
Aan : leden van de raad
Van : J. van Duin
Toestel : 218
Betreft : Aanvullende info N307 ten behoeve van commissiebehandeling
Kopie aan : Roelof Siepel
Bijlage(n) : memo stand van zaken zienswijzen AZC en bewoners Vossemeerdijk

Datum : woensdag 30 september 2020

Bericht namens Portefeuillehouder R. Siepel.

Op de raadsinformatieavond d.d. 8 september jl. inzake de voorgenomen vaststelling van het bestemmingsplan N307 is afgesproken uw raad op de hoogte te houden van eventuele laatste ontwikkelingen met betrekking tot dit onderwerp. Bijgaand treft u aan een memo van de provincie, met daarin beschreven de recente ontwikkelingen met betrekking tot de ingediende zienswijzen van het AZC en de bewoners van de Vossemeerdijk.

Datum
29 september 2020

Aan
Guido Koolhaas

Afdeling
INFRA

Van
Froukje Oostra

Doorkiesnummer
06-52018531

Betreft
17322 - 2020- MEMO N307: Issues besluitvorming gemeente Dronten

Afschrift
Marcel van Dijk

Opmerkingen

Aanleiding

In de Gemeente Dronten ligt het definitieve bestemmingsplan N307 Roggebot-Kampen voor ter besluitvorming. Op 1 oktober vindt er een commissievergadering plaats, op 22 oktober is vervolgens de besluitvorming in de Raad gepland. Op twee onderwerpen zijn, in de periode van de informatieavond voor de Raadsleden van de gemeente Dronten, nog ontwikkelingen geweest:

- Het akkoord van het COA op de locatie van de bushaltes langs de vernieuwde N307, en de looproute daarnaartoe;
- De zorgen van de bewoners van Vossemeerdijk 50 - 56 jegens de plannen.

Deze memo informeert de Wethouder over deze onderwerpen.

Stand van zaken COA/AZC

A. Situatie

Het AZC aan de Vossemeerdijk 40 te Dronten heeft voor voetgangers een korte route tot haar beschikking naar bushaltes ter hoogte van de rotonde nabij de Roggebotsluis. Beide bushaltes kunnen bereikt worden via een voetpad en zebrapad dat direct aansluit op de N307. In de nieuwe situatie komt de bushalte van Kampen richting Dronten ca. 150 dichterbij het AZC te liggen. Anders is het met de bushalte van Dronten richting Kampen: de afstand tussen beide bushaltes is ca 550m. Hiervoor moeten buspassagiers met bestemming of herkomst AZC een U-route lopen. De zorg van het AZC, is dat er een kortere route gekozen wordt die óver de N307 loopt (in plaats van de voorkeursroute die langs de N306 loopt). Deze route over de N307 is onveilig: de maximum snelheid is ter plaatse 80km/u en rijbanen worden met geleiderails van elkaar gescheiden waardoor een snelle oversteek niet mogelijk is. Dat de N307 daarnaast ook verhoogd ligt (steile taluds) ten opzichte van de beide bushaltes is voor het AZC geen garantie dat bezoekers van het AZC de gevaarlijke route niet gaan gebruiken.

B. Doorlopen proces

In de periode september 2019 tot en met september 2020 zijn een veelheid aan gesprekken gevoerd met het COA/AZC om met elkaar de belangen van het COA/AZC en het project N307 op elkaar af te stemmen. De opdracht gevende provincies voor het project N307 en het project N307 voelen zich verantwoordelijk voor de veiligheid van de bewoners van het AZC. Dit betekent dat in het proces alle mogelijkheden verkend zijn om tot een veilige situatie te komen. Ook een verkeerspsycholoog is ingeschakeld. Eind juni 2020 waren het project N307 en het AZC akkoord over de oplossing van het verplaatsen van de voetgangersroute op het terrein van het AZC en is de verdere uitwerking gestart. Begin september 2020 heeft het AZC te kennen gegeven toch niet tevreden te zijn met de oplossing. Begin oktober 2020 blijkt dat het AZC alleen tevreden is met een tunnel, een voetburg of het aanpassen van de bus route omdat deze oplossingen volgens het AZC de enige veilige oplossingen zijn.

