



Gemeente
Albrandswaard

NOTA ZIENSWIJZEN

(ONTWERP)BESTEMMINGSPLAN 'ZUIDELIJKE ENTREE OVERHOEKEN I EN II'

NL.IMRO.0613.ZuidEntreeOH-ONT1

23 maart 2020

Gemeente Albrandswaard

Nummer: 151343

1. INLEIDING

Voor de realisatie van een verbindingsweg tussen de Dienstenstraat en de Nijverheidsweg in Rhoon is een bestemmingsplan opgesteld. Het voorontwerp van dit bestemmingsplan heeft al eerder ter inzage gelegen. Inspraakreacties op het voorontwerp zijn beantwoord in de Nota van Inspraak en vooroverleg. Wijzigingen zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het college heeft op 7 januari 2020 besloten het ontwerpbestemmingsplan Zuidelijke entree Overhoeken I en II ter inzage te leggen.

Het ontwerpbestemmingsplan lag vanaf 10 januari 2020 tot en met 20 februari 2020 ter inzage. Reacties (zienswijzen) zijn verwerkt in deze nota. Overlegpartners en insprekers op het voorontwerpbestemmingsplan hebben een kennisgeving ontvangen over de terinzagelegging en over de beantwoording van hun inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan.

2. ZIENSWIJZEN OP HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Datum ontvangst	Nr. zienswijze	Naam reclamant	Adres
27-1-2020*	1	[REDACTED], namens [REDACTED]	Ambachtsweg [REDACTED], Rhoon
19-2-2020**	2	Vos en De Lange Advocaten, Namens [REDACTED]	1e Barendrechtseweg [REDACTED], Barendrecht (kantoor cliënt: Binnenbaan [REDACTED], Rhoon)

* Bevestiging van reclamant op verslag mondelinge zienswijze ontvangen op 20-2-2020

** Tevens een aangetekend exemplaar ontvangen op 20-2-2020

Hieronder volgt een puntsgewijze samenvatting en beantwoording van de zienswijzen.

Zienswijze 1

1. Reclamant is geen voorstander van de realisatie van de zuidelijke entree

- Reclamant stelt dat de verbindingsweg overbodig is, omdat nut en noodzaak van de verbindingsweg ontbreken.

Beantwoording

- De bereikbaarheid van het bedrijventerrein verbetert door het toevoegen van een extra volwaardige entree aan de Zuidzijde van het bedrijventerrein. Momenteel kent het bedrijventerrein Overhoeken I en II slechts één volwaardige ontsluiting, namelijk via de Rivierweg/Kleidijk. Daarnaast kan autoverkeer (met uitzondering van vrachtverkeer) het bedrijventerrein afrijden via de oprit van de Kleidijk/Groene Kruisweg.



De onderbouwing voor de realisatie van de verbindingsweg is nader toegelicht in de oplegnotitie 'Onderbouwing zuidelijke ontsluiting' welke als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen (bijlage 8 van de toelichting). De extra entree zorgt voor een robuuster verkeersnetwerk. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein is minder kwetsbaar en de impact van een eventuele opstopping of blokkade is minder groot.

Tot slot maakt het bestemmingsplan de aanleg van extra openbare parkeerplaatsen mogelijk. Deze parkeerplaatsen verlichten de parkeerdruk. Parkeren op het bedrijventerrein mag buiten de parkeervakken plaatsvinden. De overvloed aan geparkeerde auto's belemmeren een vlotte doorstroming. Met name langs de Industriebaan en de Dienstenstraat ontstaan daardoor knelpunten. De nieuwe entree zorgt in die zin ook voor een alternatieve route waardoor deze knelpunten zijn te ontwijken.

2. De aansluiting van de zuidelijke entree op de Dienstenstraat wordt mogelijk onoverzichtelijk

- a. Het kruispunt wordt onoverzichtelijk indien reclamant besluit het eigen perceel (A5879) met een hekwerk af te scherm of een container te plaatsen op dit perceel.
- b. Het is wenselijker dat het verkeer richting het noorden vanaf de verbindingsweg enkel linksaf kan slaan richting de Ambachtsweg. De Ambachtsweg en Dienstenstraat zouden dan eenrichtingsverkeer moeten worden.

