

Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

1.1 Nota van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Zuidpolder-Oost, 5^e partiële herziening 2015 heeft van 22 september 2015 tot en met 2 november 2015 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondelinge zienswijzen naar voren brengen. Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 34 zienswijzen ingekomen.

1.1.1 Overzicht ingekomen zienswijzen

Nr.	Reclamant	Ingekomen	Opmerkingen
1	Reclamant 1	27 oktober 2015	Ontvankelijk
2	Reclamant 2	28 oktober 2015	Ontvankelijk
3	Reclamant 3	30 oktober 2015	Ontvankelijk
4	Reclamant 4	2 november 2015	Ontvankelijk
5	Reclamant 5	26 oktober 2015	Ontvankelijk
6	Reclamant 6	26 oktober 2015	Ontvankelijk
7	Reclamant 7	3 november 2015	Ontvankelijk
8	Reclamant 8	2 november 2015	Ontvankelijk
9	Reclamant 9	29 oktober 2015	Ontvankelijk
10	Reclamant 10	19 oktober 2015	Ontvankelijk
11	Reclamant 11	23 oktober 2015	Ontvankelijk
12	Reclamant 12	30 oktober 2015	Ontvankelijk
13	Reclamant 13	2 november 2015	Ontvankelijk
14	Reclamant 14	26 oktober 2015	Ontvankelijk
15	Reclamant 15	3 november 2015	Ontvankelijk
16	Reclamant 16	30 oktober 2015	Ontvankelijk
17	Reclamant 17	30 oktober 2015	Ontvankelijk
18	Reclamant 18	28 oktober 2015	Ontvankelijk
19	Reclamant 19	2 november 2015	Ontvankelijk
20	Reclamant 20	28 oktober 2015	Ontvankelijk
21	Reclamant 21	9 oktober 2015	Ontvankelijk
22	Reclamant 22	23 oktober 2015	Ontvankelijk
23	Reclamant 23	30 oktober 2015	Ontvankelijk
24	Reclamant 24	2 november 2015	Ontvankelijk
25	Reclamant 25	21 oktober 2015	Ontvankelijk
26	Reclamant 26	21 oktober 2015	Ontvankelijk
27	Reclamant 27	30 oktober 2015	Ontvankelijk
28	Reclamant 28	29 oktober 2015	Ontvankelijk
29	Reclamant 29	2 november 2015	Ontvankelijk
30	Reclamant 30	2 november 2015	Ontvankelijk
31	Reclamant 31	29 oktober 2015	Ontvankelijk
32	Reclamant 32	2 november 2015	Ontvankelijk
33	Reclamant 33	2 november 2015	Ontvankelijk
34	Reclamant 34	2 november 2015	Ontvankelijk

1.1.2 thematische beantwoording

Uit diverse zienswijzen komen dezelfde opmerkingen of vraagstelling naar voren. Om herhaling van de beantwoording te voorkomen, is in deze paragraaf een algemene beantwoording per thema geformuleerd. De thema's zijn Algemeen, Verkeersonderzoek, en Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting.

1.1.2.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Zuidpolder-Oost, 5^e partiële herziening 2015 heeft als doel om de ontsluitingsweg vanuit de wijk Keetzijde, richting Edam en aansluitend op de weg Keetzijde, alsnog mogelijk te maken. Daartoe wordt de grond die gereserveerd is voor de ontsluitingsweg bestemd als 'Verkeer – Verblijfsdoeleinden'. Daarnaast behoudt de overige grond binnen de plangrenzen de bestemming 'Natuur', overeenkomende met de vigerende bestemming. De nieuwe weg zal hierbij een snelheidregime van 30km/u kennen. In het bestemmingsplan zijn diverse ontsluitingsvarianten onderzocht.

Naast de ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer zullen er ook voorzieningen gerealiseerd worden voor fietsers en voetgangers. Een ieder heeft dan de keus hoe men naar de oude kom van Edam of school wil gaan.

