

## Nota van zienswijzen

### Inleiding

Gemeente Drechterland werkt aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Om deze opgave te realiseren heeft de gemeente Drechterland in het bestuursakkoord ambities geformuleerd. De gemeente Drechterland wil een veilige gemeente zijn. Ook is als ambitie geformuleerd om de verkeersveiligheid nadrukkelijk een rol te laten spelen in de bestuursperiode vanwege de aanpak van de 'Noord-Zuid-problematiek'. In de huidige situatie belast zwaar vrachtverkeer onnodig het wegennet van de gemeente Drechterland.

In het bijbehorende uitvoeringsprogramma van het akkoord zijn nadere concrete beleidsambities geformuleerd, waaronder de optimalisatie van de weginfrastructuur. Om bij te dragen aan de voornoemde ambities is de volgende doelstelling geformuleerd: *"Terugdringen overlast zwaar verkeer in de kernen en ontmoedigen van niet noodzakelijk doorgaand vrachtverkeer in de kernen"*.

Vanuit deze ambities uit het bestuursakkoord en de voornoemde geformuleerde doelstelling wordt ingezet op de terugdringing van vrachtverkeer in de kernen Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel, welk verkeer geen herkomst of bestemming heeft. Dit is mogelijk gezien de ingebruikname van de N307 (Westfrisiaweg). Hierdoor bestaan er goede alternatieve routes zoals het provinciale wegennet of de (stedelijke) hoofdwegenstructuur.

In juli 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders van Drechterland (hierna: het College) een voorgenomen verkeersbesluit gepubliceerd. Op deze voorgenomen verkeersbesluiten zijn destijds diverse zienswijzen ingediend. Dit gaf aanleiding om het voorgenomen verkeersbesluit nog niet vast te stellen en een gewijzigde voorgenomen verkeersbesluit te publiceren. Dit is gebeurd in januari 2020. Naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend op dit voorgenomen verkeersbesluit heeft het College nogmaals nader bezien of tegemoet kan worden gekomen aan de ingediende zienswijzen om zoveel mogelijk recht te doen aan de zienswijzen, zonder de voornoemde ambitie en doelstelling uit het oog te verliezen. Dit heeft geresulteerd in een wijziging van het voorgenomen verkeersbesluit.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het tweede voorgenomen verkeersbesluit zijn de volgende:

1. De voorgenomen geslotenverklaring op de Zuiderdracht is komen te vervallen.
2. In plaats van de eerdere voorgenomen geslotenverklaring op de Zuiderdracht is het College voornemens om hiervoor in de plaats te besluiten tot een geslotenverklaring op de Boekert.
3. De voorgenomen geslotenverklaring op de Oosterblokker is komen te vervallen.
4. De voorgenomen geslotenverklaring op de Dr. Wijtemalaan te wijzigen naar de voorgenomen geslotenverklaring zoals die was voorzien in het eerste voorgenomen verkeersbesluit.

### Ingediende zienswijzen

In totaal zijn er 22 zienswijzen ingediend op het gewijzigd voorgenomen verkeersbesluit. Een enkele zienswijze betrof een pro forma zienswijze. Nadat betreffende indiener in de gelegenheid is gesteld om de zienswijze aan te vullen is geen reactie meer ontvangen. Daarmee is deze zienswijze niet-ontvankelijk. Deze is dan ook niet in onderstaand overzicht opgenomen.

De zienswijzen geven een beeld van de zorgen en verwachtingen die rondom het voorgenomen verkeersbesluit leven. Het college van de gemeente Drechterland bedankt daarom de indieners voor de moeite die ze hebben genomen om een zienswijze in te dienen.

Hieronder zijn de zienswijzen samengevat en van een beoordeling voorzien. In de conclusie is aangegeven of, en zo ja, welke wijzigingen in het besluit worden doorgevoerd naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Een aantal bewoners heeft separaat van elkaar dezelfde zienswijze ingediend, die in deze reactienota als één gezamenlijke zienswijze beschouwd en beantwoord is.

Zienswijzen zijn openbaar. Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) moeten de namen en adressen echter van indieners, als het geen bedrijven of instellingen zijn, in vrij toegankelijke digitale documenten worden geanonimiseerd. Om kennis te nemen van de namen van de indieners van de zienswijzen is aan het besluit een appendix toegevoegd met naam en toenaam. Deze appendix maakt onderdeel uit van het besluit, maar zal niet digitaal bekend worden gemaakt.

### Gehanteerde werkwijze beantwoording inspraakreacties

De zienswijzen zijn per indiener hieronder beantwoord. Hiervoor is de volgende werkwijze gehanteerd: In de eerste kolom van de tabel is het nummer van de indiener vermeld. In de tweede kolom is per onderwerp de zienswijzen samengevat. In de derde kolom is de beantwoording gegeven, inclusief in hoeverre de zienswijze geleid heeft tot een wijziging van het verkeersbesluit.

Indiener zienswijze	Inhoud zienswijze	Beoordeling zienswijze
1. Indiener 1 te Oosterblokker	Indiener geeft aan dat bij besluit van 2 september 2020 een omgevingsvergunning is verleend voor het aanleggen van een ontsluitingsweg en dat hij als gebruiker van deze ontsluitingsweg met een vrachtwagen hier geen gebruik meer van kan maken.	Uit de genoemde omgevingsvergunning van 2 september 2020 volgt dat hierbij is toegestaan een ontsluitingsweg aan te leggen die uitweegt naar de Boekert en deze kan ongewijzigd worden gebruikt. De ontsluitingsweg leidt naar een onverhard pad, waarvan mag worden verondersteld dat hiervan met zwaar vrachtverkeer geen gebruik kan worden gemaakt.  De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.
2. Meilink transport BV te Blokker	Het is financieel onmogelijk om met de vrachtwagens om te rijden via de Zuiderdracht naar Zwaag/Zwaagdijk/Westerblokker.  Indiener heeft bewoners van de Zuiderdracht gesproken en deze zitten niet te wachten op het extra verkeer.	Hoewel niet wordt bestreden dat de voorgenomen geslotenverklaring voor zwaar vrachtverkeer op de Boekert voor indiener tot gevolg zal hebben dat voor een aantal routes/bestemmingen omgereden zal moeten worden, is dit aspect uitdrukkelijk in de afweging betrokken en zijn de omrijafstanden in beeld gebracht. Voor langeafstandsverkeer is van belang dat eerder gekozen kan worden voor een alternatieve route. Het aspect omrijden is daardoor met name voor lokaal verkeer van belang. Daarbij is aan het belang van de verkeersveiligheid een zwaarder gewicht toegekend. Nu indiener slechts in algemene zin heeft gesteld dat omrijden financieel niet haalbaar is en dit niet concreet heeft onderbouwd, kan daarin geen grond zijn

