

Nota van beantwoording n.a.v. opiniërende Ontmoeting t Oog 12/9/2019

Tijdens de behandeling van de structuurkaart, het SPvE voor woongebied fase 1 en het verkeersonderzoek voor de ontwikkelingen in 't Oog is afgesproken dat alle fracties in de gelegenheid worden gesteld om binnen twee weken een schriftelijke reactie te geven op de stukken en de gestelde vragen. Hiervan hebben 4 fracties gebruik gemaakt. Onderstaand treft u per fractie de ingediende reactie en gestelde vragen aan inclusief de beantwoording daarvan door ons college. Deze Nota van beantwoording kan dan samen met het raadsvoorstel betrokken worden bij de behandeling van de stukken in Het Debat/Besluit van 28 november 2019.

Gestelde vragen (2 per gepresenteerd onderdeel)

Presentatie Structuurkaart

Het 'tien-puntenplan' toont de beoogde structuur van 't Oog voor de lange termijn (2050) en biedt kaders voor de twee eerste deelontwikkelingen (bedrijven in de westpunt en wonen ten oosten van de Polderweg) op korte termijn (<2025).

1. Kunt u instemmen met deze tien punten?
2. Wilt u in ruimtelijk opzicht proactief of reactief omgaan met eventuele kansen en knelpunten **buiten** de eerste deelontwikkelingen?

Presentatie Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Het opstellen van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen vloeit voort uit de eerder gesloten samenwerkingsovereenkomst met Waardzone. Het SPvE vormt een richtinggevend ruimtelijk kader voor het vervolgen van de planprocedure voor het woongebied fase 1 't Oog.

3. Wat vindt u van de vertaling van de gepresenteerde uitgangspunten van structuurkaart naar het SPvE ?
4. Biedt de inhoud van het SPvE naar uw mening voldoende basis voor de bestemmingsplanprocedure ?

Presentatie verkeersonderzoek

In verband met het woongebied fase 1 't Oog is onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie en verkeerscapaciteit. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersgeneratie van het projectgebied van het SPvE (170 woningen) afgewikkeld kan worden binnen het bestaande wegennet met een optimalisatie van de spoorwegovergang.

5. Stemt u in met de uitgangspunten en conclusies van het onderzoek voor fase 1 ?
6. Het kan zijn dat zich na de genoemde ontwikkelingen (bedrijventerrein en woongebied 1e fase) nieuwe ontwikkelingen voordoen die passen binnen de structuurkaart, maar alleen gerealiseerd kunnen worden met verkeerskundige aanpassingen. Gaat uw voorkeur dan uit naar verkeersmaatregelen met bijbehorende infrastructurele aanpassingen (bebording, uitzondering categorieën weggebruikers, terugdringen sluipverkeer) of meer ingrijpende infrastructurele maatregelen (tunnel, fysiek "knippen" van wegen, verplaatsen spoorwegovergang) ?

CDA

Hierbij antwoorden op 6 vragen opiniërende Ontmoeting 't Oog:

1. CDA fractie herkent zich in de tien punten. CDA is vooral geïnteresseerd in totaal visie op het gehele gebied 't Oog. Wij hebben begrepen dat het 10 puntenplan een vertaling van de uitgangspunten 't Oog: bedrijven in de westpunt en wonen ten oosten van de Polderweg. Van belang is goede balans tussen woonomgeving, werkomgeving en groen- en wateromgeving. De twee deelontwikkelingen passen inderdaad binnen de 10 uitgangspunten die zijn opgenomen in de structuurkaart. Onder begeleiding van stedenbouwkundigen en landschapsadviesbureau is en wordt steeds gezocht naar de genoemde omgevingstypen. Dit zowel op structuurniveau als bij de verdere planuitwerking voor zich voordoende deelontwikkelingen.
2. Pro actief omgaan omdat CDA fractie van belang vindt dat 't Oog als geheel moet voldoen aan kwaliteitseisen. Dus natuurlijke overgang vanuit polderlandschap naar nieuwe woonwijk.
3. Van belang is oog te hebben voor een natuurlijke overgang vanuit het polderlandschap naar de woonwijk. In het SPvE is daar rekening mee gehouden. Op pagina 21 van het SPvE staat: "een goede landschappelijke inpassing van het plan in de omgeving is uitgangspunt. Aandacht voor de groenvulling aan de randen is hierbij van belang. Aan de noordzijde zal het nieuwe Tiendpark hiervoor zorgen. Aan de westzijde vormt de Polderweg de grens. Aan de zuidzijde de Spoorweg. Het profiel van deze wegen vormt de begrenzing. Aan de oostzijde grenst de locatie aan open veenweidegebied. Een goede landschappelijke (groen)vulling van deze rand is van groot belang om het plan goed in te kunnen bedden in deze omgeving".
4. De inhoud biedt voldoende voor de bestemmingsplanprocedure. Uitgangspunten ten aanzien van klimaatadaptatie en verkeers- en fietsroutes komen terug. Ook komt principe "Bouwen voor iedereen" terug.
5. Ja. Aandacht voor verkeersafwikkeling door Beneden-Hardinxveld via Nieuweweg. Wachten vervolgonderzoek af. Fase 2 van het verkeersonderzoek heeft betrekking op de vraag welke infrastructurele en/of verkeersmaatregelen getroffen moeten worden om meer ontwikkelingen in 't Oog mogelijk te maken dan de twee deelontwikkelingen waar de gemeenteraad. Een tunnel onder het spoor is daarbij een optie die wordt onderzocht. Er is zeker aandacht voor de verkeersafwikkeling door de kern. Er worden plannen gemaakt voor een alternatief tracé voor de Nieuweweg tussen de rotonde en de Parallelweg.
6. Ja, aandacht voor bestaande spoorovergang bij station Hardinxveld-Giessendam. Aandacht voor toegankelijkheid station Blauwe Zoom vanaf nieuw bedrijventerrein. Ook aandacht dat veel verkeer richting Utrecht door polder zal gaan en niet via Beneden-Hardinxveld. Voor een aanpassing van de bestaande spoorwegovergang zijn middelen opgenomen in de begroting. De voorgestelde aanpassing bevordert de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling ter plaatse van de overgang. Met ProRail vindt afstemming plaats over de aanpassing.

Er is aandacht voor het sluipverkeer. De verbetering van de doorstroming op de A27 en de A15 zal hierin verbetering brengen. Tot die tijd wordt onderzocht of er lokaal maatregelen genomen kunnen worden om de overlast van sluipverkeer terug te dringen

SGP

Structuurkaart

1. Over de structuurkaart heeft de SGP bij de volgende punten een vraag, opmerking of wijzigingsvoorstel:

- 2c: wij vragen aandacht voor een afscheiding van de Betuweroute ten opzichte van het plangebied om woon- en verblijfsenot te vergroten (aarden wal of geluidsschermb). Bij concrete ontwikkelingen in 't Oog wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd en beoordeeld of, en zo ja in welke vorm, geluidwerende voorzieningen te worden aangebracht in verband met het woon- en leefklimaat. Bij deze voorzieningen gaat het om de beoordeling van de wettelijke noodzakelijkheid. Daarnaast kan het zo zijn dat visuele afschermingen of hoogteverschillen onderdeel zijn van de landschappelijke inrichting van het Tiendpark. Voor het Tiendpark wordt samen met diverse instanties (provincie, waterschap), marktpartijen en extern deskundigen landschapsvisie opgesteld. Het aandachtspunt van leefbaarheid en beleving wordt hierbij meegenomen.

- 2d: In het Tiendpark zouden wij het aantal toelaatbare functies verder inperken zodat dit gebied ook echt de parkfunctie krijgt in het bestemmingsplan (met hooguit uitwijkingsmogelijkheid naar kleinschalige recreatie). Zie ook punt 5. Het is zeker de bedoeling dat de landschappelijke functie van het Tiendpark prevaleert. Zoals in de uitgangspunten bij de structuurkaart is benoemd wordt eventuele bebouwing in het park gekenmerkt door een zeer lage dichtheid. Functies zijn feitelijk te gast in het gebied. Een harde scheiding tussen "groen" en "wonen" heeft stedenbouwkundig en landschappelijk niet de voorkeur omdat een wisselwerking tussen het parkgebied en ontwikkelgebied wordt beoogd. Hierbij lopen gebiedselementen van beide gebieden op een natuurlijke wijze in elkaar over. In financieel-economisch opzicht draagt het toestaan van enige bebouwing in het Tiendpark ook bij aan de uitvoerbaarheid van de landschapsvisie.