a) Onderbouwing keuze

In 2009 is de 2e partiële herziening van het bestemmingsplan Zuidpolder-Oost vastgesteld. Hierin is opgenomen dat er op het deelgebied Keetzijde maximaal 100 woningen gebouwd mogen worden en de ontsluiting aan de kant van de Broeckgouw is. Dit is nog steeds van kracht. In 2014 is er in Edam een woningmarktonderzoek en woningbehoefte onderzoek onder 18 tot 30 jarigen uitgevoerd. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat er een tekort aan passende en betaalbare grondgebonden woningen in Edam is, en Edam al enkele jaren te maken heeft met vergrijzing, krimp en een vertrekoverschot. Vervolgens is gebleken uit een woonwensen enquête in 2015 dat er veel vraag is naar starterswoningen in Edam. In 2015 is er verder een enquête onder potentiële kopers van de woningen in de wijk Keetzijde gehouden. Uit deze enquête is naar voren gekomen dat potentiële kopers graag willen dat er een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Keetzijde komt. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente een aantal onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen van een ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat het zowel verkeerstechnisch als geluidstechnisch mogelijk is om een ontsluiting te realiseren. Tot slot is op 13 oktober 2015 in de raadzaal een presentatie gegeven inzake de ontsluiting van de wijk Keetzijde aan belanghebbenden en belangstellenden. Bij deze presentatie zijn niet alleen de ontsluitingsvarianten toegelicht, maar ook inrichtingsvoorstellen voor de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde. Tijdens de presentatie op 13 oktober 2015 werd ook aangegeven dat aan potentiële bewoners niet is gevraagd of men zich kan vinden in de tweezijdige ontsluiting (Keetzijde weg en Broeckgouw). Tijdens de informatiemarkt Keetzijde op 22 oktober 2015 is deze vraag alsnog gesteld. Het resultaat is opgenomen in de bijlagen bij de plantoelichting.

Naast de gevoerde enquêtes en onderzoeken zal de Keetzijdewijk gaan horen bij de kern Edam en er zal gebruik gemaakt worden van de voorzieningen van deze kern. Er is bovendien sprake van minder woningen dan eerder is gedacht.

Uiteindelijk is besloten deze ontsluiting aan te willen leggen en de procedure te starten om het bestemmingsplan te wijzigen. Er is, met andere woorden, sprake van voortschrijdend inzicht. Naar aanleiding van onder andere de reacties tijdens deze informatieavond is er besloten om de variant waarbij alleen de wijk Keetzijde ontsluit op de weg Keetzijde, uit te voeren.

1.1.2.2 Verkeersonderzoek

In de bijlagen van de plantoelichting zijn de onderzoeken toegevoegd. Daarin vindt u onder andere het wettelijk kader, methoden, de uitgangspunten en de resultaten beschreven. Uit de genoemde onderzoeken is gebleken dat de realisatie van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde mogelijk is. De gemeenteraad van Edam-Volendam zal uiteindelijk een besluit nemen over de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde.

Uit de ontvangen zienswijzen blijkt dat een en ander met betrekking tot de Verkeersonderzoeken nog niet duidelijk is. In deze paragraaf worden de terugkomende reacties beantwoord.

a) Verkeersmodel

Voor het berekenen van de toekomstige verkeersintensiteit wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel. De verkeersintensiteiten van het basismodel zijn uit 2011. Deze intensiteiten zijn o.a. tot stand gekomen door verkeerstellingen. De tellingen op de Keetzijde zijn in juli 2011 gehouden. In het verkeersmodel wordt, voor het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteit, ook de autonome

ontwikkeling van geplande woningbouwprojecten meegenomen. Tevens wordt er een jaarlijkse groei van 1,5% van de automobiliteit meegenomen.

De kengetallen en verhoudingen zijn vastgesteld door het CROW. Dit is het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. In het verkeersonderzoek is alleen gekeken naar de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer.

Verder heeft de gemeenteraad van Edam-Volendam bepaald dat in 2018 een 3e ontsluiting op het provinciaal wegennet, vanaf de Dijkgraaf Poschlaan naar de kruising N244/N247, gerealiseerd moet zijn. Uit onderzoek is gebleken dat het verkeer vanaf de Keetzijde gebruik zal maken van de Broekgouwstraat en Zuidpolderlaan om naar deze 3e ontsluitingsweg te gaan, wat positieve gevolgen heeft voor de verkeersintensiteit op de Burgemeester Versteeghsingel. Ook het verkeer vanuit het noorden naar Volendam zal gebruik maken van deze ontsluiting.

Uit onderzoek is gebleken dat de realisatie van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde zowel verkeerstechnisch als akoestisch mogelijk is. De gemeenteraad van Edam-Volendam zal uiteindelijk een besluit nemen over de ontsluiting van de wijk Keetzijde.

b) Basisjaar

In het verkeersmodel is rekening gehouden met autonome ontwikkeling. De realisatie van de Broeckgouw is meegenomen als autonome ontwikkeling in het verkeersmodel. Ook andere inbrei-locaties in zowel Edam als Volendam zijn vanaf 2011 meegenomen in het verkeersmodel.

c) De I/C verhouding

De mate van doorstroming van een weg wordt bepaald door de verhouding tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C) van die weg. In de CROW-publicatie ASVV 2012 en in het Handboek Wegontwerp hanteert het CROW kengetallen voor de capaciteit van de wegen. Voor wegen in een 30 km-zonen en voor wegen in het buitengebied met een wettelijk toegestane rijsnelheid van 60 km/u bedraagt de wegcapaciteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) tot 6.000 mvt/etm.