C. Aangeboden oplossingen

Begin 2020 is verkend of de ongewenste oversteek van de N307 middels het opwerpen van barrières (hekwerken en waterpartijen) voorkomen kon worden. Gebleken is dat er altijd een doorgang is (ter hoogte van de op en afrit van de N306) en dat daarmee het ongewenste oversteken niet voldoende ontmoedigd werd. Halverwege 2020 is daarom onderzocht of het verplaatsen van de voetgangersingang op het terrein van het AZC tot een verdere ontmoediging van het oversteken kon leiden. Met het verplaatsen van de ingang naar een ander punt op het AZC-terrein is er sprake van een dubbele barrière. Deze wordt gevormd door de reeds aanwezige perceelafscheiding in de vorm van een sloot en de bomenrij met onder begroeiing die tussen sloot en N307 aanwezig is. Aan het AZC is aangeboden dat in de werkzaamheden van de N307 ook het voetpad op het terrein van het AZC wordt gerealiseerd en dat er voldoende perceelafscheiding is dan wel komt om ongewenst oversteken te voorkomen.

D. Standpunt N307

Het projectteam van de N307, hierin gesteund door landsadvocaat Liesbeth Schippers, stelt dat de nieuwe situatie, en de maatregelen die aan het AZC zijn voorgesteld, voldoende zijn om de gevaarlijke oversteek van de N307 te ontmoedigen. Een onafhankelijk verkeerspsycholoog komt ook tot deze conclusie. De provincies willen ook geen gevaarlijke situaties op de N307 door overstekende bewoners van het AZC. Daarom is er nadrukkelijk door de verkeerspsycholoog onderzoek gedaan om te controleren of het voorgestelde ontwerp veilig is. Het optisch wegnemen van het zicht op de bushalte en door het blokkeren van de directe doorgang naar de N307 bij de bestaande ingang (door het bramenbosje te laten dichtgroeien), de ingang op het AZC-terrein te verplaatsen en hiervoor een voetpad te realiseren (in beton, met hekken afgescheiden zodat ongeoorloofde toegang op het AZC voorkomen kan worden met verlichting), is voldoende.

Daarnaast is het zo dat als een bewoner van het AZC de N307 wil oversteken, om zo minder afstand af te leggen naar zijn bestemming, geen verplichting met zich mee brengt om een tunnel of een brug aan te leggen. De provincie heeft deze maatregel (een burg of tunnel) in vergelijkbare situaties ook niet toegepast.

Gelet op bovenstaande ziet de provincie ook geen reden om in deze situatie af te wijken.

Het voorstel van het project N307 aan COA/AZC gaat veel verder dan vanuit de wet en regels noodzakelijk is, vindt ook de landsadvocaat. De kosten voor de voorgestelde oplossing worden door het project gedragen.

Het verzoek van het AZC om de bus route aan te passen kost €300.000,= per jaar (omdat hiervoor een extra bus ingezet moet worden om aansluiting van de trein te kunnen halen) dit is maatschappelijk niet verantwoordt.

- Het aanbrengen van een extra onderdoorgang onder de N307 (op 200 afstand van de onderdoorgang voor de N306) brengt mogelijk onveilige situaties met zich mee (hangen in de tunnel) en is qua kosten maatschappelijk niet verantwoordt.
- Het bestemmingsplan staat de aanleg van een voetgangersbrug toe echter vanuit het beleid van provincie in vergelijkbare situaties, kosten en vanuit mogelijk onveilige situaties (gooien van voorwerpen van de burg of mogelijk springen) is een burg niet opgenomen in het ontwerp.

E. Vervolg

Projectteam N307 blijft in gesprek met het AZC over de invulling van het te verplaatsen voetpad en de ingang op het AZC terrein alsmede over de realisatie van de vernieuwde N307 en de gevolgen daarvoor voor bewoners, bezoekers en medewerkers. Een burg, tunnel of het verplaatsen van de bus route is niet bespreekbaar. Alle andere oplossingen zijn bespreekbaar. Mocht het COA/AZC uiteindelijk niet akkoord gaan met de geboden oplossingen dan is een gang naar de Raad van State voor beroep mogelijk.

Relevante overwegingen Vossemeerdijk 50 - 56**A. Situatie**

De bewoners aan de Vossemeerdijk 50 – 56 zijn niet tegen de ontwikkelingen aan de N307. Ze zijn zich bewust dat de wijzigingen nodig zijn en niet alleen maar verslechtering van de woonsituatie tot gevolg heeft. Dat de geluidbelasting als gevolg van de N307, door het toepassen van geluidreducerend asfalt afneemt, is prettig. Bewoners ageren tegen echter twee onderwerpen: de uitgangspunten in het akoestisch onderzoek en het niet opnemen van geluidschermen in de ontwerpen die nu gepresenteerd zijn.