	<p>Men wil graag gebruik maken van de nieuwe N307 (een hele verbetering ten opzichte van de oude Westfrisiaweg) maar dat zal niet gaan als de Boekert in Oosterblokker wordt afgesloten.</p> <p>Anders dan het beweerde sluipverkeer door Oosterblokker, is indiener hier gevestigd. Daarom wil men graag een kosteloze ontheffing.</p>	<p>gelegen om af te zien van het voorgenomen besluit, enkel vanwege het gestelde financiële belang van indiener.</p> <p>Uit de diverse zienswijzen van bewoners van de Zuiderdracht blijkt dat hier inderdaad vaker het gevoel leeft dat er van een toename van vrachtverkeer sprake zal zijn. De stellingen dienaangaande worden bij die zienswijzen besproken. Dit betreft verder geen belang dat indiener rechtstreeks aangaat.</p> <p>Hoewel er, zoals hiervoor is onderbouwd, in het belang van de verkeersveiligheid omgerekend zal moeten worden, staat voor indiener ook in de beoogde nieuwe situatie de mogelijkheid open om gebruik te maken van N307. Het is dus niet zo, dat daar geen gebruik meer van kan worden gemaakt.</p> <p>Alle belangen tegen elkaar afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
<p>3. Indiener 3 te Oosterblokker</p>	<p>In een eerdere fase (2019) zijn twee opties voorgelegd aan de bewoners. Toen is gekozen voor de zuidelijke variant onder voorwaarde dat de vrachtwagens van Pyxis over de noordkant zouden rijden. In 2020 is een ander voorgenomen besluit ter inzage gelegd dat hiervan afweek. Dit is niet doorgegaan. Nu ligt er weer een ander besluit voor. Dit</p>	<p>De eerder voorgelegde varianten van het voorgenomen besluit zijn niet meer relevant. Hierop zijn destijds ook diverse zienswijzen ingediend, waarna (en op basis waarvan) is besloten de toen voorgelegde voorgenomen besluiten niet door te zetten. Teneinde een optimale balans te vinden tussen verkeersveiligheid en bruikbaarheid van de weg is nu gekozen voor de voorliggende variant. Daarbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met alle betrokken belangen, waaronder de destijds ingediende zienswijzen. Dat deze variant afwijkt van de eerdere twee opties is daarom verklaarbaar.</p> <p>Niet is gebleken dat de Raad van State in 1992 een zodanige ontsluiting van het bedrijventerrein heeft voorgeschreven dat daar nu nog betekenis aan zou toekomen. Volgens het huidige bestemmingsplan Drechterland Noord, 2011 ontsluit het bedrijventerrein Gildenweg via de Veilingweg en de Gildenweg (bestemming “Verkeer”) op de Zuiderdracht. Het voorgenomen besluit brengt daar geen verandering in. Het</p>

	<p>wijkt ook af van de in 1992 door de Raad van State voorgeschreven alternatieve ontsluiting voor het bedrijventerrein Gildenweg. Nu wordt juist de ontsluitingsweg voor bedrijven op dit terrein, zoals transportbedrijf Pyxis en Kippenslachterij Plukon afgesloten. Het zwaar verkeer moet nu over de dorpsweg rijden. Dit leidt tot een zwaardere belasting voor de bewoners en gevaarlijke situaties.</p> <p>De verwachting dat ook de bewoners van de Zuiderdracht profiteren van een afname van zwaar verkeer, alsook de bewoners van de Boekert en de Noorderdracht, wordt onderbouwd door eerder verkeersonderzoek uit december 2018 en februari 2019. In werkelijkheid dient volgens indiener echter al van 239 voertuigbewegingen te worden uitgegaan waarbij</p>	<p>verkeer van en naar het bedrijventerrein kan via de Oosterblokker en de Zuiderdracht verlopen. Niet duidelijk is wat met 'de dorpsweg' wordt bedoeld. Gekozen is voor de meest verkeersveilige optie vanwege het vrijliggend fietspad naar de Zuiderdracht, zodat de verkeersstromen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers van elkaar gescheiden zijn.</p> <p>De stelling ten aanzien van de aantallen voertuigbewegingen berust op een verkeerde lezing van de toelichting bij het voorgenomen besluit. Uit verkeerstellingen, uitgevoerd met een ANPR-camera, is niet gebleken dat alle verkeersbewegingen bestonden uit bestemmingsverkeer. Evenmin is juist dat de (eigen en bezoekende) vrachtwagens van het transportbedrijf Pyxis niet in de tellingen zijn meegenomen. De ANPR-camera's waarmee het onderzoek is uitgevoerd, registreren de kentekens van alle motorvoertuigen die langsrijden. Daarbij wordt door middel van een koppeling met de RDW-database duidelijk welke kentekens van vrachtwagens zijn en welke niet (dat zijn bijvoorbeeld personenauto's of licht vrachtverkeer). Hiermee zijn gedurende de onderzoeksperiode alle in- en uitgaande (waaronder doorgaande) voertuigbewegingen geregistreerd. De controlepunten zijn weergegeven op de kaart in bijlage 1 bij de toelichting. Daaruit volgt dat al het verkeer dat in die periode van en naar bedrijventerrein Gildenweg reed, geregistreerd is. Uit de tellingen (als voorbeeld wordt de onderzoeksperiode in februari 2019 genomen), zoals specifiek voor de Zuiderdracht nader uitgewerkt in bijlage 9 van de toelichting, blijkt dat gemiddeld per dag 124 vrachtwagens vanuit noordelijke richting zuidwaarts over de Zuiderdracht rijden. Daarvan komen er 30 van zowel de Westerblokker als de Noorderdracht, 5 van de Oosterblokker, 58 van bedrijventerrein Gildenweg (waarvan 12 van Veilingweg/Pyxis). Daarnaast komen uit zuidelijke richting van de Zuiderdracht 118 vrachtwagens in noordelijke richting. Daarvan gaan er 21 richting Westerblokker, 42 richting Noorderdracht, 4 richting Oosterblokker en 51 richting bedrijventerrein Gildenweg (waarvan 3 naar Veilingweg/Pyxis). Tezamen rijden er in de bestaande situatie dus ongeveer 242 vrachtwagens over de Zuiderdracht. Van deze 242</p>
--	---	--