Beantwoording

- a. In de huidige situatie is het perceel van reclamant ingericht met parkeerplaatsen, welke deels op grondgebied van de gemeente liggen (bijlage 1). Wanneer er een object (container of busje) wordt geplaatst dan wordt de zichtlijn op het kruispunt beperkt, maar dit leidt niet tot onveilige situaties. De snelheid van het autoverkeer is ter plaatse laag en er blijft zicht op het verkeer uit de zijwegen. Hierdoor is er geen sprake van een groot risico.
- b. Vooralsnog gaat het plan er niet vanuit dat de verkeerscirculatie aangepast hoeft te worden. De verkeersintensiteit op de Ambachtsweg en Dienstenstraat levert geen knelpunten op qua verkeersafwikkeling. Het bestemmingsplan, noch de variant van de ontsluitingsweg staat een dergelijke inrichting voor de toekomst in de weg. Het grote nadeel van eenrichtingsverkeer is dat bestemmingsverkeer minder vrij over het bedrijventerrein kan bewegen en dit voor enkele percelen een grote omweg tot gevolg heeft. Bovendien vraagt deze maatregel aanvullende verkeersaanpassingen, zoals nieuwe bebording.

3. Wat gebeurt er met de afslag linksaf (vanaf Groene Kruisweg) op de kruising Rivierweg/Kleidijk?

- a. Langere voertuigen die vanaf de Groene Kruisweg Overhoeken op willen rijden blokkeren nu het overige verkeer. Wenselijker is dat verkeer vanaf de Rivierweg niet meer linksaf via de Kleidijk Overhoeken op kan rijden. Verkeer zou dan via de rotonde Rivierweg/Rhoonse Baan terug moeten rijden en dan rechtsaf de Kleidijk op rijden, of doorrijden naar de nieuwe verbindingsweg. Dit laatste is volgens reclamant de meest gunstige variant.

Beantwoording

- a. Hier worden geen aanvullende maatregelen getroffen. Op kruispunt Rivierweg / Kleidijk is in 2016 een opstelstrook voor links afslaand verkeer gerealiseerd. Hierdoor is de hinder van links afslaand verkeer afgenomen. Doorgaand verkeer op de Rivierweg kan over het algemeen links afslaande voertuigen passeren.

4. Geen noodzaak voor meer openbare parkeerplaatsen

- a. Ondernemers op het bedrijventerrein dienen parkeren op eigen terrein op te lossen. Door de komst van nieuwe bedrijven met kantoorfuncties en door de groei van bestaande bedrijven wordt steeds meer in openbaar gebied geparkeerd. Op diverse plekken ontstaan gevaarlijke situaties. Vooral op de zuidwesthoek van de bocht Dienstenstraat/Ambachtsweg en rond het kruispunt van de Ambachtsweg/Industrieweg staan voertuigen hinderlijk geparkeerd. Reclamant geeft aan dat, in tegenstelling tot veel andere bedrijven op het bedrijventerrein, het parkeren zelf wel op eigen terrein op te lossen.
- b. De gemeente zou moeten handhaven op verkeerd geparkeerde voertuigen.

Beantwoording

- a. Het klopt dat de gemeente vindt dat ondernemers het parkeren op eigen terrein moeten oplossen. Door de groei van veel bedrijven over de jaren heen blijkt de feitelijke situatie anders te zijn. Handhaven is lastig aangezien parkeren in openbaar gebied niet is verboden. De overvloed aan geparkeerde voertuigen zorgt voor verkeersproblemen. Het instellen van een verbod om buiten de parkeervakken te parkeren biedt geen oplossing voor de aanwezige parkeerdruk.
In 2014 is bij de herinrichting van het openbaar gebied ervoor gekozen om het parkeren in de openbare ruimte beter te reguleren door (meer) parkeerplaatsen te faciliteren. De parkeerdruk is echter nog steeds hoog, waardoor bijvoorbeeld langs de Industrieweg en de Dienstenstraat knelpunten ontstaan. Door extra parkeerplaatsen aan te leggen, bovenop de te compenseren parkeerplaatsen is beoogd de algehele bereikbaarheid van en over het terrein te verbeteren.
- b. Er wordt gehandhaafd door de politie en door BOA's op basis van verkeersregels. Hieronder valt handhaving op verkeerd geparkeerde voertuigen.