In de huidige situatie is de verkeersintensiteit op de Keetzijde, tot aan de Oosterkade, 850 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Op basis van de gemiddelde wegbreedte is deze maximale wegcapaciteit voor de Keetzijde realistisch. Vervolgens zijn er richtlijnen om, aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit op de weg en de capaciteit van de weg (I/C-verhouding), te bepalen wanneer het verkeer nog veilig door kan stromen. Deze IC-verhouding mag maximaal 0,8 zijn voor een goede en veilige doorstroming. In de huidige situatie is de I/C-verhouding op de Keetzijde 0,17. Dit valt ruim binnen de maximale verhouding van 0,8.

De weg Keetzijde wordt net als alle andere wegen binnen de bebouwde kom in de gemeente Edam-Volendam verlicht. Tussen de bebouwde komgrens vanaf de dijk en het begin van de 30km-zone staan echter geen woningen waardoor er geen indirecte verlichting is en het idee kan ontstaan dat dit gedeelte van de Keetzijde minder verlicht is. De weg Keetzijde is tussen de zeesluis en het begin van de 30 km/u-zone in de huidige situatie een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 50 km/uur. De minimale breedte van een erftoegangsweg is 4,50 meter volgens publicatie 164d "Handboek wegontwerp erftoegangswegen". De I/C verhouding op dit gedeelte van de Keetzijde blijft in elke ontsluitingsvariant ver onder de maximale norm van 0,8. De hoogste norm is 0,21. Dit is in de variant waarbij alleen de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde wordt ontsloten.

Voor de Burgemeester Versteeghsingel wordt voor de huidige situatie al gekeken naar maatregelen. Om de toename van de verkeersintensiteit op de Burgemeester Versteeghsingel tot een minimum te beperken zal er bekeken worden of er aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden om het verkeer via de Broekgouwstraat en Zuidpolderlaan af te voeren. Deze wegen zijn hiervoor ingericht. Wanneer overigens vanaf de Dijkgraaf Poschlaan de 3e ontsluiting van de gemeente op het provinciale wegennet is gerealiseerd is de verwachting dat de verkeersintensiteit op de Burgemeester Versteeghsingel af zal nemen omdat de snelste route naar het provinciaal wegennet via de 3e ontsluiting is en niet via de Singelweg.

Door o.a. de versmalling ter hoogte van de Kettingbrug is de verkeersintensiteit op dit gedeelte van de Oosterkade zeer laag. Het aantal wachtende auto's op de Oosterkade om over de Kettingbrug te

rijden zal dan ook niet zoveel zijn dat ze op de Keetzijde stil staan en is niet van invloed op de doorstroming van en de verkeersveiligheid op de Keetzijde.

Bij het bepalen van de capaciteit in 30 km/u-zones is rekening gehouden met parkeren op de rijbaan en gemengd gebruik van auto's en fietsers van de rijbaan. Dit zijn namelijk de kenmerken voor een 30 km/u-zone. Bij een ontsluiting van alleen de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde is de I/C verhouding van de Keetzijde ten oosten van de ontsluitingsweg (richting Zeesluis) 0,21 en ten westen van de ontsluitingsweg 0,25. Dit is zeer laag. Alleen tussen de Oosterkade en Broekgouwstraat is de I/C verhouding 0,62, maar hier zijn aparte fietsvoorzieningen aanwezig in de vorm van fietsstroken.

Bij het berekenen van de I/C verhouding wordt beoordeeld of het verkeer veilig en goed door kan stromen. Bij een I/C verhouding van kleiner dan 0,80 wordt geen verkeersbelemmeringen verwacht. Er wordt uitgegaan van een goede verkeersafwikkeling. Omdat de maximale I/C-verhoudingen in alle varianten ruim lager is dan 0,80 worden er voor geen van de onderzochte varianten verkeersbelemmeringen verwacht.

d) 3e Ontsluitingsweg Dijkgraaf Poschlaan – Provinciale weg

De aanleg van de 3e ontsluiting van de gemeente op het provinciaal wegennet staat los van het ontwerpbestemmingsplan Zuidpolder-Oost, 5e partiële herziening 2015. De mogelijke gevolgen van deze verbinding zijn echter wel onderzocht. Uit onderzoek blijkt dat het verkeer vanaf de Keetzijde gebruik zal maken van de Broekgouwstraat en Zuidpolderlaan om naar de 3^e ontsluitingsweg te gaan, wat positieve gevolgen heeft voor de verkeersintensiteit op de Burgemeester Versteeghsingel. Ook het verkeer vanuit het noorden naar Volendam zal gebruik maken van deze ontsluiting.