	<p>ook ten minste 140 verkeersbewegingen extra van transportbedrijf Pyxis moeten worden opgeteld, zodat van een toename van 58% aan vrachtwagenbewegingen moet worden uitgegaan. Indiener is het niet eens met de aantasting van het woonklimaat en de leefbaarheid (geluidsoverlast en fijnstof). Tevens is hierdoor sprake van onbehoorlijk bestuur.</p> <p>Bij Plukon is een opslag van ammoniak. Vanwege de aanrijtijden voor de hulpdiensten waren snelheidsbeperkende maatregelen niet mogelijk. Hulpdiensten moeten hiervoor vaak uitrukken. Als er zwaar vrachtverkeer rijdt over de Zuiderdracht leidt dit tot gevaarlijke situaties.</p> <p>De politie heeft aangegeven geen capaciteit te hebben om de geslotenverklaring te</p>	<p>vrachtwagenbewegingen gaat een aantal van 110 naar het bedrijventerrein Gildenweg (w.o. Pyxis).</p> <p>De situatie na afsluiting van de Boekert voor doorgaand verkeer is ook in beeld gebracht. Uitgaande van hetzelfde voorbeeld zullen 2x30 vrachtwagens (doorgaand regionaal vrachtverkeer) niet meer van de Westerblokker en Noorderdracht richting de Zuiderdracht rijden. Daarentegen zullen 8 vrachtwagens niet meer van Gildenweg naar Westerblokker rijden en 9 niet meer naar de Noorderdracht. Verder zullen 52 vrachtwagens (van Pyxis e.o) niet meer naar de Westerblokker dan wel Noorderdracht rijden, maar afgewikkeld worden over de Zuiderdracht. In totaal zullen dus 60 vrachtwagens minder in zuidelijke richting over de Zuiderdracht rijden en 69 vrachtwagens extra. Een aantal van 64 vrachtwagens zal onveranderd dezelfde weg blijven nemen. De totale verkeersbelasting van de Zuiderdracht (noord-zuid) door vrachtwagens zal in de nieuwe situatie dan ook 73 verkeersbewegingen tellen. Vanuit zuidelijke richting zullen 63 vrachtwagens niet meer in noordelijke richting rijden (richting Westerblokker en Noorderdracht; doorgaand regionaal verkeer). Daarentegen zullen 49 vrachtwagens van Westerblokker en Noorderdracht omrijden langs zuidelijke richting via de Zuiderdracht. Verder zullen 37 vrachtwagens extra over de Zuiderdracht rijden richting Oosterblokker en Gildenweg. Een aantal van 55 vrachtwagens zal onveranderd dezelfde weg blijven nemen als voorheen. De totale verkeersbelasting van de Zuiderdracht (zuid-noord) door vrachtwagens zal in de nieuwe situatie dan ook 78 verkeersbewegingen tellen.</p> <p>In totaal zullen in de nieuwe situatie dan ook 151 vrachtwagens per etmaal in noordelijke richting over de Zuiderdracht rijden. Per saldo betekent dit dus een afname van 91 vrachtwagenbewegingen per etmaal over de Zuiderdracht. Van een toename van 58% aan vrachtwagenbewegingen vanwege vrachtwagens voor transportbedrijf Pyxis is dan ook niet gebleken. Voorts zijn alle vrachtwagenbewegingen van en naar dit bedrijf (als onderdeel van bedrijventerrein Gildenweg) dus in het onderzoek betrokken.</p> <p>Nu, zoals hiervoor is aangegeven, sprake is van een afname van vrachtwagenbewegingen en er in de bestaande situatie reeds vrachtverkeer over de</p>
--	---	--

	<p>handhaven. Indiener verwacht niet dat de handhaving door de overbelaste BOA's effectief zal zijn.</p> <p>Door het extra vrachtverkeer als gevolg van het verkeersbesluit zullen de huizen aan de Zuiderdracht minder waard worden.</p>	<p>Zuiderdracht rijdt, is er geen sprake van een wezenlijk andere situatie noch een aanleiding om te veronderstellen dat hulpdiensten hier hinder van zullen ondervinden.</p> <p>De stelling dat de handhaving door BOA's niet effectief zal zijn (vanwege overbelasting), berust op een ongefundeerde aanname. Zo nodig is het mogelijk hierin te prioriteren. Daarnaast zal ook de politie een aanvullende rol hebben in de handhaving van de geslotenverklaring. Uit het advies blijkt niet dat de politie hierop in het geheel niet zal toezien.</p> <p>Zoals hiervoor is aangegeven, rijdt er in de bestaande situatie al zwaar vrachtverkeer over de Zuiderdracht. Als gevolg van het voorgenomen besluit zal dit deze verkeersstroom afnemen. De verkeersstroom bestaande uit doorgaand regionaal verkeer laat een afname zien van 123 zware vrachtwagenbewegingen; te weten verkeer over de routes Westerblokker, Noorderdracht – Zuiderdracht en vice versa. Het is niet aannemelijk dat de waarde van huizen langs deze weg hierdoor zal afnemen. Voorts is het enkele financiële belang van aanwonenden onvoldoende om, in het kader van de gemaakte belangenafweging, een dusdanig zwaarwegend belang aan te nemen dat van het voorgenomen besluit zou moeten worden afgezien. Het college hecht aan de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen juist een zwaar gewicht.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
<p>4. Westfriese Metaalhandel te Oosterblokker</p>	<p>Al 34 jaar haalt de metaalhandel, gevestigd aan de Gildenweg, oud ijzer e.a. op in de hele gemeente Drechterland. Hierbij worden alle wegen in de bebouwde kom gebruikt. Het verkeersbesluit belemmert</p>	<p>Hiervoor, in de reactie naar aanleiding van zienswijze 2, is reeds onderbouwd dat met name voor lokaal verkeer het in sommige gevallen nodig zal zijn om om te rijden. Dit is onvermijdelijk om doorgaand zwaar vrachtverkeer te weren. Aan het daarmee te behalen doel hecht het college een zwaarwegend belang. In de toelichting bij het voorgenomen besluit zijn de omrijroutes in beeld gebracht. Deze zijn niet dusdanig lang dat van een onevenredig langere reisduur gesproken kan worden. Niet staat vast dat door middel van het zorgvuldig plannen van ritten/routes de nadelen van de</p>

	<p>deze werkzaamheden en zorgt voor kostenverhoging. Zo heeft indiener klanten net over het spoor aan de Westerblokker en Noorderdracht en moet hiervoor kilometers om gaan rijden. Dit belast het milieu, de verkeersveiligheid kost extra brandstof en tijd. In plaats van de voorgenomen afsluiting bepleit indiener het instellen van een 30 km-zone. Dit ontmoedigt doorgaand verkeer en laat bestemmingsverkeer alsnog toe.</p>	<p>geslotenverklaring niet beperkt kunnen worden, zodat ook extra reistijd en -kosten (alsmede de daarmee gepaard gaande milieubelasting) kunnen worden beperkt.</p> <p>Alle belangen tegen elkaar afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten.</p> <p>Zoals reeds is aangegeven in reactie op zienswijze 3, hiervoor, beoogt het college om, door het zwaar vrachtverkeer om te laten rijden, een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen te bereiken. Daarbij neemt de maatregel van het weren van zwaar vrachtverkeer in de kernen een belangrijke plaats in. Het instellen van een 30 km-zone in plaats van een geslotenverklaring zou daar haaks op staan. Het doel van het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen door het weren van zwaar vrachtverkeer zou daardoor niet behaald worden.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
<p>5. Indiener 5 te Oosterblokker</p>	<p>Deze zienswijze is gelijklopend aan de eerste drie onderdelen van de zienswijze onder 3.</p> <p>Aanvullend wordt aangegeven dat trillingen, veroorzaakt door langrijdend vrachtverkeer (met 58%) zullen toenemen. Dit kan niet goed zijn voor de huizen die, aan de zuidzijde van de Zuiderdracht niet onderheid</p>	<p>Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 3.</p> <p>Aangezien, zoals hiervoor in de reactie op zienswijze 3 is aangegeven, geen sprake is van een toename van vrachtverkeer als in de zienswijze gesteld, zal ook geen sprake zijn van een toename van trillingshinder op aanliggende woningen. Bovendien liggen de huizen aan de zuidzijde van de Zuiderdracht op een ruime afstand (meer dan 10 meter) van de weg.</p>