- Bij punt 3 wordt geen uitgangspunt benoemd voor een structurele oplossing voor hoofdverkeersontsluiting als aanhechting op het bestaande dorp terwijl de planontwikkeling wel betrekking heeft op ontwikkeling van het hele gebied en dus een grote toename van verkeersdruk als gevolg heeft. Erkend wordt dat als bovenop de twee lopende ontwikkelingen, het gehele gebied 't Oog verder wordt ontwikkeld een afdoende verkeersverbinding met de bestaande kern ten zuiden van de Merwedelingelijn uitgangspunt moet zijn. Aan de uitgangspunten wordt daarom toegevoegd: "Omdat de bestaande spoorwegovergang niet toereikend is voor de verkeersafwikkeling van het gehele gebied 't Oog zorgt de aanleg van een hoofdverkeersontsluiting vanaf de Spoorweg naar de dorpskern voor een goede aanhechting en ontsluiting van het gehele gebied 't Oog".

- 3b: wij hebben ernstige twijfels bij de mogelijkheden van aansluiting van het gebied aan de oostzijde op de Binnendamseweg gezien het wegprofiel van deze weg en vinden dat hiervoor een andere oplossing moet worden gezocht (aansluiting op de Molenweg en/of via de westzijde van het planstudiegebied. De Spoorweg gaat in oostelijke richting over in Binnendams. Verkeer dat vanuit het gebied 't Oog naar de dorpskern wil zal wat betreft de twee lopende ontwikkelingen over de bestaande spoorwegovergang rijden en geen gebruik maken van Binnendams en bij verdere ontwikkeling zal het verkeer gebruik maken van een nieuwe hoofdverkeersontsluiting naar het bestaande dorp. Indien 't Oog als geheel wordt ontwikkeld komen ook andere infrastructurele mogelijkheden in beeld, zoals het doortrekken van de nieuwe Tiendweg in oostelijke richting naar de Molenweg. In het SPvE van het woongebied wordt deze mogelijkheid genoemd (kopje "studiegebied" pagina 9). Feitelijk wordt bij de inrichting en verkaveling van het voorliggende woongebied reeds ruimte gereserveerd voor een verbreding van het wegprofiel mocht de Tiendweg een ontsluitingsweg worden van extra woningen bij verdere ontwikkeling van 't Oog.

- 3f: de meerwaarde van het aanhechten van de bestaande wijk ontgaat ons behalve wanneer het ertoe leidt dat de bestaande verkeersknelpunten in deze wijk hierdoor ontlast worden (smal wegprofiel). Het uitgangspunt dat de bestaande wijk Over 't Spoor wordt gehecht aan de ontwikkelingen betreft een algemeen uitgangspunt en niet alleen verkeer. De wijk Over 't Spoor bevindt zich nu als een naar binnen gerichte wijk in het landschap. Indien zich mogelijkheden voordoen om deze wijk stedenbouwkundig en ruimtelijk te verbinden met ontwikkelingen die aansluitend plaatsvinden worden die onderzocht. Een voorbeeld van zo'n mogelijkheid doet zich voor bij herontwikkeling van de locatie Frederikstraat door de woningstichting. De aanleg van een langzaam verkeerverbinding vormt dan zo'n verbinding tussen 't Oog en de wijk Over 't Spoor. Het is niet de bedoeling om de afwikkeling van autoverkeer vanuit 't Oog via de wijk Over 't Spoor te leiden.

- 5a/b/c/d: er wordt uitgegaan van een (zeer) lage bebouwingsdichtheid. Dat is enerzijds natuurlijk aantrekkelijk omdat het zorgt voor een landschappelijk karakter. Vraag is hoe overblijvend landschap wordt ingericht. Welke kosten zijn hiermee gemoeid en door wie worden deze (inrichting eenmalig en onderhoud op termijn) gedragen en in hoeverre is dit kostendekkend? Wat ons betreft wordt het Tiendpark volledig groen (met eventueel wat kleinschalige recreatie). In het woongebied zou ter compensatie en om het gehele plan betaalbaar te maken meer verdichting toegepast kunnen worden. Wat betreft de bebouwingsdichtheid wordt verwezen naar de eerdere beantwoording. De landschapsvisie en de vertaling in twee deeluitwerkingen (1 voor bedrijventerrein en 1 voor woongebied 1^e fase) zijn bepalend voor de inrichting. De deeluitwerkingen komen qua planvorming en realisatie volledig ten laste van de grondexploitaties van de ontwikkeling. Dat is ook het uitgangspunt bij verdere ontwikkelingen in 't Oog. Of de aanleg van het Tiendpark leidt tot een voor de financiering ervan noodzakelijke verdichting van het woongebied wordt per deelontwikkeling beoordeeld aan de hand van de grondexploitatie. Het Tiendpark zal immers – ook vanwege de grondposities – in fasen worden gerealiseerd.

Over de onderhoudskosten worden met de ontwikkelende partijen afspraken gemaakt. Het kan zijn dat een gebied onderdeel wordt van de door de gemeente te onderhouden openbare ruimte (effect op jaarlijkse onderhoudsbudget). Maar ook een gezamenlijk onderhoud van een deelgebied gekoppeld aan een functie die wordt gerealiseerd in het Tiendpark behoort tot de mogelijkheden.

- 6d: Wij begrijpen deze opmerking en dit uitgangspunt niet zo goed. Wat wordt er precies verstaan onder de oostzijde van het gebied? Is dat ten oosten van de bestaande wijk Over 't Spoor? Dit uitgangspunt lijkt overigens in strijd te zijn met het bebouwingsdichtheidsplaatje zoals weergegeven onder punt 5. Er wordt inderdaad bedoeld op het gebied ten oosten van de wijk Over 't Spoor. Duidelijker zal worden aangegeven dat het gaat om het witte gedeelte vanaf de grens van het gele vlak richting de Molenweg. Vanwege de ligging van dit deel van 't Oog ten opzichte van het relatief dichte bebouwingslint langs Binnendams wordt ruimtelijk-stedenbouwkundig voorgesteld om daar extensiever te ontwikkelen en ook ruimte te behouden voor agrarische activiteit. Dit uitgangspunt is niet strijdig met de bebouwingsdichtheden (uitgangspunt 5). Op beide plaatjes van de structuurkaart is direct oostelijk grenzend aan de wijk Over 't Spoor woningbouw voorzien.

- 7d: zie eerder gemaakte opmerking onder 2d. Wat ons betreft wordt er geen gemengde bestemming toegestaan in het gebied ten noorden van de Nieuwe Tiendweg. Hiervoor is al genoemd dat de landschappelijke functie van het Tiendpark prevaleert. Eventuele bebouwing in het park gekenmerkt door een zeer lage dichtheid. Het uitgangspunt onder 7c is bedoeld om aan te geven dat recreatieve-/ sportvoorzieningen en ontspanning ruimtelijk passend worden geacht in het Tiendpark. Het betreft een politiek-bestuurlijke afweging of en zo ja in welke mate eventuele functies en bebouwing wordt toegestaan.

- 8b: wat onze fractie betreft moet het beeldbepalende in het Tiendpark nu juist een groene functie vervullen. Dus geen beeldbepalend gebouw als publiekstrekker. Vanaf de noordkant wordt het gebied 't Oog bereikt via de Polderweg. Vanaf het hoger gelegen viaduct is een zichtlijn op het Oog aanwezig. Net als aan het begin van de Spoorweg ter hoogte van de Zwijnskade verdient het uit stedenbouwkundig oogpunt aanbeveling om die betreffende punten van het gebied te markeren. Aan de Polderweg wordt de overgang naar het buitengebied gemarkeerd door een publieksgericht bestemmingspunt. Welke invulling daaraan precies wordt gegeven is nog niet bekend.

- 10b: over uitgeefbaarheid verwijzen wij naar onze gemaakte opmerkingen onder 5. Bedoeld is aan te geven dat het gebied in relatie tot het aspect duurzaamheid voldoende ruimte biedt voor water en groen. In ieder geval zal een toename van verharding in het gebied sowieso gecompenseerd moeten worden qua water overeenkomstig de eisen van het waterschap.

- 10d: Aan welke functies voor het opwekken van duurzame energie wordt er gedacht en hoe worden deze ruimtelijk ingepast? Duurzame energieopwekking in de vorm van bijvoorbeeld windturbines achten wij niet op voorhand wenselijk in het plangebied. Dus graag een concretisering van de ambities en kaderstelling op dit punt. De opwekking van duurzame energie is een terrein dat sterk in ontwikkeling is. Nieuwe technieken en verbetering van bestaande mogelijkheden dienen zich regelmatig aan. Beseft wordt dat binnen de gemeente opwekking in de vorm van windturbines niet de voorkeur heeft. Beleid van de provincie Zuid-Holland biedt hiervoor zeer beperkt mogelijkheden. Gedacht kan worden aan zonne-energie. Daken van bebouwing in 't Oog en de aanleg van een zonneweide zijn concrete voorbeelden. De structuurkaart benoemt opwekking van duurzame energie als algemeen uitgangspunt vanwege de lange termijn waarop de kaart betrekking heeft. Bij de deelplannen komt terug hoe het uitgangspunt in de uitwerking wordt opgepakt. Voor het woongebied 1^e fase speelt dan bijvoorbeeld dat aansluiting van woningen op het aardgasnetwerk niet meer aan de orde is en dat energie uit andere bronnen moet worden opgewekt (bijv. zonnepanelen, warmte-koude opslag ondergronds). Uiteraard staat het de gemeenteraad vrij om concrete ambities en kaders mee te geven voor de verdere uitwerking van 't Oog.