5. Verwijderen uitrit perceel Nijverheidsweg 1

- a. De langere voertuigen die dit terrein in- en uitrijden zorgen voor een gevaarlijke situatie op de Rivierweg.

Beantwoording

- a. De inrit van het perceel Nijverheidsweg 1 aan de Rivierweg is onwenselijk. In de beoogde situatie wordt enkel nog gebruik gemaakt van de ontsluiting van dit perceel via de Nijverheidsweg. Deze ontsluitingsweg ligt er al en krijgt in het nieuwe bestemmingsplan een verkeersbestemming. In de toelichting van het bestemmingsplan is een schetsontwerp opgenomen over de beoogde aansluiting van deze erftoegangsweg op de zuidelijke entree.



Zienswijze 2

1. **Het geheel schrappen van de opstelstrook voor verkeer dat het milieupark wenst te bezoeken is bezwaarlijk**
 - a. De bereikbaarheid van het perceel van reclamant (Nijverheidsweg 1) komt in het gedrang
 - b. De verkeersveiligheid komt in het gedrang door stilstaande auto's bij een wachtrijlengte tot meer dan 70 meter. Deze auto's blokkeren de ontsluitingsweg. Bovendien dienen vuilniswagens de wachtrij te kruisen. Het wachtrijonderzoek in het bestemmingsplan toont aan dat in 7% van de metingen er een wachtrij voor de milieustraat staat van langer dan 50 meter (waarvan op onderzoeksdag zelfs gedurende 20% van de onderzoekstijd). Daarnaast is in 60% van de gevallen een wachtrij gemeten, het bestemmingsplan voorziet hier niet in.
 - c. Reclamant verzoekt de gemeente alsnog een wachtrij op te nemen in het ontwerp. Het schrappen van de wachtrij is gedaan om budgettaire en praktisch redenen. De rechtvaardiging van die keuze is op basis van de enkele aanname dat de wachtrijlengte en het aantal piekmomenten zal afnemen als gevolg van een verruiming van de openingstijden van de milieustraat. Hier staat tegenover dat door realisatie van woonwijken in de omgeving het gebruik van de milieustraat juist zal intensiveren.
 - d. Reclamant stelt daarom de volgende opties voor:
 - Optie 1: Wachtend verkeer op het terrein van de gemeentewerf oplossen.
 - Optie 2: De weg zodanig te verbreden dat een opstelstrook van 55 of 70 meter wordt aangebracht zonder dat deze strook ten koste gaat van de huidige beschikbare rijstroken.
 - Optie 3: Creëer een extra toegangsweg voor verkeer naar de milieustraat vanaf de Rhoonse Baan. Verkeer verlaat de milieustraat via de Nijverheidsweg.

Beantwoording

- a. Het perceel op Nijverheidsweg 1 heeft in de huidige situatie in principe twee ontsluitingen, namelijk een ontsluiting via de Rivierweg en een ontsluiting via de Nijverheidsweg. Momenteel wordt enkel de ontsluiting via de Rivierweg gebruikt. De ontsluiting via de Nijverheidsweg is praktisch afgesloten, omdat daar nu containers en een aanmeldpaal van de Gemeentewerf de weg blokkeren. Deze zaken dienen verwijderd te worden om de ontsluiting via de Nijverheidsweg mogelijk te maken.

Reclamant heeft het perceel aan de Nijverheidsweg 1 destijds van de gemeente gekocht in de wetenschap dat de ontsluiting aan de Rivierweg afgesloten zou worden. Het perceel is dan alleen nog via de Nijverheidsweg ontsloten.

De Nijverheidsweg ligt nu in een bestemming "Bedrijf" en krijgt in het nieuwe bestemmingsplan de bestemming "verkeer". Het bestemmingsplan staat daardoor de bereikbaarheid van de Nijverheidsweg ook niet in de weg.