	zijn. Deze worden momenteel al gevoeld.	
6. Indiener 6 te Oosterblokker	Deze zienswijze is gelijkloidend aan de eerste drie onderdelen van de zienswijze onder 3.	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 3.
7. Indiener 7 te Oosterblokker	Deze zienswijze is gelijkloidend aan de eerste drie onderdelen van de zienswijze onder 3.	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 3.
8. Indiener 8 te Oosterblokker	Deze zienswijze is gelijkloidend aan de eerste drie onderdelen van zienswijze 5	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 5.
9. Indiener 9 te Oosterblokker	Deze zienswijze is gelijkloidend aan de eerste drie onderdelen van de zienswijze onder 3.	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 3.
10. Transportbedrijf Van Straalen te Hoogkarspel	Het transportbedrijf van indiener wordt geraakt door het voorgenomen besluit. De afsluitingen van de Nieuweweg en de Dr. Wijtemalaan hebben omrijkilometers en extra rijtijd tot gevolg. Dit zorgt	Zoals hiervoor in de reactie op de zienswijze onder 2 al is aangegeven, is reeds onderbouwd dat met name voor lokaal verkeer het in sommige gevallen nodig zal zijn om om te rijden. Dit is onvermijdelijk om doorgaand zwaar vrachtverkeer te weren. Aan het daarmee te behalen doel hecht het college een zwaarwegend belang. In de toelichting bij het voorgenomen besluit zijn de omrijroutes in beeld gebracht. Deze zijn niet dusdanig lang dat van een onevenredig langere reisduur gesproken kan worden. Niet staat vast dat door middel van het zorgvuldig plannen van ritten/routes de nadelen

	<p>voor extra kosten en milieubelasting. Voor diverse klanten is men aangewezen op de noord-zuidverbinding. Naast de extra tijd (65 uur per jaar) en kosten (circa € 3.038 per jaar) zorgt dit voor extra uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijnstof, hetgeen in strijd is met de verduurzamingsdoelstellingen van het bedrijf.</p> <p>Met name voor de seizoensgebonden activiteiten is een ontheffing nodig voor gebruik van de noord-zuidverbinding.</p>	<p>van de geslotenverklaring niet beperkt kunnen worden, zodat ook extra reistijd en -kosten (alsmede de daarmee gepaard gaande milieubelasting) kunnen worden beperkt.</p> <p>Alle belangen tegen elkaar afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
<p>11. Gemachtigde, namens indieners 11 te Oosterblokker</p>	<p>Het besluit (van een dergelijk zwaar gewicht) zou niet in mandaat mogen worden genomen. Ook is geen mandaatbesluit bekendgemaakt.</p> <p>De doorlopen procedure is niet transparant. Er is driemaal een ander voorgenomen besluit ter inzage gelegd. In onderhavig voornemen is niet ingegaan</p>	<p>Er is nog geen sprake van een definitief (genomen) besluit. Afgezien daarvan bestaat de mogelijkheid dat het besluit in mandaat wordt genomen. Er is een algemeen mandaatbesluit genomen door de colleges van de aangesloten gemeenten voor de SED-organisatie, te vinden op <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2015-129706.pdf">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2015-129706.pdf</a>.</p> <p>Mandaat is (behoudens een aantal uitdrukkelijke uitzonderingen) verleend voor alle besluiten. Gesteld noch gebleken is dat de aard van het voorgenomen besluit zich tegen mandaatverlening verzet.</p> <p>Door de uniforme openbare voorbereidingsprocedure wordt doorlopen is wel degelijk sprake van een transparante procedure. Het voorgenomen besluit is in ontwerp ter inzage gelegd en eenieder kan hier zienswijzen op indienen. Dat daarbij niet is ingegaan op eerdere zienswijzen c.q. ontwerpbesluiten (die overigens op de projectwebsite</p>

	<p>op eerdere zienswijzen. Niet is gemotiveerd waarom een ander ontwerpbesluit is genomen.</p> <p>Het ontwerpbesluit is te mooi om waar te zijn. Op alle locaties komt minder vrachtverkeer voor. Het besluit, dan wel de daaraan ten grondslag liggende verkeersonderzoeken motiveren dat echter niet.</p> <p>Anders dan met het ontwerpbesluit van 8 januari 2020 wordt nu niet gekozen voor een geslotenverklaring van de Zuiderdracht. Het vrachtverkeer zal hier dan ook onevenredig toenemen. Het kleine positieve effect van tegengaan van niet-bestemmingsverkeer zal tenietgedaan worden doordat het vrachtverkeer van Bedrijventerrein Gildenweg enkel nog wordt ontsloten via de Zuiderdracht.</p>	<p>kunnen worden geraadpleegd), is logisch omdat nu voor een andere invulling is gekozen. Aangezien de eerdere varianten niet zijn doorgegaan, behoeft dit geen nadere motivering. Het voorgenomen besluit behoeft uiteraard een motivering die het besluit kan dragen. Deze motivering is dan ook opgenomen in de toelichting bij het besluit.</p> <p>Zoals hiervoor in de reactie op zienswijze 3 is onderbouwd, zal op de Zuiderdracht sprake zijn van een afname van vrachtverkeer als gevolg van de voorgenomen maatregelen, welke in verhouding tot de totale (huidige) aantallen vrachtwagenbewegingen op de Zuiderdracht een verbetering is te noemen.</p> <p>De stelling dat de cijfers uit het verkeersonderzoek niet representatief zouden zijn, wordt niet gedeeld door het college. Dit onderzoek is relatief recent uitgevoerd, tussen december 2018 en februari 2019. Dat de cijfers te oud zouden zijn, onderschrijft het college dan ook niet. Uit het onderzoek zijn zonder meer bruikbare cijfers voortgekomen. Deze komen bovendien overeen met getallen uit eerdere onderzoeken. Verder is niet gebleken dat sindsdien zodanige ontwikkelingen hebben plaatsgevonden dat deze gegevens niet meer bruikbaar zouden zijn. De voertuigbewegingen van transportbedrijf Pyxis zijn betrokken in het onderzoek en daarin zelfs separaat in beeld gebracht. Voorts valt niet in te zien hoe de groei van De Zwaluw BV, waarvan volgens de website na 2016 alleen op de locaties in Echt in Limburg en de Maasvlakte bij Rotterdam sprake is, van invloed zou kunnen zijn op de cijfers uit dit onderzoek.</p> <p>Zoals eveneens in de reactie op zienswijze 3 is aangegeven is het anpr-onderzoek uitgevoerd met camera's die kentekens herkennen en registreren, waarbij op basis van de gegevens uit de RDW-database blijkt of sprake is van een vrachtwagen of niet. Daaruit volgt dat alle vrachtwagenbewegingen van en naar het bedrijventerrein, alsmede de doorgaande voertuigbewegingen kunnen worden geregistreerd. Het is daarbij niet direct relevant of sprake is van eigen vrachtauto's dan wel van vrachtauto's van derden. Uit het onderzoek blijkt wel of sprake is van doorgaand of bestemmingsverkeer.</p>
--	---	--