2. Wilt u in ruimtelijk opzicht proactief of reactief omgaan met eventuele kansen en knelpunten buiten de eerste deelontwikkelingen?

Wat de SGP betreft geen reden tot wijziging van het huidige passieve grondbeleid. Bij de conclusie van de SGP staat dat meer ambitie getoond mag worden aangaande de structurele en verkeersveilige ontsluiting van het plangebied. Het plegen van inzet op het bereiken van een dergelijke ontsluiting voor het gehele gebied 't Oog betekent dat ter verkrijging van een ruimtereservering voor een dergelijke ontsluiting ook privaatrechtelijk stappen gezet moeten worden. Dit kan op korte termijn al aan de orde zijn bij het nemen van ruimtelijk-planologische beslissingen in het tracégebied voor een infrastructurele voorziening. Het bereiken van de voornoemde doelstelling vraagt om een situationele grondpolitiek. Uiteraard zal de raad betrokken worden bij eventuele transacties c.q. private afspraken.

SPVE

3. Wat vindt u van de vertaling van de gepresenteerde uitgangspunten van structuurkaart naar het SPVE?

De reactie op bovenstaande vragen, opmerkingen evenals de impact en consequenties van de verkeersstudie deel 2 is van belang voor onze fractie om een definitief standpunt te kunnen bepalen. Wat ons betreft leiden onze opmerkingen tot wijzigingen in zowel structuurkaart als SPVE. Noodzakelijke infrastructurele investeringen zouden kunnen leiden tot nieuwe scenario's/verdichting in het plangebied die de invulling van het SPVE ingrijpend kunnen wijzigen. Op pagina 13 staat dat de Polderweg het karakter van een landschappelijk ingerichte woonstraat krijgt. Dit lijkt ons gezien het vele landbouwverkeer

onwenselijk. Gelet op de beantwoording van de vragen en opmerkingen is het college van mening dat de structuurkaart met inachtneming van de voorgestelde aanpassing over de hoofdverkeersontsluiting richting de bestaande dorpskern, een voldoende basis vormt voor het voorliggende SPvE. Het SPvE vormt wat betreft de bebouwingsdichtheid en aantallen woningen een evenwicht tussen de belangen van de marktpartijen, de inhoud van het regionaal afgestemde woningbouwprogramma en de provinciale inbreng op gebied van wonen en landschappelijke kwaliteit. Een planrealisatie zoals beschreven in het SPvE past tevens binnen de maatschappelijke en financiële belangen van de gemeente en betekent nakoming van de contractuele verplichtingen die eerder zijn aangegaan. Een verdere verdichting van het plangebied door een toename van het aantal woningen in deze fase stuit blijkens het onderzoek van Royal HaskoningDHV en het overleg met ProRail ook op de capaciteit van de spoorwegovergang.

Het college onderkent dat een verdere ontwikkeling van 't Oog vraagt om forse infrastructurele investeringen. Deze investeringen zijn naar de mening van het college alleen haalbaar als naast de gemeente ook andere partijen daaraan bijdragen. De gemeente zet hierbij in op de volgende partijen:

- Marktpartijen die gebaat zijn verdere ontwikkeling van woningbouw in 't Oog (bijv. bijdrage bovenwijkse voorzieningen)
- ProRail (verbetering spoorveiligheid en ruimte voor intensivering gebruik Merwedelingelijn)
- Ministerie (aangekondigde stimuleringsfonds woningprojecten)
- Rijkswaterstaat (MIRT verkenning A15: stimulering gebruik openbaar vervoer)
- Regio/Provincie: bijdrage 't Oog aan realisatie doelstellingen Groeiagenda en Regiodeal.

Wat betreft het eventuele effect van een hoofdverkeersontsluiting op het woongebied 1e fase wordt opgemerkt dat het SPvE daar rekening mee houdt. Op pagina 16 van het SPvE staat dat de ontsluitingsstructuur een basisprincipe weergeeft dat op beïnvloed kan worden door verkeerskundig onderzoek dat uitgevoerd wordt. Vaststelling van het SPvE vormt dus geen blokkade voor de adviezen die volgen uit verkeersstudie deel 2. Overigens hebben de marktpartijen die gebaat zijn bij woongebied fase 1 ook belang bij verdere woningbouwontwikkelingen in 't Oog en zullen daarom vanuit de planvorming sowieso bereid zijn rekening te houden met de gevolgen van een tracékeuze voor een nieuwe hoofdverkeersontsluiting op het plangebied.

Met betrekking tot het karakter van de Polderweg in relatie tot het landbouwverkeer wordt in lijn met de reactie van stedenbouwkundig adviesbureau NieuwBlauw tijdens de Ontmoeting, opgemerkt dat de Polderweg toegankelijk blijft voor landbouwverkeer. Met de passage is bedoeld aan te geven dat de woningen oostelijk evenwijdig aan de Polderweg staan aan een landschappelijk ingerichte woonstraat en dat vanaf de Polderweg geen sprake is van een "achterkant" benadering.

4. Biedt de inhoud van het SPVE naar uw mening voldoende basis voor de bestemmingsplanprocedure?

Zie opmerkingen hiervoor. Onze fractie vindt financiële haalbaarheid van de plannen en adequate verkeersontsluiting/aanhechting op het bestaande dorp van cruciaal belang voor deze ontwikkeling. Het college hoopt met deze beantwoording en het voorliggende raadsvoorstel voldoende duidelijk te hebben gemaakt dat vaststelling van de structuurkaart en het SPvE in overeenstemming is met de lijn die is ingezet met de twee deelontwikkelingen in 't Oog en de private afspraken die daarover door de gemeente zijn gemaakt. Anderzijds vormt vaststelling van beide documenten zoals die thans na wijziging voorliggen bij de gemeenteraad geen belemmering voor verder verkeersonderzoek en het traject in het kader van de financiële haalbaarheid van infrastructurele investeringen.

Verkeersonderzoek

5. Stemt u in met de uitgangspunten en conclusies van het onderzoek voor fase 1?

Nee, de SGP heeft de volgende vervolgvragen/opmerkingen:

1. Wij betreuren het dat in de presentatie niet of nauwelijks aandacht was voor de kwetsbare positie van langzaam verkeer bij de huidige spoorwegovergang (fietsers en voetgangers). Is hier aandacht voor geweest in het onderzoek deelfase 1? Wij ontvangen graag het rapport van verkeersstudie deel 1 uitgevoerd door Royal HaskoningDHV. De onderzoeksvraag is er in hoofdzaak op gericht om te bepalen wat de capaciteit is van de spoorwegovergang voor de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer en of de verkeersgeneratie van woongebied fase 1 veilig kan worden afgewikkeld. Zoals gepresenteerd en in de raadsstukken (incl. rapportage Royal HaskoningDHV) is aangegeven kan de laatste vraag positief worden beantwoord ervanuit gaande dat de spoorwegovergang wordt aangepast zoals in de verkeersrapportage is beschreven en aangeduid. Het wijzigingsplan betreft een schetsontwerp dat ambtelijk is besproken met Prorail en in overleg met deze railbeheerder verder wordt uitgewerkt. In het wijzigingsplan en bij de uitwerking daarvan is zeker aandacht voor de positie van langzaam verkeer ter plaatse van de spoorwegovergang.

2. Wij maken ons zorgen over de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers die moeten oversteken op dit kruispunt. Het ontruimen van de spoorbaan wordt mogelijk eenvoudiger door de aanpassing van het spoor. Als gevolg van toename van verkeersbewegingen door de 170 extra woningen en de autonome groei van (sluip)verkeer wordt hun positie er ook na aanpassing niet beter op.

Zoals hiervoor aangegeven wordt in het wijzigingsplan en bij de uitwerking daarvan rekening gehouden met de positie van langzaam verkeer ter plaatse van de spoorwegovergang. Het aanpassingsplan voor de spoorwegovergang voldoet aan de richtlijnen van het CROW (Kenniscentrum verkeer en Vervoer).