In het ontwerp voor de nieuwe zuidelijke entree verandert de ontsluitingsweg via de Nijverheidsweg. De bochtstralen die zijn gehanteerd zijn berekend op basis van een trekker met oplegger (zie tekening bijlage 2). Deze voertuigen kunnen de bocht halen. Het perceel aan de Nijverheidsweg is dus volgens het huidig ontwerp bereikbaar.

Mocht bij de technische uitwerking blijken dat het nodig is om de ontsluitingsweg anders aan te leggen of te verbreden, dan biedt dit bestemmingsplan voldoende ruimte om die maatregel te

nemen. Het bestemmingsplan staat de bereikbaarheid van het perceel van reclamant niet in de weg.

- b. De ontsluiting van het perceel van reclamant via de Nijverheidsweg wordt niet onveilig geacht. In het huidige ontwerp zijn ruime bochtstralen aangehouden, groot genoeg voor trekkers met oplegger (zie bijlage 2). De bochten zijn bovendien overzichtelijk en de snelheid van het verkeer is laag. Er is voldoende ruimte voor verkeer om elkaar te passeren.

Reclamant verwacht dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt door voertuigen die wachten voor de milieustraat. Reclamant onderbouwd dit met een uitsnede van gegevens uit het onderzoek van Graafftraffic.

Het wachtrijonderzoek van Graafftraffic gaat niet uit van een representatieve situatie op een doordeweekse dag, maar van een representatieve situatie op zaterdagen. Reden hiervoor is dat gekeken is naar de eventuele terugslag van een wachtrij naar doorgaande wegen. Om dit te onderzoeken is gekeken naar de drukste momenten in het jaar. Uit gegevens van de milieustraat blijkt dat vooral zaterdagen druk bezocht worden (meer bezoeken binnen een korter tijdsbestek).

In de huidige situatie kan in het wachtend verkeer in theorie terugslaan tot aan de rotonde van de Rhoonse Baan, zonder dat dit voor grote verkeersopstoppingen zorgt op doorgaande wegen. In de huidige situatie is de Rhoonse Baan die doorgaande weg. In de nieuwe situatie takt de gedeelde ontsluiting van de milieustraat en het perceel van Reclamant aan op de zuidelijke entree. De afstand tussen de milieustraat en de doorgaande weg wordt daardoor korter. Daarmee is ook de buffer om eventueel wachtend verkeer op de erftoegangsweg op te vangen verkort.

Uit het onderzoek van Graafftraffic blijkt dat zelfs op drukke zaterdagen de wachtrijlengte niet door zal slaan tot aan de beoogde zuidelijke entree. Wachtrijen op zaterdag zijn zelden langer dan 50 meter (7% van de tijd), laat staan langer dan 70 meter (0,5% van de tijd).

Hierdoor zijn geen opstoppingen op doorgaande wegen te verwachten.

Het ligt niet in de lijn der verwachtingen dat wachtrijen groter worden in de toekomst als gevolg van woningbouwprogramma's in de omgeving van het plangebied. Het aantal extra huishoudens is beperkt ten opzichte van het bestaand aantal huishoudens dat de milieustraat momenteel bedient. Voor zover dit leidt tot een toename van verkeer naar de milieustraat, zal het aantal verkeersbewegingen doordeweeks minder snel oplopen dan op de zaterdag. Tot slot kan nogmaals benadrukt worden dat de openingstijden van de milieustraat verruimd zijn ten opzichte van de onderzoeksperiode van Graafftraffic (2017).

Het klopt dat langer vrachtverkeer de weghelft deels moet oversteken om de bocht te halen. Dit betekent dat vrachtverkeer moet wachten als zich op de andere weghelft een voertuig begeeft. Dit is het gevolg van de eigenschappen van de langere voertuigen, niet van de gehanteerde bochtstralen of wegbreedte.

Vuilniswagens hoeven de wachtrij niet te kruisen. Zij staan of in de rij, of passeren de wachtrij bij het verlaten van de gemeentewerf, zoals nu ook het geval is. Dit zou veranderen indien wel sprake was van een aparte opstelstrook. Vuilniswagens zouden dan de wachtrij deels moeten



passeren om deze vervolgens te kruisen. Hoewel ook die situatie oplosbaar is, gaat het huidige ontwerp uit van een situatie zonder opstelstrook.

