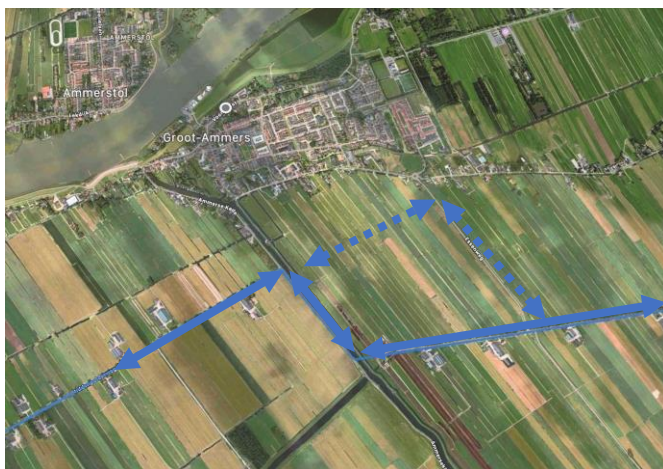
Andere oplossingen (andere ligging zuid 60)

Alternatieve oplossing

- In meerdere reacties wordt een alternatieve (4e) variant voorgesteld die via de Middenpolderweg en de Ammerse kade direct aansluit op de Peppelweg.

Motivatie

- Deze variant lijkt goedkoper, makkelijker en sneller te realiseren en heeft mogelijk minder nadelige gevolgen voor de natuur
- De hierbij noodzakelijke aanpassing van Ammerse kade biedt direct kansen om recreatieve faciliteiten te realiseren of te verbeteren.



Figuur: Indicatie Zuid 60 conform haalbaarheidsstudie (gestippeld) en voorgestelde variant.

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Deze oplossing kan gezien worden als een optimalisatievoorstel voor een Zuid 60-oplossing.
- Deze variant is in de haalbaarheidsstudie niet als basis genomen voor Zuid 60 genomen. Primaire reden is dat naar mate de afstand tot Groot-Ammers toeneemt de route minder aantrekkelijk wordt voor verkeer met herkomst/bestemming Groot-Ammers. Daarmee ontlast de 4e variant Voorstraat en Sluis minder en wordt vooral het doorgaand verkeer gefaciliteerd.
- Daarnaast zijn van deze verbinding geen wezenlijke voordelen en wel enkele nadelen geconstateerd. De Ammerse kade dient voor deze variant aangepast. Stabiliteit (geotechniek) is hierbij een aandachtspunt, en hiermee ook kosten en waterveiligheid. Daarbij liggen er grote kabels en leidingen (Oasen) aan weerszijden van de Ammersche Boezem.
- Deze (4e) variant leidt tot minder verandering van verkeer in Groot-Ammers en daarmee tot minder verkeer dat via de Haarsteeg, Molenlaan of Graafland naar het zuiden rijdt. Dit – genoemde voordeel – hangt direct samen met de verminderde afname van verkeer op de Voorstraat en Sluis ten opzichte van de in de haalbaarheidsstudie onderzochte variant Zuid 60.
- De betere score op natuur kunnen wij niet plaatsen. Voor deze (4e) variant gelden sterk vergelijkbare beschermingsregimes en juist langs de Ammersche Boezem is sprake van EVZ en diverse waargenomen soorten.
- Op deze variant is nu geen inspraak mogelijk geweest. Enkele andere reacties, die via de media deze oplossing tussentijds vernomen hebben, wijzen hier ook op.