	<p>De verkeerscijfers waarop het onderzoek is gebaseerd zijn niet representatief. Deze zijn te oud. In de tussentijd zijn enkele vergunningen verleend voor bedrijven aan de Gildenweg waardoor het aantal verkeersbewegingen is toegenomen. Bij Pyxis is door de coronacrisis en het type dienstverlening het aantal verkeersbewegingen toegenomen. Ook De Zwaluw BV is volgens haar website flink gegroeid. Ook is tijdens te korte periodes gemeten.</p> <p>Niet duidelijk is hoe het ANPR onderzoek is uitgevoerd. Als dit met ANPR camera's is gebeurd, zal er geen rekening mee zijn gehouden dat veel vrachtauto's bij de betrokken bedrijven niet van hen zelf zijn. Deze moeten ten onrechte als doorgaand verkeer zijn aangemerkt. Er is geen rekening gehouden met externe transport- en distributiebedrijven. Het onderzoek sluit ook niet aan</p>	<p>Aangezien daadwerkelijk verkeersonderzoek aan de besluitvorming ten grondslag is gelegd en de uitkomsten van dit onderzoek worden bevestigd door gegevens afkomstig van de verkeersregelininstallatie op de kruising N506-Zuiderdracht, wordt de stelling dat de hoeveelheid verkeer op de Zuiderdracht waar voor de besluitvorming vanuit is gegaan onaannemelijk is, niet gedeeld. Het bestaan van alternatieve routes voor het doorgaand verkeer is juist een belangrijk uitgangspunt voor dit besluit.</p> <p>Reeds uit het feit dat twee eerdere varianten van het voorgenomen besluit zijn teruggetrokken naar aanleiding van ingediende zienswijzen blijkt dat er wel degelijk aandacht is geschonken aan mogelijke alternatieven. De huidige variant is uiteindelijk als beste optie naar voren gekomen. Dat er ook andere mogelijkheden bestaan om bepaalde categorieën voertuigen van een weg te weren (zoals voertuigen met een bepaalde aslast of totaal massa) doet niet af aan het feit dat de gekozen vorm (een geslotenverklaring voor vrachtverkeer) als de meest effectieve maatregel is aangemerkt. Dit voorkomt namelijk onduidelijkheid (in de praktijk) en is zonder meer geschikt om het beoogde doel – het weren van vrachtverkeer uit de kernen – te bereiken.</p> <p>Niet ontkend wordt dat de Zuiderdracht een weg betreft met een beperkte wegbreedte. Dat geldt echter evenzeer, zo niet meer, voor de overige wegen in het gebied, zoals de Boekert, de Oosterblokker en de dr. Wijtemalaan. Aangezien de Zuiderdracht is voorzien van een vrijliggend fietspad, wordt deze als veiliger alternatief aangemerkt. Voorts blijkt uit voorhanden gegevens dat de gemiddelde rijsnelheid op de Zuiderdracht niet bovengemiddeld hoger is dan die op andere wegen in de omgeving. Onderhavig besluit ziet niet op een herinrichting van de Zuiderdracht. Daarom wordt geen aanleiding gezien om deze weg te toetsen aan de CROW-normen. Verder is er geen aanleiding voor het treffen van aanvullende maatregelen nu geen sprake is van een toename van verkeer op deze weg.</p> <p>De aanname dat er een beleidsmatig Verkeersplan moet zijn (dat niet te vinden is) berust op een onjuiste lezing van de bijlage "Bedrijventerrein Gildenweg Hoorn, Vijf</p>
--	--	--

	<p>bij het aantal eigen vrachtwagens van de bedrijven op bedrijventerrein Gildenweg. Deze overstijgen de verwachte aantallen verkeersbewegingen op de Zuiderdracht, zodat de geschatte afname daar niet kan kloppen.</p> <p>De hoeveelheid doorgaand verkeer op de Zuiderdracht is onaannemelijk. Alternatieve routes liggen meer voor de hand. Niet duidelijk is waar het doorgaand verkeer vandaan zou komen.</p> <p>De Zuiderdracht zal dé ontsluitingsweg vormen voor bedrijventerrein Gildenweg, hetgeen onevenredig is voor indieners. Dit geldt eveneens voor de gekozen (soort) geslotenverklaring. Deze ziet op alle voertuigen, zwaarder dan 3.500 kg. Er had ook gekozen kunnen worden voor een geslotenverklaring voor alleen voertuigen boven een bepaalde aslast of een</p>	<p>toekomstscenario's" van de gemeente Hoorn van 9 oktober 2020. Daarin wordt niet verwezen naar verkeersbeleid van de gemeente Drechterland, maar naar het eerdere voorgenomen besluit. Dit volgt uit de verwijzing in paragraaf 4.3.2 van deze bijlage naar 'het eigen verkeerskundig plan dat recent door de gemeente Drechterland is opgesteld om de ervaren overlast rond de Gildenweg terug te dringen'. Dat verkeerskundig plan is het genoemde voorgenomen besluit dat dateert van kort daarvoor (8 januari 2020) en had tot doel om 'de leefbaarheid bij bewoners te verbeteren door overlast van grote voertuigen in de vorm van geluid en trillingen te verminderen en schade aan woningen te beperken', ofwel overlast terug te dringen. Een van de maatregelen daartoe was het instellen van een geslotenverklaring op de Zuiderdracht (tussen Gildenweg en de in/uitrit behorende bij het pand Veilingweg 1) in Oosterblokker, zoals ook is weergegeven in afbeelding 4.7 van genoemde bijlage. Duidelijk is dat verwezen wordt naar het voorgenomen besluit. De enigszins verwarrende term 'verkeersplan' maakt dat niet anders. Er is dan ook geen sprake van een afwijking van (verkeers-)beleid. Zoals hiervoor is aangegeven, is sprake van gewijzigde inzichten waardoor het destijds voorgenomen besluit niet is doorgezet maar nu voor de hier voorliggende maatregelen is gekozen.</p> <p>Het college ziet, nu zoals hiervoor is onderbouwd, het totaal aantal vrachtwagenbewegingen op de Zuiderdracht zal afnemen, geen aanleiding voor het treffen van geluid- of trillingwerende maatregelen aan de woning van indieners.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
--	---	--

	<p>bepaalde totaal massa. Nu worden ook voertuigen over de Zuiderdracht geleid die niet bijdragen aan het probleem.</p> <p>Indieners vrezen gevaarlijke situaties. De Zuiderdracht heeft een beperkte breedte. In de praktijk, anders dan waar het voorgenomen besluit vanuit gaat, zal de snelheid niet op natuurlijk wijze worden gedrukt. In het ontwerpbesluit wordt niet ingegaan op de rij snelheden op de Zuiderdracht.</p> <p>Vanwege de breedte van vrachtverkeer is het onverstandig dit over deze relatief smalle weg te leiden. De weg zou juist ontlast moeten worden. Daarnaast zouden er maatregelen moeten komen om onveilige situaties te voorkomen. De Zuiderdracht voldoet niet aan de CROW-normen.</p>	
--	--	--