3. Voor de huidige spoorwegovergang worden 330 mvt/uur toelaatbaar geacht. Wij zouden graag in het vervolgonderzoek de volgende vragen beantwoord willen zien:

a. Hoeveel voertuigen worden toelaatbaar geacht na aanpassing van de spoorwegovergang?

In de huidige situatie passeren in de avondspits 410 mvt/u/richting. Dit aantal geeft geen aanleiding om maatregelen aan de overweg te nemen. De overweg is hierdoor niet onveilig. Met name de afwikkeling van het verkeer direct voor en na de sluiting van de bomen wordt als hinderlijk ervaren door de weggebruikers. Dat wordt voor een deel veroorzaakt door het negeren van de ontruimingslichten. Door het aanpassen van de overweg zoals gepresenteerd wordt de afwikkeling van het verkeer overzichtelijker voor alle weggebruikers. De voorrang wordt anders en er komen middengeleiders in de doorgaande route, opdat fietsers veiliger kunnen oversteken. De ontruimingslichten zijn niet meer nodig, omdat het verkeer komend van de overweg voorrang heeft. Deze aanpassing heeft een positieve invloed op de capaciteit van de overweg.

Na de bouw van de 170 woningen en het terugdringen van het sluipverkeer wordt een intensiteit verwacht van 410 mvt/u/richting in het maatgevende spitsuur. Dit is gelijk aan de huidige 410 mvt/u/richting bij de niet aangepaste overweg. Het is meer dan 330 mvt/u/richting. Dit is echter een berekende waarde op basis van aannames. De genoemde 410 mvt/u/richting is in de praktijk getoetst. Het is gebruikelijk om de cijfers uit de praktijk te laten prevaleren boven een meer theoretische benadering. De huidige praktijk leidt niet tot de conclusie dat het gebruik van een spoorwegovergang met een verkeersintensiteit van 410 mvt/u/richting niet meer gerechtvaardigd is. Hieruit blijkt dat een combinatie van factoren bepaalt of een overweg veilig is of niet. Na de aanpassing wordt de verkeers-/overwegsituatie verbeterd bij een gelijkblijvende intensiteit en dat betekent dat de afwikkeling van het verkeer over de (aangepaste) overweg na de bouw van de 170 woningen een verantwoorde keuze is indien het sluipverkeer in de spitsuren teruggedrongen wordt.

b. Hoeveel toename van verkeersbewegingen worden er verwacht op basis van autonome groei?

Deze vraag is feitelijk niet te beantwoorden omdat op de wegvakken de groei van het verkeer (intensiteiten) verschillend kan zijn. Onder autonome groei wordt begrepen de groei van verkeer zonder de ontwikkelingen in het studiegebied maar ten gevolge van andere ontwikkelingen als brandstofprijzen, autobezit, % beroepsbevolking, vergrijzing etc). De autonome groei van het aantal verkeersbewegingen in de Drechtstedenregio is berekend in het in Drechtsteden geldende verkeersmodel.

c. Welke verkeersbewegingen op de spoorwegovergang brengt de komst van 170 woningen met zich mee?

In het model zijn de 170 woningen ingevoerd samen met het nieuwe industrieterrein. Modelmatig wordt een verdeling gemaakt van het verkeer over de verschillende wegen. Het aantal verkeersbewegingen is niet exact te bepalen maar in het spreadsheet verkeersmodel is Royal HaskoningDHV uitgegaan van 50 mvt/uur in ochtendspits dat vanuit de nieuwe ontwikkeling gebruik maakt van de spoorwegovergang Binnendams en in de avondspits circa 30 mvt/uur dat via de overweg terug rijdt naar de ontwikkeling van 170 woningen. In totaal is uitgegaan van circa 100 verkeersbewegingen/uur van en naar de 170 woningen in het spitsuur (2 richtingen). Een deel daarvan rijdt via de Zwijnskade. Samen met de autonome groei resulteert dit in een verkeersaanbod op de overweg waarvan de maatgevende waarde 410 mvt/u/richting is in de avondspits.

d. Welke toename brengt het toenemend sluipverkeer met zich mee?

In het onderzoek is er voor de periode 2030 vanuit gegaan dat aanpalende projecten zoals A27 en A15 eraan bijdragen dat sluipverkeer geminimaliseerd wordt. Dus op termijn geen toename, maar een afname. In de ambtelijke overleggen met Rijkswaterstaat over de MIRT verkenning A15 is het terugdringen van het sluipverkeer op het omliggende wegennet ook nadrukkelijk als doelstelling benoemd.

e. Vormt de aanpassing van de spoorwegovergang volgens verkeersdeskundigen een afdoende oplossing voor de hiervoor benoemde toename van het aantal verkeersbewegingen (autonome groei, sluipverkeer en nieuwbouw 't Oog)?

Zoals verwoord is in het antwoord op vraag 3 is de aanpassing van de spoorwegovergang samen met het terugdringen van het sluipverkeer voldoende om een veilige verkeersafwikkeling op de overweg te realiseren.

6. Het kan zijn dat zich na de genoemde ontwikkelingen (bedrijventerrein en woongebied 1e fase) nieuwe ontwikkelingen voordoen die passen binnen de structuurkaart, maar alleen gerealiseerd kunnen worden met verkeerskundige aanpassingen. Gaat uw voorkeur dan uit naar verkeersmaatregelen met bijbehorende infrastructurele aanpassingen (bebording, uitzondering categorieën weggebruikers, terugdringen sluipverkeer) of meer ingrijpende infrastructurele maatregelen (tunnel, fysiek "knippen" van wegen, verplaatsen spoorwegovergang) ?

De voorgestelde varianten van kentekenregistratie en/of knippen van de Spoorweg achten wij geen haalbare en wenselijke oplossingen (dit zijn slechts noodgrepen). In plaats daarvan pleiten wij ervoor om van meet af aan in te zetten op een structurele alternatieve verkeersontsluiting (i.c. ondertunneling).

Verder onderzoek door RHDHV zal uitwijzen welke opties er zijn voor een veilige verkeersafwikkeling als het gehele Oog wordt ontwikkeld. De genoemde kentekenregistratie heeft betrekking op het doen van onderzoek naar het sluipverkeer om een beter beeld te krijgen van (de herkomst) van het sluipverkeer. Notie is genomen van de voorkeur voor een tunnel.

Algemeen:

Wij zouden graag vernemen hoe de provincie tegenover de voorgestelde ontwikkeling van 't Oog staat. Is er een welwillende houding om mee te werken aan deelfase 1? Welke aandachtspunten heeft de provincie meegegeven voor inrichting van het totale gebied? Welke rol kan de provincie vervullen bij de realisatie

van het totale gebied (duurzaamheid, ontsluiting en gebiedsontwikkeling)? De provincie is betrokken in het hele proces van totstandkoming van de structuurkaart en het SPvE en heeft daar goedkeuring op gegeven. De provincie werkt zeker mee aan realisatie van woongebied fase 1. Zo is vanuit de provincie goedkeuring gegeven op het regionale woningbouwprogramma waarin het woongebied fase 1 in de hoogste categorie is opgenomen. Eerder hadden Provinciale Staten al ingestemd met het opnemen van het woongebied op de zogeheten 3ha kaart. Met de aandachtspunten die de provincie in het ambtelijke proces heeft meegegeven is rekening gehouden. Een van deze punten was het feit dat het woongebied vanwege de ligging aan de oostzijde landschappelijk verantwoord moet worden afgerond. Met de voorliggende structuurkaart en het SPvE wordt – mede gelet op het uitvoerige voortraject – de bestemmingsplanprocedure wat betreft de provincie met vertrouwen tegemoet gezien.

De provincie Zuid-Holland kan ten aanzien van het gehele gebied 't Oog zeker een rol vervullen. Net zoals het Rijk ziet ook de provincie Zuid-Holland zich geplaatst voor het realiseren van een (extra) woningbouwopgave. Binnen de eerdergenoemde trajecten vanuit de regio (Groeiaagenda/Regiodeal) kan het gebied 't Oog een bijdrage leveren aan deze opgave. Planologische medewerking door de provincie en steun vanuit de provincie richting het ministerie als het gaat om het verkrijgen van financiële middelen voor infrastructurele voorzieningen zijn acties die realisatie van het gehele Oog kunnen helpen. Ambtelijk en bestuurlijk wordt daar op ingezet.

Conclusie:

- De SGP betwijfelt of de spoorwegovergang (ook na voorgestelde aanpassingen) de komst van 170 woningen fase 1 (of meer als er besloten zou worden tot een verdere verdichting), het toenemend sluipverkeer en de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen zal kunnen behappen.