Kortom er is geen aanleiding om te veronderstellen dat eventueel wachtend verkeer voor de milieustraat leidt tot een onveilige situatie op de Nijverheidsweg.

- c. Op basis van huidige inzichten is er geen noodzaak om een aparte rijstrook op te nemen voor wachtend verkeer. Het wachtrijonderzoek is uitgevoerd tijdens de ontwerpfase voor de zuidelijke entree. In die fase is rekening gehouden met een mogelijkheid om een aparte strook voor wachtend verkeer naar de milieustraat op te nemen in het ontwerp.

In het wachtrijonderzoek van Graafftraffic zijn twee ontwerpvarianten van de zuidelijke entree onderzocht. De ontwerpvarianten gaan ieder uit van verschillende aansluiting van de erfontsluitingsweg van het perceel van reclamant en gemeentewerf naar de zuidelijke entree, waarbij de lengte een potentiële de opstelstrook verschilt. Variant 1 bevat een opstelstrook van 70 meter en variant 2 bevat opstelstrook van 55 meter. Uit het wachtrijonderzoek blijkt dat het op drukke zaterdagen voor kan komen dat er sprake is van een wachtrij langer dan 55 meter. Graafftraffic adviseert op basis daarvan om voor variant 1 te kiezen.

Het huidige schetsontwerp is gebaseerd op de ontwerpvariant 2, echter is de opstelstrook uit het ontwerp gehaald. Het aanbrengen van de opstelstrook leidt tot een aanzienlijke doch ondoelmatige extra investering.

Wachtrijen zijn namelijk zelfs op zaterdagen zelden langer dan 50 meter. De aanwezigheid van kabels en leidingen maakt de benodigde verbreding van de weg aanzienlijk prijziger. Het effect op de terugslag van de wachtrij op de Zuidelijke entree is nihil. De totale lengte van de erfontsluitingsweg is namelijk ca. 80 meter. Pas vanaf een wachtrijlengte van meer dan ca. 80 meter slaat het verkeer terug op een doorgaande weg.

De enige reden die overblijft om een opstelstrook toe te voegen is om het perceel van reclamant beter te ontsluiten. Deze ontsluiting zal door reclamant hoofdzakelijk doordeweeks gebruikt worden. Op doordeweekse dagen ligt het aantal bezoeken aan de milieustraat aanzienlijk lager (zie ook Graafftraffic 2018, p.6).

Het aanbrengen van een aparte opstelstrook vraagt om een aanzienlijk grotere investering. De ontsluitingsweg dient verbreedt te worden, waardoor kabels en leidingen verlegd moeten worden. Bovendien kan de watergang niet verder versmallen dan nu is ontworpen. Het waterschap hanteert namelijk een minimale breedte van 4 meter. Er moet dan met damwanden gewerkt worden om aan deze voorwaarde te voldoen. Dit maakt de wegverbreding aanzienlijk prijziger.

In de afweging tussen de verwachte investeringskosten en het effect op de bereikbaarheid van het perceel van reclamant ziet de gemeente onvoldoende redenen om deze investering te rechtvaardigen.

Mocht bij de verdere uitwerking blijken dat een aparte wachtrij toch noodzakelijk of wenselijk is, dan staat het bestemmingsplan deze ontwikkeling niet in de weg.

- d. In reactie op de voorgestelde opties door reclamant.

Optie 1: Wachtend verkeer op het terrein van de gemeentewerf oplossen.

Er is geen ruimte op het terrein van de milieustraat om de capaciteit voor wachtend verkeer uit te breiden.

Optie 2: De weg zodanig te verbreden dat een opstelstrook van 55 of 70 meter wordt aangebracht zonder dat deze strook ten koste gaat van de huidige beschikbare rijstroken.

Het idee om een opstelstrook voor wachtend verkeer op te nemen in het ontwerp is vooralsnog losgelaten. Naar oordeel van de gemeente is een extra opstelstrook niet nodig. De investering die dit vraagt is daarom niet doelmatig. Overigens staat het bestemmingsplan een dergelijke maatregel in de toekomst niet in de weg.

Optie 3: Creëer een extra toegangsweg voor verkeer naar de milieustraat vanaf de Rhoonse Baan. Verkeer verlaat de milieustraat via de Nijverheidsweg.