Andere oplossingen (niet-infra maatregelen)



Overige (aanvullende) oplossingen

- In zienswijzen is een aantal alternatieve/ aanvullende niet-infra maatregelen benoemd
 - Verbod op zwaar verkeer
 - Bebording rotonde Oud-Alblas naar avonturenboerderij en naar Gelkenes (via provinciale wegen)
 - Routeplanners aanpassen
 - Handhaving maximum snelheid
 - Lokale maatregelen op bestaande route

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Besluitvorming over een vrachtverkeersverbod ligt reeds voor bij de gemeente. Voor lokaal niet-bestemmingsverkeer kan dit leiden tot forse omrijdroutes tot circa 30 km lengte. Met name voor landbouwverkeer zijn dergelijke omrijdafstanden vaak niet reëel. Een verbod op zwaar (vracht)verkeer en een randweg versterken elkaar.
- De provincie hanteert strikte richtlijnen om bebording eenduidig en overzichtelijk te houden. Bebording naar Gelkenes en de avonturenboerderij op de rotonde N481/N241 past hierin niet.
- De overheid gaat niet over de inhoud van routeplanners.
- Voor alle alternatieven wordt uitgegaan van de wegprofielen en inrichting die passen bij het betreffende wegtype, waarmee de kans op snelheidsovertredingen afneemt. Keuzes over handhaving zijn in het kader van een haalbaarheidsstudie niet aan de orde.
- De gemeente heeft naar aanleiding van het advies van de werkgroep Voorstraat-Sluis in 2019 maatregelen getroffen aan de bestaande route, waaronder het treffen van een voorrangsregeling en het verbeteren van de verkeersluizen.

Overige reacties en vragen

- Veel doorgaand verkeer mijdt de Voorstraat en rijdt door de dorpskern (Wilhelminastraat – Margrietstraat – Beatrixstraat – Irenestraat – Graafland). Doorgaande route wordt ook zo aangegeven vanuit Graafland (en tot voor kort andere kant op)
- Verkeersveiligheid (vooral voor fietsers) is een probleem (in heel het dorp).
- Op welke wijze gaat de gemeente Molenlanden de verkeersveiligheid van fietsers garanderen bij de keuze voor een noordelijke dan wel zuidelijke randweg? Wordt de aanleg van vrij liggende fietspaden overwogen?
- Gevraagd wordt om samen met een nieuwe randweg ook te zoeken naar een uitplaatsing van het tankstation naar een geschikte locatie aan nieuwe randweg
- Avonturenboerderij Fien en Teun wordt fors uitgebreid, waardoor de intensiteit van het verkeer verder toeneemt.
- Er liggen plannen om de gezamenlijke basisscholen in Groot-Ammers nabij de Haarsteeg te vestigen. Hebben de randwegen effect op verkeersdrukke daar?
- Mensen wisten van verkeersdrukke Voorstraat toen ze er kwamen wonen [25][28][32][33][91]
 - Er zijn al maatregelen/tegemoetkomingen geweest (o.a. isolatie)
- Randweg (Zuid) wordt gebruikt voor speculatie woningprijs aan Voorstraat [27]
- Worden molenbiotopen los gezien of als geheel? [104]

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Het is gebruikelijk dat bij drukke verkeer een alternatieve route neemt. Deze studie bevestigt niet, dat het om doorgaand verkeer gaat. In de regel is het eerst het verkeer met lokaal een herkomst of bestemming dat niet de 'hoofdroute' neemt.
- Met een randweg wordt beoogd de verkeersveiligheid in het dorp, waaronder die voor fietsers, te verbeteren. Bij het ontwerpen van de varianten is verkeersveiligheid (ook van fietsers) meegenomen. Concreet betekent dit dat in alternatief Zuid 80 parallelvoorzieningen zijn opgenomen. De verkeerstoename op enkele wegen bij Zuid 60 is aanleiding geweest hier ook een vrijliggend fietspad onderdeel te laten zijn van de oplossing. Bij variant Noord is in lijn met de situatie op de aanliggende dijkvakken en omdat fietsers via de bestaande route door het dorp kunnen gaan geen fietspad opgenomen.
- In het kader van de haalbaarheidsstudie is een eerste scan verricht naar de mogelijkheden voor het uitplaatsen. In geen van de varianten is deze opgave eenvoudig.
- Een nieuwe randweg kan bijdragen aan het beperken van hinder door toename van verkeer door ontwikkelingen in de omgeving.
- Bij de uitwerking van – verkeersmaatregelen bij – de vestigingsplannen voor de gezamenlijke basisscholen dient rekening gehouden te worden met eventuele veranderende verkeersstromen ten gevolge van een randweg. Zuidelijke varianten leiden zonder maatregelen tot meer verkeer op de Haarsteeg (tussen Gelkenes en de nieuwe verbinding).
- Indien sprake is van wettelijke (geluid)maatregelen maakt niet uit of de hinder voorzien was. Bij eventuele planschade kan 'voorzienbaarheid' een rol spelen.
- Voor de molens gelden meerdere beschermingsregimes, met eigen kaders. Per molen is een biotoop vastgesteld waar aan (hoogte)regels moet worden getoetst. Daarnaast is sprake van cultuurhistorische waarden (monumenten) en landschappelijke waarden, waar bij een beoordeling ook de waarde van het ensemble van molens, samen met o.a. de boezem en omliggende polderlandschap wordt betrokken.