	<p>Het voorgenomen besluit past niet binnen het Verkeersplan omdat dat uitgaat van een geslotenverklaring op de Zuiderdracht. Het besluit wijkt dus ongemotiveerd af van het beleid.</p> <p>In het voorgenomen besluit zijn geen geluid- c.q. trillingwerende maatregelen voorzien voor de woning van indieners. Anders dan wordt aangenomen zal het aantal verkeersbewegingen op de Zuiderdracht niet afnemen. Van indieners kan niet verlangd worden eigen verkeersonderzoek te doen.</p>	
<p>12. Stratenmakersbedrijf Pluijm BV te Oosterblokker</p>	<p>Door de afsluiting zal het verkeer elders toenemen. Het probleem wordt feitelijk verlegd ten laste van de bewoners aan de nieuwe route.</p> <p>Indiener ondervindt problemen in zijn bedrijfsvoering door het</p>	<p>Indiener is gevestigd aan de Oosterblokker. In het eerste ontwerpbesluit was sprake van een afsluiting van de Oostblokker voor het weggedeelte Kruising Boekert/Zuiderdracht tot Oostblokker huisnummer 10. Binnen dat gedeelte zou ook het bedrijf van indiener liggen. Dat voornemen is reeds losgelaten in tweede ontwerpbesluit. Daar zou de Oosterblokker worden afgesloten tussen de Kruising Binnenwijzend/Zittend tot de Oostblokker hsnr. 172. Het bedrijf zou hierdoor toegankelijk blijven voor vrachtverkeer. In het thans voorgenomen besluit is de afsluiting van de Oosterblokker losgelaten.</p>

	<p>voorgenomen besluit omdat de aan- en afvoerroute deels wordt afgesloten. Daardoor wordt de bereikbaarheid minder en men verwacht kostenverhoging als gevolg van het moeten omrijden van leveranciers.</p> <p>De waarde van het onroerend goed vermindert. Indiener meent dat de gemeente financiële ondersteuning moet bieden voor (bedrijfs-)verplaatsing.</p>	<p>Besloten is om de voorgenomen geslotenverklaring op de Oosterblokker zoals opgenomen in het tweede ontwerpbesluit te laten vervallen. De vermeende gevolgen voor indiener zijn daarom niet meer aan de orde.</p> <p>Hoewel niet wordt bestreden dat de voorgenomen geslotenverklaring voor indiener tot gevolg zal hebben dat leveranciers voor een aantal routes/bestemmingen moeten omrijden, is dit aspect uitdrukkelijk in de afweging betrokken en zijn de omrijafstanden in beeld gebracht. Voor langeafstandsverkeer is van belang dat eerder gekozen kan worden voor een alternatieve route. Het aspect omrijden is daardoor met name voor lokaal verkeer van belang. Daarbij is aan het belang van de verkeersveiligheid een zwaarder gewicht toegekend. Het college meent dat de gestelde omstandigheid dat leveranciers van en naar haar bedrijf moeten omrijden niet leidt tot een situatie waarin indiener onevenredig door het verkeersbesluit wordt getroffen,</p> <p>Het college ziet verder geen grond om af te zien van het voorgenomen besluit, enkel vanwege het gestelde financiële belang van indiener. Indiener heeft dit verder ook niet onderbouwd. Indiener heeft niet aannemelijk gemaakt dat zij ten gevolge van het verkeersbesluit zodanige schade lijdt die het college op enigerlei wijze hadden moeten ondervangen, omdat anders sprake zou zijn van onevenredige gevolgen voor indiener.</p> <p>Gelet hierop ziet het college ook geen aanleiding om financiële ondersteuning te bieden.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
<p>13. Indiener 13 te Oosterblokker</p>	<p>Deze zienswijze is gelijklopend aan de eerste drie onderdelen van de zienswijze onder 3.</p>	<p>Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 3.</p>



<p>14. Indiener 14 te Oosterblokker</p>	<p>Deze zienswijze is gelijklopend aan de eerste drie onderdelen van de zienswijze onder 3.</p>	<p>Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 3.</p>
<p>15. Indiener 15 te Oosterblokker</p>	<p>Deze zienswijze is gelijklopend aan de eerste drie onderdelen van de zienswijze onder 3.</p> <p>Aanvullend wordt aangegeven dat de woning van indiener precies tegenover de kruising van de Gildenweg/Zuiderdracht ligt en gevreesd wordt voor extra hinder ten aanzien van meer in- en uitgaande vrachtwagens. Ook is er vrees voor verdubbeling van stoppende en optrekkende vrachtwagens op de kruising tegenover onze woning ,met alle bijbehorende geluids-, veiligheids- en geurhinder in de nachtelijke uren.</p>	<p>Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 3.</p> <p>Aanvullend wordt opgemerkt dat in de huidige situatie dezelfde bedrijven met dezelfde activiteiten reeds aanwezig zijn. De maatregelen veranderen daar niets in. De aantallen verkeersbewegingen van en naar bedrijventerrein Gildenweg blijven hetzelfde. Alleen de aantallen doorgaand vrachtverkeer nemen af. Een toename van hinder is dan ook niet aannemelijk.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
<p>16. 't Streker Tegelhuis BV te Hoogkarspel</p>	<p>Indiener verwijst naar zijn eerdere zienswijze en die van de voormalige eigenaar, de heer Vertelman. Ook in de</p>	<p>Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze onder 2 en 4. Het voorgenomen besluit zal ook gevolgen hebben voor lokaal verkeer. Deze zijn echter in de belangenafweging betrokken.</p>

	<p>huidige vorm maakt indiener uit het besluit op dat het geen gevolgen heeft voor zijn bedrijfsvoering (m.n. de vrachtwagen die gebruikt wordt voor het bezorgen van bestellingen) vanwege zijn vestiging in Hoogkarspel. In de publicatie is namelijk vermeld dat 'na de ingebruikname van de N307 (Westfrisiaweg), vanaf november 2018, vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de kernen Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel wordt teruggedrongen'. Hierdoor zou vrachtverkeer dat wel zijn herkomst heeft in deze kernen niet door het besluit getroffen moeten worden. Indiener gaat er dan ook vanuit de gebruikelijke routes te kunnen blijven rijden. Verzocht is om een ontheffing of toestemming de geslotenverklaring te</p>	<p>Alle belangen tegen elkaar afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten.</p> <p>Uiteraard is het niet de bedoeling dat er niet gereageerd wordt op verzoeken. Hier zal alsnog aandacht voor worden gevraagd.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
--	--	--

	negeren. Hierop is nog geen reactie ontvangen.	
17. Gemeente Hoorn te Hoorn	<p>Indiener wijst op de al geruime tijd bestaande discussie over bedrijventerrein Gildenweg en de daarmee verbonden infrastructuur. Het vrachtverkeer zorgt voor overlast voor bewoners van beide gemeenten. Nadat een eerder voornemen is verworpen, wordt nu beoogd een vrachtautoverbod in te stellen op de Boekert zodat doorgaand vrachtverkeer wordt verwezen naar andere, meer geschikte routes, zoals de N506 en Provincialeweg in Hoorn. Bestemmingsverkeer voor Gildenweg dient gebruik te maken van de Zuiderdracht. Indiener kan zich vinden in deze keuze omdat hij de Zuiderdracht vanwege het vrijliggend fietspad beter geschikt vindt voor vrachtverkeer dan de Noorderdracht en Westerblokker. Tevens is dit</p>	<p>Aangezien indiener aangeeft het voorgenomen besluit te onderschrijven geeft de zienswijze geen aanleiding voor aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>