Volgens het ingeschakelde verkeerskundig adviesbureau kan de bouw van 170 woningen op een verkeersveilige manier worden afgewikkeld, uitgaande van de voorgenomen aanpassing van de bestaande spoorwegovergang en het terugdringen van sluipverkeer. Hierover heeft inmiddels overleg met ProRail plaatsgevonden. Van die kant is aangegeven dat het aannemelijk is dat de verkeersgeneratie van 170 woningen qua spoorwegveiligheid goed afgewikkeld kan worden als de verkeerssituatie ter plaatse wordt aangepast zoals door de gemeente gepresenteerd. Voor de aanpassing van de overweg is de derde Kadernota Railveiligheid het toetskader. ProRail heeft op basis van de Kadernota haar beleid uitgewerkt in de procedure 'Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen'. Door Royal HaskoningDHV zijn en worden de risico's op de overweg volgens deze normen geanalyseerd. Deze analyse doorloopt een goedkeuringsproces via ProRail.

Ten aanzien van het sluipverkeer zet de gemeente Hardinxveld-Giessendam in op het terugdringen van dit sluipverkeer. Het uitvoeren van een kentekenonderzoek om het sluipverkeer meer specifiek in beeld te brengen in aanvulling op de analyse door Royal HaskoningDHV kan hiervan onderdeel uitmaken. Overigens wordt landelijk ingezet op een verbetering van de doorstroming op de A15. De uitvoering van zogeheten Quick wins op de A15 voor de korte termijn en de MIRT-verkenning voor een verbetering van de doorstroming op de A15 op de langere termijn zijn twee van die projecten. De verwachting is dat dit een positief effect zal hebben op het omliggende wegennetwerk als het gaat om het terugdringen van het sluipverkeer.

In de door Royal HaskoningDHV gebruikte verkeersgegevens, die zijn ontleend aan de Regionale Verkeers- en Milieukaart van Drechtsteden, is rekening gehouden met de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen.

- In de structuurkaart missen wij de garantie dat voor vervolgfases (na fase 1) een structurele alternatieve ontsluiting een must is. Deze willen wij graag expliciet opgenomen zien in de structuurkaart van het totale gebied.

Zoals eerder in de beantwoording is aangegeven worden de uitgangspunten van de structuurkaart op dit punt aangevuld.

- Daarnaast vinden wij dat er nu al meer ambitie getoond mag worden omdat fase 1 niet los gezien kan worden van toekomstige vervolgfases. Daarom moet er nu al een fundament worden gelegd voor de structurele en verkeersveilige ontsluiting van het plangebied. Wij vinden daarom dat er komende tijd scenario's (inclusief een financiële doorrekening) waarbij ook verder verdichting of juist verdunning van het plangebied voor fase 1 tot de mogelijkheden behoort met het oog op een veilige overweg Binnendams.

Bij de beantwoording van vraag 2 is al kort ingegaan op de consequenties van ambities voor zover het de grondpolitiek betreft. Parallel hieraan is/wordt ambtelijk en bestuurlijk ingezet op het leggen van het genoemde fundament voor een verkeersverbinding vanuit het Oog richting de bestaande kern die is berekend op verdere ontwikkeling van 't Oog. Dit via marktpartijen die gebaat zijn verdere ontwikkeling van woningbouw in 't Oog (bijv. bijdrage bovenwijkse voorzieningen), ProRail, Ministerie (aangekondigde stimuleringsfonds woningprojecten) en bijdrage 't Oog aan realisatie doelstellingen Groeiagenda. Wat dit laatste betreft wordt opgemerkt dat het bouwen van extra woningen in 't Oog voor de regio in bepaalde delen van 't Oog kan leiden tot een verdichting. Het toepassen van een verdichting voor woongebied fase 1 wordt niet wenselijk geacht omdat het aantal van 170 woningen in balans is met het regionale woningbouwprogramma en provinciale besluitvorming over dit programma in 't Oog en ruimtelijke inpassing daarvan. Het genereren van eventuele financiële bijdragen uit (stimulering van) woningbouw voor de realisatie een infrastructurele voorziening moet worden gezocht in een substantiële toename van het aantal woningen in de rest van 't Oog op basis van de Groeiagenda. Inzetten op de hiervoor genoemde sporen is onlosmakelijk verbonden aan het tonen van meer ambitie op privaatrechtelijk en bestuurlijk vlak. Het college voert een opdracht daartoe graag uit.

PvdA

Structuurkaart

Het 'tien-puntenplan' toont de beoogde structuur van 't Oog voor de lange termijn (2050) en biedt kaders voor de twee eerste deelontwikkelingen (bedrijven in de westpunt en wonen ten oosten van de Polderweg) op korte termijn (<2025).

1a. De landschapsstructuur als omschreven kunnen wij mee instemmen. Echter uit zuiver historisch oogpunt hebben wij een groot bezwaar tegen de aanduiding Nieuwe Tiendweg, zoals die in het plan wordt vormgegeven. Tiendweg is niet zozeer de naam van een weg, maar meer een aanduiding van een rechte, op een veenkade aangelegde weg, vrijwel altijd parallel aan een veenstroompje aangelegd. In Nederland zijn er nog ca. 55 historische tiendwegen. De in het plan omschreven aangegeven slingerende Nieuwe Tiendweg voldoet op geen enkele wijze aan die historische omschrijving. Verwezen wordt wel naar de noordelijk van de Betuwelijn gelegen tiendweg, die wel aan de omschrijving voldoet en bovendien ook als naam Tiendweg heeft gekregen. Een Nieuwe Tiendweg is daarom niet alleen historisch niet verantwoord, maar bovendien verwarrend.

Over de naamgeving van de betreffende weg is nog geen besluit genomen. De aanduiding "Nieuwe Tiendweg" is gebruikt om aan te geven dat we ten zuiden van de Betuweroute een nieuwe west-oost verbinding willen realiseren door het Oog. Het is dus een ruimtelijke duiding van een nieuwe structuurlijn die niet pretendeert historisch juist te zijn. Welke functies, vorm en verloop deze structuurlijn zal krijgen wordt ook beïnvloed door de landschapsvisie voor 't Oog. Het kan zijn dat de structuurlijn een meer

variërend verloop krijgt als gevolg van de wisselwerking tussen verschillende thema's als mobiliteit, water, recreatie, bouwprogramma en ecologie. Dit zal in uitgangspunten van de structuurkaart worden verduidelijkt.

1b. Eens met punt, onder zelfde opmerking als bij 1a.

2a. Eens.

2b. Geen probleem met de aangegeven structuurlijn, maar bezwaar tegen de naam Nieuwe Tiendweg.

2c. Het gaat wat ver om de nadrukkelijk aanwezige Betuwelijn een ondergeschikte landschappelijke lijn te noemen, maar ook hier bezwaar tegen de naam Nieuwe Tiendweg. De naam Tiendpark willen we niet direct afwijzen, maar is naar ons idee wel een verwarrende benaming. Ook hiervoor geldt dat naamgeving een vraagstuk is van een later moment. Het college staat open voor suggesties.

2d. Ook hier bedenkingen tegen de naam Tiendpark, maar onwillekeurig komen bedenkingen t.a.v. geluidsoverlast en/of gevaarsaspecten vanaf de betuwelijn, voor aangrenzend wonen of Recreatie.

Bij elke (deel)ontwikkeling in het gebied 't oog wordt rekening gehouden met de voorwaarden die voortvloeien uit de sectorale wetgeving. Zowel plaatsgebonden risico's als groepsrisico's worden hierbij afgewogen in samenspraak met de overlegpartners (Veiligheidsregio, spoorwegbeheerder etc.)

3a. Met de Spoorweg als centrale as kunnen we instemmen, ook al ligt die weg voor de wijk 't-Oog niet direct centraal.

3b. De Spoorweg (na aanpassing) als hoofdontsluiting van het gebied aan de westzijde is akkoord. Aan de oostzijde sluit de Spoorweg aan op Binnendams, maar dat kan niet als ontsluiting worden aangemerkt. Op de spoorovergang wordt verderop nader ingegaan. De Spoorweg gaat in oostelijke richting over in Binnendams. Verkeer dat vanuit het gebied 't Oog naar de dorpskern wil zal wat betreft de twee lopende ontwikkelingen over de bestaande spoorwegovergang rijden en bij verdere ontwikkeling gebruik maken van een nieuwe hoofdverkeersontsluiting naar het bestaande dorp. Indien 't Oog als geheel wordt ontwikkeld komen ook andere infrastructurele mogelijkheden in beeld, zoals het doortrekken van de nieuwe Tiendweg in oostelijke richting naar de Molenweg. In het SPvE van het woongebied wordt deze mogelijkheid genoemd (kopje "studiegebied" pagina 9). Feitelijk wordt bij de inrichting en verkaveling van het voorliggende woongebied reeds ruimte gereserveerd voor een verbreding van het wegprofiel mocht de Nieuwe Tiendweg een ontsluitingsweg worden van extra woningen bij verdere ontwikkeling van 't Oog.