Overige reacties en vragen

- Overweegt de gemeente ook om geen randweg te realiseren?
- Volgt voor de varianten nog een milieueffectrapportage?
- In het eindadvies van de werkgroep was ook een ontsluiting van Den Hartog buitendijks opgenomen. Waarom is deze nu niet onderzocht?
- Op welke wijze gaat de gemeente Molenlanden ervoor zorgen dat de maximale snelheid van motoren, personenauto's en vrachtwagens niet wordt overschreden en daarmee de verkeersveiligheid voor eenieder wordt verhoogd?
- Welke oplossingen ziet de gemeente Molenlanden om trottoirs (Voorstraat en Sluis) te verbreden (toto 150 cm)?
- Waarom is er in de haalbaarheidsstudie niet gekeken naar economische en toeristische belangen?
- Waarom heeft de gemeente ervoor gekozen om bij de keuze van te onderzoeken varianten geen gebruik te maken van de in het verleden, speciaal voor een randweg, aangekochte gronden?
- Op welke wijze wordt het participatieproces verder vormgegeven?

Duiding van de reacties ten behoeve van besluitvorming

- Er is nog geen keuze gemaakt over de haalbaarheid van een randweg. Het niet realiseren van een randweg kan ook uitkomst zijn van de haalbaarheidsstudie.
- De huidige quickscan geeft zicht op de verder te doorlopen procedure per oplossingsrichting. Afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting kan een MER aan de orde zijn.
- Een volwaardige randweg aan de rivierzijde van de dijk behoort niet tot de mogelijkheden. Aanbrengen van grond buitendijks is niet vergunbaar, vanwege het watervoerend deel van het rivierbed. Voorts wordt opgemerkt dat een eigen ontsluiting van Den Hartog Olie een ander wegprofiel heeft dan een noordelijke randweg, waarmee mogelijk is dat destijds tot een ander tracé op de zomerdijk is gekomen.
- Het realiseren van een randweg draagt bij aan minder verkeer op de bestaande route in Groot Ammers, waarmee er mogelijkheden ontstaan om deze verder in te richten conform de eisen die een verblijfsstraat hieraan stelt, o.a. met betrekking tot een verkeersveilige inrichting en ruimte voor de voetganger.
- In de haalbaarheidsstudie is gekeken naar de onderscheidende elementen voor de haalbaarheid van de verschillende varianten in lijn met de aan Antea Group gestelde vraag. In de komende fase wordt voor het gekozen alternatief in meer detail naar meer aspecten gekeken wordt.
- Haalbaarheidsanalyse is op basis van doelbereik en effecten. Grondposities spelen daarin een ondergeschikte rol (vooral als onderdeel van de kosten).
- Ingekomen reacties worden in geanonimiseerde vorm voorgelegd aan BW en gemeenteraad.