	<p>de kortste route van en naar een N-weg. Voorts zijn op De Strip veel sociale functies in een dichtbebouwde omgeving aanwezig.</p> <p>Indiener blijft graag betrokken bij de uitvoering, ook om te voorkomen dat vrachtverkeer zich bij de Boekert vastrijdt op een afsluiting. Er zal bebording nodig zijn op wegen die bij de gemeente Hoorn in beheer zijn.</p>	
<p>18. Pyxis Logistic Solutions BV, Transmission Hoorn BV, De Zwaluw logistiek BV en Pyxis Vastgoed BV te Blokker</p>	<p>Indieners wijzen op hun eerdere zienswijzen en geven aan zich nu enkel op de wijzigingen op de Boekert te richten. Als positief wordt gezien dat de Zuiderdracht niet (meer) wordt afgesloten. De zienswijze richt zich uitsluitend tegen de onevenredig hoge lasten en milieugevolgen voor het bedrijf. Dit betreft de geslotenverklaring op delen van de Boekert tussen de Westerblokker en</p>	<p>Zoals hiervoor in de reactie op de zienswijze onder 2 al is aangegeven, is reeds onderbouwd dat met name voor lokaal verkeer het in sommige gevallen nodig zal zijn om om te rijden. Dit is onvermijdelijk om doorgaand zwaar vrachtverkeer te weren. Aan het daarmee te behalen doel hecht het college een zwaarwegend belang. In de toelichting bij het voorgenomen besluit zijn de omrijroutes in beeld gebracht. Deze zijn niet dusdanig lang dat van een onevenredig langere reisduur gesproken kan worden. Niet staat vast dat door middel van het zorgvuldig plannen van ritten/routes de nadelen van de geslotenverklaring niet beperkt kunnen worden, zodat ook extra reistijd en -kosten (alsmede de daarmee gepaard gaande milieubelasting) kunnen worden beperkt. Zoals indiener zelf aangeeft betreft het voor dit bedrijf (van aanzienlijke) omvang, slechts een tiental vrachtwagens per dag dat moet omrijden, zodat het college geen sprake acht te zijn van een onevenredige belasting.</p>

	<p>Oosterblokker. Als gevolg hiervan moeten vrachtwagens van het bedrijf namelijk zo'n 30 km per dag omrijden, met name in verband met bestemmingsverkeer voor het industrieterrein Zevenhuis in Zwaag, hetgeen momenteel een reisafstand van ongeveer 3 km betreft. Hierdoor ontstaan extra kosten en milieubelasting. Daarnaast stelt indiener dat het hiermee gepaard gaande aantal verkeersbewegingen zeer beperkt is, te weten niet meer dan een tiental vrachtwagens heen en terug.</p> <p>Indieners begrijpen de wens van de gemeente om onnodig zwaar verkeer te weren van lokale wegen. Het zou beter zijn de ca. 50% van de verkeersstroom aan doorgaand verkeer met verboden c.q. camera's te weren.</p>	<p>Alle belangen tegen elkaar afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten.</p> <p>Zoals ook reeds hiervoor is aangegeven, beoogt het college om, door het zwaar vrachtverkeer om te laten rijden, een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen te bereiken. Daarbij neemt de maatregel van het weren van zwaar vrachtverkeer in de kernen een belangrijke plaats in. Het weren van slechts een deel van deze verkeersstroom (met verboden en camera's) is juridisch niet mogelijk zodat het hiervoor genoemde doel daardoor niet behaald zou worden.</p> <p>Volgens het college is geen sprake van onnodige belemmering van verkeersbewegingen. De voorgenomen maatregelen zijn noodzakelijk om doorgaand vrachtverkeer, dat zonder noodzaak door de kernen rijdt, te weren waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen toenemen. Dat het daardoor voor lokaal verkeer in sommige gevallen noodzakelijk wordt om om te rijden is een onvermijdelijk gevolg daarvan, maar leidt niet tot het oordeel dat sprake is van onnodige verkeersbewegingen.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
--	---	--

	<p>Het bedrijf heeft veel geïnvesteerd in de locatie en haar – (ook) milieutechnisch-optimale bedrijfsvoering en zou daarom graag zien dat ook vanuit verkeerstechnisch oogpunt onnodige verkeersbewegingen voorkomen worden.</p>	
<p>19. Wagenaar Dumper Verhuur te Oosterblokker</p>	<p>Een belangrijk onderdeel van het bedrijf van indiener betreft het vervoer van materieel met vrachtwagens. Daarom is het voorgenomen besluit voor haar zeer nadelig. Het hiermee verbonden aantal vrachtwagenbeweging (circa 15 per week) is zeer gering in verhouding met de twee op Gildenweg gevestigde grote bedrijven.</p> <p>Een deel van het bedrijf is afgesplitst en nu gevestigd op de Nieuwmarkt in Zwaagdijk. Er wordt veel materieel vervoerd tussen deze locaties. Momenteel loopt de (snelste en meest efficiënte)</p>	<p>Binnen de gemeente Drechterland is er de wens om het vrachtverkeer in de woonkernen Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel terug te dringen. In de huidige situatie is de totale intensiteit op de locaties boven de door de gemeente hanteerde acceptabele wegcapaciteit. Die wens is ook vastgelegd in het gemeentelijk beleid. Voor een uitgebreide toelichting van het beleid wordt verwezen naar de toelichting van het besluit.</p> <p>Het verkeersbesluit is daarom passend binnen het beleid. Uiteraard moet het college bij het nemen van een besluit een zorgvuldige belangenafweging maken en het besluit deugdelijk motiveren.</p> <p>Het college kan de zienswijze van indiener volgen dat zwaar vrachtautoverkeer door het besluit een andere route zal moeten rijden. Daarbij ervan uitgaande dat de route zoals deze is beschreven door indiener in zijn zienswijze, de route is die nu wordt gevolgd.</p> <p>Daar staat tegenover de belangen van de verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast ten gevolge van zwaar vrachtautoverkeer. Ook wordt hierbij verwezen naar de gegeven toelichting op het besluit. Het college heeft hierin een afweging moeten maken bij het besluit.</p>

	<p>route tussen de locaties via De Strip en de N307. Deze route veroorzaakt de minste overlast. Als gevolg van het voorgenomen besluit moet omgereden worden, met als eerste optie via een dorpskern. Hetzelfde geldt voor de vele klanten in de regio West-Friesland. De extra kosten voor omrijden kunnen niet worden doorberekend. Het gedwongen omrijden zou verlies aan omzet met zich brengen en meer tijd en brandstof kosten. Tevens is dit nadelig voor het milieu.</p> <p>Indiener snapt de noodzaak voor het voorgenomen besluit, maar meent dat dit vooral door de genoemde twee grote bedrijven wordt veroorzaakt. Voor de lokale, kleine, ondernemers zou een soort ontheffing mogelijk moeten zijn. Het bedrijf veroorzaakt geen overlast voor de omgeving, maakt</p>	<p>De belangen van indiener en de andere genoemde belangen afwegende komt het college tot de conclusie dat het verkeersbesluit niet tot gevolg heeft dat indiener onevenredig wordt getroffen in zijn belangen.</p> <p>In de huidige geschetste route is sprake van een reistijd van +/- 9 minuten en een afstand van 6,9 kilometer tussen deze locaties van indiener (Oosterblokker 35 Oosterblokker en Nieuwmarkt 4 Zwaagdijk). Uitgaande van de geschetste omrijroute zal de nieuwe situatie erop neerkomen dat 5 kilometer moet worden omgereden met een extra reistijd reistijd van 4 minuten.</p> <p>Ook de eventuele extra reisafstand en reistijd beperkt toenemen. Het bedrijf zelf blijft bereikbaar met dit verkeersbesluit.</p> <p>Het college heeft overwogen om voor lokale bedrijven en bestemmingsvrachtverkeer ontheffingen te verlenen of ter plaatse van de vrachtautoverboden onderborden te plaatsen met de tekst 'Uitgezonderd bestemmingsverkeer'. Alle belangen tegen elkaar afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten. Het instellen van vrachtautoverboden met een onderbord 'Uitgezonderd bestemmingsverkeer' is voorts eenvoudig te realiseren, maar zeer lastig te handhaven. Om dan boetes te kunnen geven, moeten bestuurders van vrachtauto's staande gehouden worden en moet de bestemming van de bestuurder middels verhoor worden vastgesteld. Hierbij is de kans groot dat het een loze maatregel wordt, waarbij het vrachtverkeer nauwelijks afneemt. Deze maatregel is daarom niet wenselijk.</p> <p>Met inachtneming van de genomen maatregelen komt het college aldus tot de conclusie dat indiener geen onevenredig nadelige gevolgen zal ondervinden.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
--	--	---