Het toevoegen van een entree voor de milieustraat aan de Rhoonse Baan is niet wenselijk. In tegenstelling tot de huidige ontsluiting, is de Rhoonse Baan een doorgaande weg. Het is niet wenselijk om op een doorgaande weg (en zo dicht op 2 bestaande rotondes) een inrit toe te voegen.

Tevens is het niet realistisch om een eventuele wachtrij op de Rhoonse Baan op te vangen. Dit is een doorgaande weg met aanzienlijk meer verkeer. De Nijverheidsweg is daarentegen een verlengde erftoegangsweg, die voldoende capaciteit biedt om eventueel wachtend verkeer op te vangen.

Hoewel het huidig schetsontwerp van de zuidelijke entree er niet vanuit gaat dat door reclamant aangedragen opties worden toegepast, staat het voorliggende bestemmingsplan de toepassing van deze opties niet in de weg.

2. Te krappe bochten

- a. Naar aanleiding van de inspraakreactie over de te krappe bochten in het schetsontwerp is reclamant niet gevraagd om specificaties van grootste voertuigcombinatie zoals in de Nota van Inspraak staat vermeldt.
- b. Reclamant stelt dat de ontsluitingsweg de verkoopbaarheid/verhuurbaarheid van zijn perceel negatief beïnvloed. Het vooruitzicht om met zwaar materieel langs een lange rij wachtende auto's te moeten met een bocht die enkel is te maken door op de andere weghelft te rijden, is een weinig aantrekkelijk perspectief voor potentiële huurders.
- c. Er ontbreekt een bijlage bij de nota waarin de rijcurve opgenomen is bij een snelheid van 10 km/uur.
- d. Wachtend verkeer vormt een risico op ongevallen in de wetenschap dat de vrachtwagencombinatie de weghelft moet oversteken om de bocht te halen.



- e. De te krappe bocht kan voorkomen worden door te kiezen voor een logischer en rechter verloop van de weg, of door het creëren van een bredere uitwijkmogelijkheid naast de weg.

Beantwoording

- a. Tot vorig jaar was reclamant zowel grondeigenaar van het perceel Nijverheidsweg als directeur van het bedrijf dat het perceel huurt. Inmiddels is reclamant enkel nog grondeigenaar van dit perceel.
Naar aanleiding van de inspraakreactie zijn om praktische redenen bij de huurder en gebruiker van het perceel firma W. van den Heuvel (de huidige gebruiker van het terrein) specificaties opgevraagd van voertuigen die van en naar het perceel Nijverheidsweg 1 rijden.
In de berekening van de bochtstralen is in het huidige ontwerp uitgegaan van een trekker met oplegger (zie bijlage 2).
- b. Het staat reclamant vrij om na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek tot vergoeding van planschade aan te vragen bij de gemeente.
Reclamant baseert een beperking van verkoopbaarheid/verhuurbaarheid op het gegeven dat langere voertuigen vanaf het eigen perceel in de nieuwe situatie wachtend verkeer moet passeren en een weghelft moet oversteken. In dat kader wordt reclamant erop gewezen dat in de huidige situatie dergelijke belemmeringen evengoed aan de orde zijn. In plaats van wachtend verkeer dient afslaand zwaar verkeer een drukke weghelft over te steken. Vrachtverkeer moet in dat geval wachten op passerend verkeer.
Reclamant is eigenaar van het perceel Nijverheidsweg 1. Dit perceel is gekocht van de gemeente. Bij de koper was bij de aankoop bekend dat de inrit naar de Rivierweg zou worden verwijderd. Reclamant had daardoor bij de aankoop van het perceel rekening kunnen houden dat het perceel enkel via de Nijverheidsweg ontsloten zou worden. Dit is ook zonder bestemmingsplanwijziging al mogelijk, omdat de desbetreffende ontsluiting er al ligt. Het nieuwe bestemmingsplan geeft deze ontsluiting een verkeersbestemming.
Hoewel het kan voorkomen dat in de nieuwe situatie grotere voertuigen moeten wachten voor wachtend verkeer naar de milieustraat ontstaat geen onaanvaardbare verslechtering van het gebruik van het perceel.
- c. Deze bijlage ontbreekt inderdaad bij de nota van Inspraak en Vooroverleg. De illustratie met rijcurve is alsnog opgenomen als bijlage bij deze nota (zie bijlage 2).
- d. Indien er sprake is van een langere wachtrij (vanaf ca. 55 meter) kan het zijn dat vrachtverkeer van het perceel Nijverheidsweg 1 moet wachten. Er is geen aanleiding om te denken dat dit tot een onveilige verkeerssituatie leidt. De snelheid van het verkeer is laag en de situatie is overzichtelijk.
- e. Reclamant maakt melding van meerdere te krappe bochten. Uit de zienswijze is niet helemaal duidelijk of het advies voor "*een rechter en logischer verloop van de weg*" betrekking heeft op de bochten om het perceel van Nijverheidsweg 5 heen (oftewel de verbinding naar de zuidelijke entree) of om nieuwe weg van de Nijverheidsweg naar de Dienstenstraat (de zuidelijke entree zelf). De vraag wordt daarom voor beide gevallen beantwoord.