3c. Op zich akkoord, maar wel oog (of beter neus) houden voor eventuele stankoverlast (geurcirkel).

Bij elke (deel)ontwikkeling in het gebied 't Oog wordt rekening gehouden met wetgeving als de Wet geurhinder en veehouderij en de daarop gebaseerde Regeling geurhinder en veehouderij.

3d. Het ontgaat ons wat wordt bedoeld met "de stations vormen overgangspunten voor langzaam verkeer".

Bedoeld is aan te geven dat de twee stations Centraal en De Blauwe Zoom bedoeld zijn als punten die toegankelijk zijn/worden voor voetgangers en fietsers die met de trein reizen. Het station aan de Stationsstraat is zowel bereikbaar vanuit het bestaande gebied als het gebied 't Oog. De achterkant van het perron aan de Spoorweg zou qua toegankelijkheid en beleving verbeterd kunnen worden. De bereikbaarheid van het station De Blauwe Zoom vanaf de noordkant (relatie bedrijventerrein 't Oog) is een ontwikkeling waarvan de haalbaarheid wordt onderzocht.

3e. Het is ons niet duidelijk hoe de ecologische verbinding met het 'westpark' vorm zou moeten krijgen.

Dit uitgangspunt is enerzijds ingegeven vanuit ruimtelijk perspectief als je in een vogelvlucht van boven naar het gebied kijkt, maar anderzijds ook daadwerkelijk in ecologische zin omdat ter hoogte van het "Westpark" een duiker onder het spoor aanwezig is die de watergang van het park verbindt met de watergangen van het gebied 't Oog.

3f. Dat de nieuwe wijk naar de bestaande wijk "over 't spoor" zal toegroeien is duidelijk, maar wat wordt bedoeld met "gehecht aan de ontwikkelingen".

Het uitgangspunt dat de bestaande wijk Over 't Spoor wordt gehecht aan de ontwikkelingen betreft een algemeen uitgangspunt en niet alleen verkeer. De wijk Over 't Spoor bevindt zich nu als een naar binnen

gerichte wijk in het landschap. Indien zich mogelijkheden voordoen om deze wijk stedenbouwkundig en ruimtelijk te verbinden ontwikkelingen die aansluitend plaatsvinden worden die onderzocht. Een voorbeeld van zo'n mogelijkheid doet zich voor bij herontwikkeling van de locatie Frederikstraat door de woningstichting. De aanleg van een langzaam verkeerverbinding vormt dan zo'n verbinding tussen 't Oog en de wijk Over 't Spoor. Het is niet de bedoeling om de afwikkeling van autoverkeer vanuit 't Oog via de wijk Over 't Spoor te leiden.

3g. Geen probleem met informele dorpsommetjes, maar zijn er ook formele dorpsommetjes?

Met informele ommetjes wordt gedacht aan korte routes door het gebied al dan niet gebruik makend van struinpaden. Ommetjes kunnen ook een meer "formeel" karakter hebben als ze onderdeel uitmaken van regionaal of provinciaal wandel- of fietsnetwerk.

4a. Akkoord, maar wel de uitgangspunten aanhouden.

4b. Idem.

4c. Idem.

5a. Een vrij ruime opzet. Niet onze voorkeur, maar acceptabel.

5b. Eveneens redelijk ruim opgezet.

5c. Middelhoge dichtheid.

5d. Niet geheel duidelijk wat wordt bedoeld. Is 50% het gedeelte dat kan worden uitgegeven, na aftrek van de openbare ruimte?

Dat klopt. Het percentage van 50% heeft betrekking op het uitgeefbaar terrein na aftrek van openbare ruimte (water, groen, verkeer etc.)

6a. Duidelijk en akkoord.

6b. Eveneens instemming.

6c. Vraag is hoe dat wordt vormgegeven, maar instemming.

Hoe een en ander stedenbouwkundig wordt vormgegeven betreft een uitwerking die op de langere termijn zal plaatsvinden. In ieder geval zal rekening gehouden worden met de (milieu)richtafstanden die gelden tussen bedrijvigheid en woningbouw.

6d. Niet duidelijk is welk gebied hier precies met "oostzijde" wordt bedoeld.

Er wordt bedoeld op het gebied ten oosten van de wijk Over 't Spoor. Duidelijker zal worden aangegeven dat het gaat om het witte gedeelte vanaf de grens van het gele vlak richting de Molenweg. Vanwege de ligging van dit deel van 't Oog ten opzichte van het relatief dichte bebouwingslint langs Binnendams wordt ruimtelijk-stedenbouwkundig voorgesteld om daar extensiever te ontwikkelen en ook ruimte te behouden voor agrarische activiteit.

7a. Instemming.

7b. Begrijpelijk.

7c. Akkoord.

7d. Ook mee eens, behalve de naam Nieuwe Tiendweg.

8a. Eens met een beeldbepalende kop.

8b. Als hier de eerder besproken horecavoorziening wordt bedoeld, kunnen wij instemmen, al is onze vraag of dat de meest voor de hand liggende plek is.

Vanaf de noordkant wordt het gebied 't Oog bereikt via de Polderweg. Vanaf het hoger gelegen viaduct is een zichtlijn op het Oog aanwezig. Net als aan het begin van de Spoorweg ter hoogte van de Zwijskade verdient het uit stedenbouwkundig oogpunt aanbeveling om die betreffende punten van het gebied de markeren. Aan de Polderweg wordt de overgang naar het buitengebied gemarkeerd door een publieksgericht bestemmingspunt. Welke invulling daaraan precies wordt gegeven is nog niet bekend.

9a. Goed omgaan met de "tussentijd", maar ook bij de eerste bedrijfs- en woningbouwopzet in dit gebied, al focussen op de noodzakelijke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een goede ontsluiting aan beide zijden (west en oost, met noord als secundaire ontsluiting). Wordt nog nader op ingegaan.

10a. Gefaseerde ontwikkeling akkoord, maar wel ook bij de eerste opzet oog voor het totaal aan noodzakelijke voorzieningen (o.a. ontsluiting).

10b. Akkoord.

10c. Akkoord, maar afwachten of dat ook werkt.

10d. Ook akkoord, maar geen ruimte opofferen voor bijv. alleen zonnepanelen. Door die panelen hoger of op daken te plaatsen, kan ook de ruimte er onder worden benut.

2. Wilt u in ruimtelijk opzicht proactief of reactief omgaan met eventuele kansen en knelpunten buiten de eerste deelontwikkelingen?

Zeer proactief omgaan met knelpunten en kansen! Knelpunt is bijv. de huidige spoorovergang, die niet geschikt te maken is voor een werkelijke oostelijke ontsluiting van het hele gebied. Nu is er nog de kans om de kosten van vervanging van die overgang door een tunnel te spreiden over het totale plangebied 't Oog. Hetzelfde geldt voor een fiets/voetgangerstunneltje bij station Blauwe Zoom. Als er eerst wijken worden aangelegd, waarbij dit nog niet wordt meegenomen, dan is het in een later stadium onbetaalbaar en zitten we met een groot probleem.

Ambtelijk en bestuurlijk is/wordt ingezet op een verkeersverbinding vanuit het Oog richting de bestaande kern die is berekend op verdere ontwikkeling van 't Oog. Dit via marktpartijen die gebaat zijn verdere ontwikkeling van woningbouw in 't Oog (bijv. bijdrage bovenwijkse voorzieningen), ProRail, Ministerie (aangekondigde stimuleringsfonds woningprojecten) en bijdrage 't Oog aan realisatie doelstellingen Groeiagenda. Het genereren van eventuele financiële bijdragen uit (stimulering van) woningbouw voor de realisatie een infrastructurele voorziening moet worden gezocht in een substantiële toename van het aantal woningen in de rest van 't Oog op basis van de Groeiagenda. Inzetten op de hiervoor genoemde sporen is onlosmakelijk verbonden aan het tonen van meer ambitie op privaatrechtelijk en bestuurlijk vlak. Het college voert een opdracht daartoe graag uit.

Het plegen van inzet op het bereiken van een dergelijke hoofdverkeersontsluiting betekent dat ter verkrijging van een ruimtereservering voor een dergelijke ontsluiting ook privaatrechtelijk stappen gezet moeten worden. Dit kan op korte en langere termijn al aan de orde zijn. Het bereiken van de voornoemde doelstelling vraagt om een situationele grondpolitiek. Uiteraard zal de raad betrokken worden bij eventuele transacties c.q. private afspraken.