B. Doorlopen proces

De bewoners van de Vossemeerdijk zijn in verschillende gesprekken, zowel 1 op 1 als samen met de directe omgeving, betrokken bij de planvorming. Planvorming is al voor 2013 gestart. In de lange doorlooptijd zit ook de crux, namelijk de aanpassing van het voorontwerp ('kattenrug') naar het planontwerp zoals deze nu voorligt. Het nu voorliggende ontwerp heeft geleid tot extra zorgen bij de bewoners. In 2018 is toegezegd om extra aandacht voor de bewoners van de Vossemeerdijk 50 – 56 te hebben om de zorgen te verminderen, vooral op geluid, zicht op de weg en licht van koplampen in de auto. In het laatste gesprek, d.d. 25 september 2020, met de bewoners van de Vossemeerdijk is nadrukkelijk aangegeven dat ook bij de verdere uitwerking aandacht zal zijn voor de belangen van deze bewoners.

C. Huidige ontwerpen

In het laatste gesprek met de bewoners op 25 september j.l. is aangegeven dat de zorgen niet minder zijn geworden. De bewoners hebben onvoldoende houvast (juridisch) om te vertrouwen op de verdere uitwerking en twee bewoners blijven vasthouden aan benodigde aanpassingen in het akoestische onderzoek (in de uitgangspunten daarvan). Ze worden hierin gesterkt door een Raad van State procedure die gevoerd is in 2013, waar ze overigens op bijna alle aangedragen punten in het ongelijk zijn gesteld dan wel niet tot de gewenste ingrijpende aanpassingen hebben geleid.

Het projectteam N307 heeft proberen uit te leggen dat het verschil in uitgangspunten, in vergelijking met eerdere akoestische onderzoeken uit de periode 2013, het gevolg is van het aanpassen van het ontwerp. Toch blijven bewoners vasthouden aan fouten in het akoestisch onderzoek.

Het N307-team, een uitgevoerde second opinion door een expert op het akoestisch onderzoek en een controle door bevoegd gezag hebben geen aanleiding gevonden om te veronderstellen dat er onjuistheden zijn. Twee bewoners van de Vossemeerdijk vinden dit onderzoek heel belangrijk en twee bewoners zien meer in extra maatregelen dan discussie over het akoestisch onderzoek.

Geluidschermen zijn in eerdere gesprekken, in 2018 en 2019, aangedragen als mogelijke oplossingen voor het verminderen van de geluidbelasting als ook het wegnemen van zicht van/op de weg. Tijdens het gesprek op 25 september jl is gesproken over het mogelijk toepassen van een lage afscherming ten behoeve van het verminderen van direct zicht op de N306. Dit moet in de verdere uitwerking van het ontwerp nog een plek krijgen ook is niet zeker wat het effect daarvan is. Bewoners worden hierbij betrokken. Een geluidscherm is eveneens niet nodig om te voldoen aan de wet geluidhinder. Het toepassen van geluidreducerend asfalt is hiervoor afdoende. Vanuit ruimtelijk kwaliteit zijn geluidschermen ook niet gewenst.

D. Standpunt N307

Met de maatregelen betreffende geluid voldoen we aan de wettelijke normen en het provinciale beleid zowel voor de N307 als de N306. Ten opzichte van de eerdere situatie is de geluidshinder op de N307 gehalveerd (door toepassen van geluid reducerend asfalt). Ook is door de uitkoop van de snackbar ruimte ontstaan om de rotonde verder van de huizen af te leggen. Tot slot is de bocht aangepast zodat het aantal koplampen welke mogelijk de huizen inschijnen fors is afgenomen. Voor wat betreft de lichthinder en zichtbeperking is door Ambtelijk Opdrachtgever toegezegd dat dit in de verdere uitwerking van het ontwerp, samen met de bewoners, wordt onderzocht om mogelijk meer verbeteringen aan te brengen.

E. Vervolg

De komende weken wordt het gesprek met de akoestisch specialist voorbereid en ingepland. De verwachting is dat dit gesprek begin november 2020 kan plaats vinden. De bewoners worden uiteraard op de hoogte gehouden.

In de periode december 2020 – maart 2021 worden de ontwerpen verder uitgewerkt waarbij de bewoners van de Vossemeerdijk betrokken worden.