Rechtstrekken zuidelijke entree

Bij de eerdere planvorming is gekeken naar meerdere varianten om de Dienstenstraat en de Nijverheidsweg met elkaar te verbinden. Onder andere, maar niet uitsluitend, is gekeken naar

varianten die over de huidige waterpartij lopen of bestaande eigendommen van andere bedrijven kruisen. Deze varianten zijn om meerdere redenen niet haalbaar gebleken. Belangrijkste redenen daarvoor zijn de particuliere grondposities in het gebied en de ligging van kabels en leidingen, waaronder de RRP (Rotterdam-Rijn-Pijpleiding) en een hogedruk-gasleiding. Uit gesprekken met de RRP is gebleken dat de leiding aan de noordzijde van het plangebied dieper ligt dan aan de zuidzijde. Civieltechnisch is de betere en veiligste variant om de overkluizing van deze leiding zoveel mogelijk aan de noordzijde te leggen, dus nabij de bestaande Dienstenstraat.

Met het oog op deze keuze is het ontwerp verder uitgewerkt, waarbij ook rekening is gehouden met de bestaande waterpartij en watergang. Dit heeft tot het huidige ontwerp geleid.

In het geval reclamant doelt op de bocht bij de huidige Dienstenstraat wordt verwezen naar de afweging dat de overkluizing van de RRP-leiding leidend is geweest. De rijcurve voor vrachtwagencombinaties aldaar is in onderzoek mogelijk gebleken.

Rechttrekken aansluiting op de zuidelijke entree

Het is niet mogelijk en wenselijk om de bocht om het perceel Nijverheidsweg 5 te vervangen door een rechte doorsteek. Allereerst is dit perceel niet in eigendom van de gemeente. Ten tweede ontstaat hierdoor een schuine aansluiting op de zuidelijke entree. Dit is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Tot slot leidt het huidig schetsontwerp juist tot een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. De twee krappe bochten in de Nijverheidsweg worden vervangen door één doordraaiende bocht. Deze bocht is ruimer en overzichtelijker dan de huidige situatie.

De rechte doorsteek zoals voorgesteld door reclamant creëert een scherpere bocht naar rechts die voor vrachtwagencombinaties tot meer problemen kan leiden.

3. WIJZIGINGEN IN BESTEMMINGSPLAN ALS GEVOLG VAN ZIENSWIJZEN

In onderstaande overzicht is per punt uit de zienswijze aangegeven of het ontwerpbestemmingsplan is gewijzigd.