Presentatie Stedenbouwkundig Programma van Eisen

3. Wat vindt u van de vertaling van de gepresenteerde uitgangspunten van structuurkaart naar het SPvE ?

De vertaling van de gepresenteerde uitgangspunten van structuurkaart naar het SPvE klinkt niet verkeerd, maar wij hebben geen inzicht in een met Waardzone gesloten overeenkomst en missen daarom de kennis om hiermee in te stemmen.

Op 11 juli 2017 is een informatienota opgesteld over de onderhandelingen en de transactievoorwaarden met Waardzone. Deze informatienota is ook ter kennis gebracht van de gemeenteraad. De zakelijke inhoud van de anterieure inhoud is overigens eveneens publiekelijk bekend gemaakt. De inhoud komt erop neer dat een programma van 170 woningen wordt gerealiseerd waarvan 20/30 in het sociale segment. Tijdens de Ontmoeting is door NieuwBlauw aangegeven dat het gaat om 30 sociale woningen. De gesloten overeenkomst bevat met name financiële- en procesbepalingen en bevat – behalve het woningbouwaantal - geen richtlijnen voor het SPvE.

4. Biedt de inhoud van het SPvE naar uw mening voldoende basis voor de bestemmingsplanprocedure ?

Ook hier kunnen wij niet mee instemmen, omdat er nog geen inzicht is hoe, met name de oostelijke ontsluiting zal worden gerealiseerd. Dat is voor ons ook in dit stadium al een vereiste.

Zoals eerder genoemd kunnen naar de mening van deskundigen de 170 woningen waarvoor het SPvE is opgesteld verkeersveilig worden afgewikkeld via de bestaande spoorwegovergang, uitgaande van de voorgenomen aanpassing van deze overgang. Indien 't Oog als geheel wordt ontwikkeld komen ook andere

infrastructurele mogelijkheden in beeld, zoals het doortrekken van de nieuwe Tiendweg in oostelijke richting naar de Molenweg.

Presentatie verkeersonderzoek

5. Stemt u in met de uitgangspunten en conclusies van het onderzoek voor fase 1 ?

Wij kunnen niet instemmen met de conclusies voor fase 1. Duidelijk is dat fase 1 niet een op zichzelf staande ontwikkeling is, maar dat dit slechts een begin is. Op het totaal en de voorzieningen zoals ontsluiting, moet nu al worden ingespeeld. Het verkeersonderzoek rept ook al van problemen bij een ontwikkeling van meer dan 170 woningen. Daarom moet het verkeersonderzoekje een vervolg krijgen met een verkeersonderzoek voor de gehele ontwikkeling van 't Oog en moet voor aanvang (bijv. via het SPvE) al worden onderzocht wat de kosten kunnen zijn van bijvoorbeeld een tunnel, zodat die over het gehele plangebied kunnen worden uitgesmeerd.

Zie de eerdere beantwoording onder punt 2 reactie PvdA en bij vraag 3 van de reactie SGP.

6. Het kan zijn dat zich na de genoemde ontwikkelingen (bedrijventerrein en woongebied 1e fase) nieuwe ontwikkelingen voordoen die passen binnen de structuurkaart, maar alleen gerealiseerd kunnen worden met verkeerskundige aanpassingen. Gaat uw voorkeur dan uit naar verkeersmaatregelen met bijbehorende infrastructurele aanpassingen (bebording, uitzondering categorieën weggebruikers, terugdringen sluipverkeer) of meer ingrijpende infrastructurele maatregelen (tunnel, fysiek "knippen" van wegen, verplaatsen spoorwegovergang) ?

Wij hopen duidelijk te hebben gemaakt dat reeds nu op toekomstige ontwikkelingen moet worden ingespeeld, zodat de noodzakelijke voorzieningen niet in een later stadium onbetaalbaar blijken te zijn. Het zal ook duidelijk zijn dat wij niet op noodmaatregelen willen terugvallen, maar kiezen voor degelijke verantwoorde oplossingen zoals de spoorovergang vervangen door een tunnel.

Zie de eerdere beantwoording wat betreft de lange termijn aanpak die het college voorstaat voor de aanleg van een infrastructurele voorziening die berekend is op ontwikkeling van het gehele gebied 't Oog. Hierbij wordt opgemerkt dat als de aanleg van een dergelijke infrastructurele voorziening in de besluitvorming door de gemeenteraad over het SPvE en het daarop gebaseerde bestemmingsplan voorwaardelijk is voor de ontwikkeling van de 170 woningen, een dergelijk besluit nadelige financiële en contractuele consequenties kan hebben voor de gemeente in verband met gesloten overeenkomsten (samenwerkingsovereenkomst en koopovereenkomst).

Tenslotte nog een opmerking over fase 1, waarbij 170 woningen zijn gepland, waarvan 140 in de dure en midden-sector en 20 á 30 in de sociale sector. Vraag is of de sociale sector woningen ook voor hoger opgeleiden is bedoeld, maar liever zagen wij dat die kreet geheel achterwege wordt gelaten en de woningen gewoon worden benoemd naar wat ze zijn.

Bij welke eigenaren/huurders de sociale woningen terecht komen moet worden afgewacht. Contractueel zijn de sociale woningen gedefinieerd als woningen met een v.o.n. prijs van € 200.000,- , vanaf de datum van ondertekenen van de overeenkomst geïndexeerd middels de BDB-indexering (bouwkosten). Indien Sociale Huurwoningen worden gerealiseerd zal het gaan om huurwoningen met een huurprijsniveau binnen de sociale huurtoeslaggrens.

Fractie Filippo

- Geluid: Alhoewel gemeten is dat de Betuwelijn geen geluidshinder zal geven is de beleving van inwoners mogelijk anders. Derhalve verzoek ik u de geluidsmeting en -beleving uit te voeren als mensen daar wonen, het gaat feitelijk niet om de regels maar om de beleving.

Bij concrete ontwikkelingen in 't Oog wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd en beoordeeld of, en zo ja in welke vorm, geluidwerende voorzieningen te worden aangebracht in verband met het woon- en leefklimaat. Bij deze voorzieningen gaat het om de beoordeling van de wettelijke noodzakelijkheid, die in het kader van de bestemmingsplanprocedure vooraf moet plaatsvinden.

Daarnaast kan het zo zijn dat visuele afschermingen of hoogteverschillen onderdeel zijn van de landschappelijke inrichting van het Tiendpark. Voor het Tiendpark wordt samen met diverse instanties (provincie, waterschap), marktpartijen en extern deskundigen landschapsvisie opgesteld. Het aandachtspunt van leefbaarheid en beleving wordt hierbij meegenomen.

Verkeersafwikkeling: De kruisingen rondom de overweg zijn een knelpunt, zeker als er meer woningen komen. echter niet alleen daar maar ook verder in de afwikkeling vanaf het spoor door ons dorp naar de A15 zal dit niet lekker vallen. Logisch, we hebben een bestaande bouw en infrastructuur welke niet voldoende op uitbreiding van verkeersdeelnemers is uitgerust. Zie ook de andere nieuwbouw locaties zoals de Rokerij en de IJzergieterij. Het wordt tijd voor Hardinxveld-Giessendam om een randweg / ringweg te creëren waarbij verkeer op minder storende wijze wordt afgevoerd. Bijvoorbeeld langs de boog van de Betuwelijn met aansluiting nr. 25 bij de A15 en bij een nieuwe aansluiting op de A15 bij de omgeving van De Bout.

Zie voor een verkeersverbinding vanuit 't Oog richting de bestaande dorpskern de eerdere beantwoording van de door de SGP en PvdA gestelde vragen en gemaakte opmerkingen.

Met betrekking tot de A15 wordt opgemerkt dat het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de provincie Limburg, de provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de Topsector Logistiek (de Corridorpartijen) de programma-aanpak Goederenvervoercorridors vaststellen. De A15 is onderdeel van de corridor oost. Ten aanzien van de A15 hebben partijen afgesproken om een MIRT-verkenning A15 te starten voor het NMCA knelpunt Papendrecht - Gorinchem. De aanpak van de A15 ter hoogte van Papendrecht wordt nu uitgewerkt. Het traject vanaf Sliedrecht tot en met Gorinchem afrit Arkel is projectgebied van de MIRT verkenning A15. Het doel van de MIRT verkenning is het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid in beide richtingen waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbetert.

De MIRT verkenning richt zich dus op het bestaande tracé van de A15. De A15 is op veel plaatsen al gedimensioneerd op 2 x 3 rijstroken. Een verlegging van de A15 naar een tracé parallel aan de Betuweroute zou verder in de procedure in het kader van een MER (MilieuEffectrapportage) studie wel als 'redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief" kunnen worden ingebracht.