	<p>daar ook deel vanuit en kan en wil niet verhuizen.</p>	
<p>20. Agricentrum Van der Kroon BV te Westwoud</p>	<p>Indiener geeft aan de zienswijze tegen het voorgenomen besluit van 8 juli 2019 te handhaven.</p> <p>Indiener heeft in de eerdere zienswijze aangegeven in het bezit te zijn van een kleine vrachtwagen &lt; 12.000 kg. Indiener geeft aan dat de Nieuweweg, Dr. Wijtemalaan, Noorderdracht, Zuiderdracht en de dorpsstraat Oosterblokker bij deze activiteit intensief wordt gebruikt. Veel afnemers van indiener zijn gevestigd aan deze straten en in de daar omheen liggende straten. Indiener geeft aan dat het niet mogelijk is een van zuid naar noord rit in te plannen. Afsluiten gaat problemen geven bij het afleveren. Indiener vreest dat de problemen mogelijk zo groot zijn dat hij moet stoppen met de bezorgdienst. Hierdoor</p>	<p>Binnen de gemeente Drechterland is er de wens om het vrachtverkeer in de woonkernen Oosterblokker, Westwoud en Hoogkarspel terug te dringen. In de huidige situatie is de totale intensiteit op de locaties boven de door de gemeente hanteerde acceptabele wegcapaciteit. Die wens is ook vastgelegd in het gemeentelijk beleid. Voor een uitgebreide toelichting van het beleid wordt verwezen naar de toelichting van het besluit.</p> <p>Het verkeersbesluit is daarom passend binnen het beleid. Uiteraard moet het college bij het nemen van een besluit een zorgvuldige belangenafweging maken en het besluit deugdelijk motiveren.</p> <p>Het college kan de zienswijze van indiener volgen dat mogelijk niet op alle adressen kan worden geleverd. Daar staat tegenover de belangen van de verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast ten gevolge van zwaar vrachtautoverkeer. Ook hier wordt verwezen naar de gegeven toelichting op het besluit. Het college heeft hierin een afweging moeten maken bij het besluit.</p> <p>De belangen van indiener en de andere genoemde belangen afwegende meent het college dat het verkeersbesluit niet tot gevolg heeft dat indiener onevenredig wordt getroffen in zijn belangen. De weggedeeltes waarop de geslotenverklaringen zien zijn beperkt. Tevens richt het besluit zich op een klein gedeelte van de Nieuweweg, De Boekert en een beperkt deel van de Dr. Wijtemalaan. Het besluit voorziet niet in een afsluiting van de Noorderdracht en de Zuiderdracht. De vrees van indiener dat de problemen mogelijk zo groot zijn dat indiener moet stoppen met de bezorgdienst is verder niet concreet en specifiek onderbouwd.</p> <p>Het college heeft overwogen om voor lokale bedrijven en bestemmingsvrachtverkeer ontheffingen te verlenen of ter plaatse van de vrachtautoverboden onderborden te plaatsen met de tekst 'Uitgezonderd bestemmingsverkeer'. Alle belangen tegen elkaar</p>



	<p>moeten de afnemers hun producten afhalen bij het bedrijf, hetgeen ongewenst is gezien de verkeersbewegingen.</p>	<p>afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten. Het instellen van vrachtautoverboden met een onderbord 'Uitgezonderd bestemmingsverkeer' is voorts eenvoudig te realiseren, maar zeer lastig te handhaven. Om dan boetes te kunnen geven, moeten bestuurders van vrachtauto's staande gehouden worden en moet de bestemming van de bestuurder middels verhoor worden vastgesteld. Hierbij is de kans groot dat het een loze maatregel wordt, waarbij het vrachtverkeer nauwelijks afneemt. Deze maatregel is daarom niet wenselijk.</p> <p>Met de maatregelen zoals opgenomen in dit besluit is het college van oordeel dat indiener geen onevenredig nadelige gevolgen zal ondervinden.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
<p>21. De vennootschap onder firma Fa. M. Wagenaar te Oosterblokker</p>	<p>Onder verwijzing naar zijn eerdere zienswijze merkt indiener op blij te zijn dat er geen geslotenverklaring meer komt op de Oosterblokker. Betreurd wordt echter dat de gemeente geen rekening houdt met de hier gevestigde agrarische bedrijven. Als gevolg van het voorgenomen besluit is er geen goede verbinding meer voor agrarisch vrachtverkeer tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen. De motivering van het</p>	<p>Zoals blijkt uit de reactie op zienswijze 2, hiervoor, zijn alle betrokken belangen in de belangenafweging meegenomen. Daarbij is aan het belang van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen een zwaarder gewicht toegekend. Nu indiener slechts in algemene zin heeft gesteld dat er geen goede verbinding meer bestaat voor agrarisch vrachtverkeer tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen en dit niet concreet heeft onderbouwd, kan daarin geen grond zijn gelegen om af te zien van het voorgenomen besluit.</p> <p>Verder is er geen aanleiding om het verkeersonderzoek over te doen in verband met de ingebruikname van de N307. Het onderzoek is namelijk uitgevoerd in de tweede helft van december 2018 en de eerste helft van februari 2019 terwijl de N307 in november 2018 in gebruik is genomen.</p> <p>Alle belangen tegen elkaar afwegende, en gelet op het feit dat alle bestemmingen, al dan niet via een beperkte omrijroute bereikbaar blijven, ziet het college geen aanleiding om het instrument van ontheffingen in te zetten.</p>

	<p>voorgenomen besluit richt zich op doorgaand vrachtverkeer en met lokaal bestemmingsverkeer is geen rekening gehouden. Indiener verzoekt het verkeersonderzoek in Oosterblokker over te doen omdat ten tijde van het gehouden onderzoek de aansluiting met de N307 via de Noorderdracht niet optimaal was. Indiener vraagt om een ontheffing mogelijk te maken of de Boekert dan wel de Dr. Wijtemalaan open te laten. Indiener vreest voor extra kosten als de plannen doorgaan.</p>	<p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het voorgenomen besluit.</p>
--	---	---