Zienswijze	Punt	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen
1	1-5	-
2	1-2	-

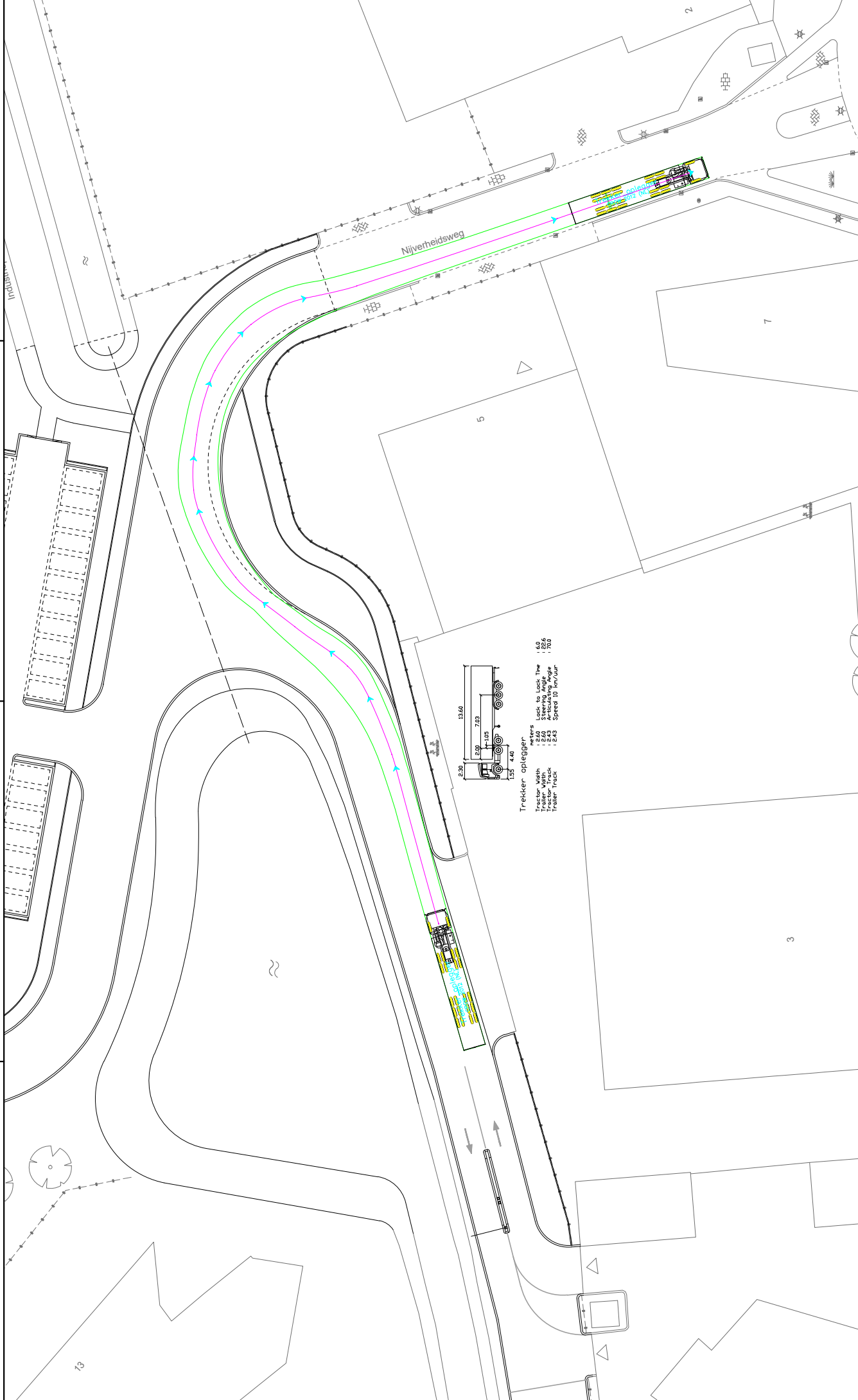
Het bestemmingsplan is niet gewijzigd naar aanleiding van zienswijzen.



Bijlage 1: huidige inrichting perceel A5879



Bijlage 2: Ontwerp zuidelijke entree en rijcurve Nijverheidsweg



GEMEENTEBARENDRECHT

Gemeente Albrandswaard

BAS Ontwerper
Postbus 271
2001 AG Rotterdam

GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING BAR
GEMEENTE ALBRANDSWAARD
Ontwerp Overhoeken Industrief rijcurve

Tekeningnummer:
A-RZ-02-004

Schaal: 1:200
Afm: A1
Gemaakt: TJ

Gepland: PD
Beleider: n.v.l.
Projector: n.v.l.

GEWAS
GEMEENTE RIDDERENK

1:200

13

7

5

3

2

INDUSTRIEWEG