CU

Los van de antwoorden op de vragen geven wij graag één algemeen statement mee. Wij begrijpen dat de 1e fase van woningbouw nog gerealiseerd kan worden met minder ingrijpende maatregelen voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Tegelijkertijd is het voor ons duidelijk dat de 1e fase van de woningbouw niet de laatste is. We hebben niets voor niets gevraagd naar een inpassing in het totale gebied. Het is dan ook van het uiterste belang om ook beeld te hebben bij de ontsluiting bij totale ontwikkeling. Niet om het gelijk te realiseren, maar om te weten hoe de verkeersafwikkeling bij totale ontwikkeling eruit ziet.

In aanvulling op de eerdere beantwoording richting de andere fracties wordt opgemerkt dat deel 2 van het onderzoek van Royal HaskoningDHV zich richt de ontsluitingsmogelijkheden voor een verdere ontwikkeling van 't Oog op de langere termijn. Dit onderzoek blokkeert qua inhoud en proces niet het opstarten van de bestemmingsplanprocedure voor het woongebied met 170 woningen. Het SPvE bevat voldoende

flexibiliteit om lopende de planprocedure in te spelen op deel 2 van het onderzoek en de conclusies die daaraan door gemeente en Waardzone worden verbonden.

Presentatie Structuurkaart

1. Kunt u instemmen met deze tien punten?

We missen de aansluiting van het gebied qua verkeersafwikkeling naar het centrum. Dit punt moet wat ons betreft echt worden toegevoegd! Zodat het in het verdere proces ook echt is afgedekt in de kaderstelling en het voorwaardelijk wordt. We vinden dit veel belangrijker dat bijvoorbeeld de aansluiting op het gebied Over 't Spoor, misschien moet je binnen deze gebieden wel helemaal geen aansluiting maken wat betreft gemotoriseerd verkeer.

Zie voor de beantwoording punt 3 van de reactie van de SGP over de structuurkaart.

Over de relatie met de bestaande wijk Over 't Spoor wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de reactie van de SGP onder punt 3f van deze nota.

Wij hebben twijfels of de dichtheid van het gebied nu al moet worden vastgelegd. We begrijpen de geschetste uitgangspunten, maar we vinden een goede verkeersafwikkeling belangrijker dan deze uitwerking van de dichtheid. Als er meer financiële middelen vrijgemaakt kunnen worden voor de ontsluiting door meer te bouwen, dan willen we dat zeker overwegen. Ook de ondergrens van 50% uitgeefbaar is voor ons in deze fase geen vast gegeven, zeker omdat we de financiële consequenties hiervan niet kunnen overzien.

Ambtelijk en bestuurlijk is/wordt ingezet op een verkeersverbinding vanuit het Oog richting de bestaande kern die is berekend op verdere ontwikkeling van 't Oog. Het bouwen van extra woningen in bepaalde delen van 't Oog kan leiden tot een verdichting die extra middelen kan generen.

Het toepassen van een verdichting voor woongebied fase 1 wordt niet wenselijk geacht omdat het aantal van 170 woningen in balans is met het regionale woningbouwprogramma en provinciale besluitvorming over dit programma in 't Oog en ruimtelijke inpassing daarvan.

Het genereren van eventuele financiële bijdragen uit (stimulering van) woningbouw voor de realisatie een infrastructurele voorziening moet worden gezocht in een substantiële toename van het aantal woningen in de rest van 't Oog op basis van de Groeiagenda. De structuurkaart vormt daarbij stedenbouwkundig en ruimtelijk op de schaalgrootte van het hele Oog een verantwoorde basis voor de monitoring van deze ontwikkelingen, ook qua uitgangspunten voor het bebouwingspercentage. Als er goede argumenten zijn om te zijner tijd van uitgangspunten af te wijken – eventueel voor een deelgebied – dan bestaat die bestuurlijke vrijheid uiteraard.

Het zou mooi zijn als het gebied qua energie ook volledig zelfvoorzienend kan worden.

Zie voor de beantwoording punt 10d van de reactie van de SGP over de structuurkaart.

Met de niet genoemde punten zijn wij akkoord.

2. Wilt u in ruimtelijk opzicht proactief of reactief omgaan met eventuele kansen en knelpunten buiten de eerste deelontwikkelingen?

Voor maximaal inhoudelijk resultaat lijkt het ons niet wenselijk dat alleen reactief wordt gehandeld.

Presentatie Stedenbouwkundig Programma van Eisen

3. Wat vindt u van de vertaling van de gepresenteerde uitgangspunten van structuurkaart naar het SPvE?

4. Biedt de inhoud van het SPvE naar uw mening voldoende basis voor de bestemmingsplanprocedure?

In principe akkoord, hoeveelheid woningen zou omhoog kunnen als er hierdoor met name in de 'moeilijke segmenten' (sociale huur, middenhuur, starters) meer gerealiseerd kan worden.

Het aantal van 170 woningen is in balans met het regionale woningbouwprogramma en provinciale besluitvorming over dit programma in 't Oog en ruimtelijke inpassing daarvan.

Presentatie verkeersonderzoek

5. Stemt u in met de uitgangspunten en conclusies van het onderzoek voor fase 1?

Dit is een beetje een brede vraag. Wij menen ons te herinneren dat is gezegd dat binnen de huidige situatie op sommige momenten het huidige verkeer niet binnen de normen kan worden afgewikkeld. De stelling is dat het verkeer in de toekomstige situatie binnen de normen kan worden afgewisseld.

Hoezeer het ons ook spijt hebben wij niet de verwachting dat het sluipverkeer zal afnemen. De nieuwe situatie op de overgang is voor sluipverkeer juist 'prettig'. Wij zijn er dan ook niet van overtuigd dat er alleen in de scenario's midden en hoog er problemen te verwachten zijn wat betreft de afwikkeling. Het kan zijn dat het 'in beginsel' moet kunnen, maar wij verwachten praktisch problemen.

Volgens het ingeschakelde verkeerskundig adviesbureau kan de bouw van 170 woningen op een verkeersveilige manier worden afgewikkeld, uitgaande van de voorgenomen aanpassing van de bestaande spoorwegovergang. Hierover heeft inmiddels overleg met ProRail plaatsgevonden. Van die kant is aangegeven dat het aannemelijk is dat de verkeersgeneratie van 170 woningen qua spoorwegveiligheid goed afgewikkeld kan worden als de verkeerssituatie ter plaatse wordt aangepast zoals door de gemeente gepresenteerd. Voor de aanpassing van de overweg is de derde Kadernota Railveiligheid het toetskader. ProRail heeft op basis van de Kadernota haar beleid uitgewerkt in de procedure 'Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen'. Door Royal HaskoningDHV zijn en worden de risico's op de overweg volgens deze normen geanalyseerd. Deze analyse doorloopt een goedkeuringsproces via ProRail.

Ten aanzien van het sluipverkeer zet de gemeente Hardinxveld-Giessendam in op het terugdringen van dit sluipverkeer. Het uitvoeren van een kentekenonderzoek om het sluipverkeer meer specifiek in beeld te brengen in aanvulling op de analyse door Royal HaskoningDHV kan hiervan onderdeel uitmaken. Overigens wordt landelijk ingezet op een verbetering van de doorstroming op de A15. De uitvoering van zogeheten Quick wins op de A15 voor de korte termijn en de MIRT-verkenning voor een verbetering van de doorstroming op de A15 op de langere termijn zijn twee van die projecten. De verwachting is dat dit een positief effect zal hebben op het omliggende wegennetwerk als het gaat om het terugdringen van het sluipverkeer.

In de door Royal HaskoningDHV gebruikte verkeersgegevens, die zijn ontleend aan de Regionale Verkeers- en Milieukaart van Drechtsteden, is rekening gehouden met de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen.

6. Het kan zijn dat zich na de genoemde ontwikkelingen (bedrijventerrein en woongebied 1e fase) nieuwe ontwikkelingen voordoen die passen binnen de structuurkaart, maar alleen gerealiseerd kunnen worden met verkeerskundige aanpassingen. Gaat uw voorkeur dan uit naar

verkeersmaatregelen met bijbehorende infrastructurele aanpassingen (bebording, uitzondering categorieën weggebruikers, terugdringen sluipverkeer) of meer ingrijpende infrastructurele maatregelen (tunnel, fysiek "knippen" van wegen, verplaatsen spoorwegovergang)?

Wij denken dat ingrijpende maatregelen nodig zijn en zijn van mening dat we dit ook vroegtijdig in het proces moeten verkennen, zodat we achteraf niet tot de conclusie komen dat er geen oplossingen meer zijn, maar dat het een gegeven is geworden.

Zie de eerdere beantwoording van de reactie van de SGP over de structuurkaart (punt 3) en de beantwoording van vraag 3 van de SGP over het SPvE.