1.1.2.3 Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting

Het bestemmingsplan maakt alleen de ontsluitingsweg van de Keetzijde naar de wijk Keetzijde mogelijk. Er is geen wegprofiel opgenomen. Hoe de weg verder ingericht wordt en welk snelheidsregime, bebording en welke veiligheidsmaatregelen er worden genomen wordt niet in het bestemmingsplan geregeld maar in een apart verkeersbesluit. Tijdens de informatieavond in mei 2016 is op basis van de ingebrachte zienswijzen een proces aanpak knelpunten gepresenteerd. De knelpunten zijn geïnventariseerd en door de gemeente gekoppeld aan mogelijke maatregelen. Aan de bewoners is gevraagd te participeren in het proces en samen tot een gewenste oplossing van de knelpunten te komen.

Doordat er besloten is om alleen de wijk Keetzijde te ontsluiten op de weg Keetzijde en geen verbinding te maken met de nieuwbouwwijk Broeckgouw zal er geen sprake zijn van sluipverkeer op genoemde wegen.

Het akoestisch onderzoek is gedaan met de geldende snelheidsregimes. De uitkomst is dat bij aanleg van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde nog steeds aan de norm voldaan wordt. Wanneer de 30 km/u-zone uitgebreid wordt zal dat ten gunste komen van de geluidsbelasting. Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidstoename van de woningen aan het Oorgat ten opzichte van de autonome situatie in 2025 afgerond 1dB is. Door de grotere afstand van de woningen is de absolute waarde van de geluidsbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48dB.

De lichte toename van de geluidsbelasting zal geen negatief effect en nadelige gevolgen hebben op het Natura 2000 gebied en het stiltegebied de Zeevang. Het plan is getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw). Deze voortoets is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Geconcludeerd wordt dat het plangebied niet gelegen is binnen een door de Nbw beschermd gebied. Wel liggen er verschillende door de Nbw beschermde gebieden in de nabije en ruimere omgeving, zowel Natura 2000-gebieden als Beschermde natuurmonumenten. Verplichtingen vanuit de Nbw in relatie tot deze gebieden zijn echter niet aan de orde, omdat (significante) negatieve effecten met zekerheid niet optreden als gevolg van het plan.

a) Toekomstig verkeersbesluit

Voor zover wordt aangevoerd dat niet is verzekerd dat de weg naar de Broeckgouw enkel als langzaam verkeersontsluiting en voor calamiteitenverkeer zal worden gebruikt, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak (200508299/1) eerder aangegeven dat deze aspecten niet in een bestemmingsplan hoeven te worden opgenomen, nog daargelaten of dit ook mogelijk zou zijn. Hiertoe staan het gemeentebestuur andere mogelijkheden, zoals het treffen van verkeersmaatregelen, ter

beschikking. Tegen eventuele toekomstige besluiten om De Broeckgouw met de Keetzijde (wat niet waarschijnlijk wordt geacht) te verbinden staat rechtsbescherming open. Hier is namelijk een verkeersbesluit voor nodig. Dit verkeersbesluit zou in dat geval bekend gemaakt moeten worden en open staan voor zienswijzen/bezwaar.

b) Verkeersmaatregelen

Bij reclamanten bestaat de vrees dat de verwachte verkeerstoename, boven op het al door reclamanten aangegeven intensief gebruik van de omliggende wegen, door parkeren op de weg, toeristisch/recreatief verkeer, langzaam verkeer, bus en vrachtverkeer en gemotoriseerd verkeer, zal leiden tot onveilige situaties. Veelal (jonge) kinderen maken gebruik van deze wegen om bij de vele voorzieningen in deze omgeving te geraken.

De gevolgen van het ontsluiten van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde is middels verschillende ontsluitingsvarianten onderzocht. De uitkomst van dit onderzoek is dat in alle onderzochte ontsluitingsvarianten het verkeer veilig en goed afgewikkeld kan worden en het bestemmingsplan de ontsluiting mogelijk kan maken.

Verder kunnen wij u melden dat los van dit bestemmingsplan voor de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde, de gemeente veilige school-thuis routes naar basisscholen aanlegt en rondom de scholen schoolzones inricht. Dit allemaal om een veilige verkeerssituatie van en naar de scholen en rondom de scholen te creëren.

Ondanks het feit dat het verkeer veilig en goed afgewikkeld kan worden zal er gekeken worden naar de mogelijkheid om op bepaalde wegen aanvullende maatregelen te treffen. De maatregelen voor verkeersveiligheid en verkeerssnelheid (zoals drempels, stoplichten, fietsers op het voetpad etc.) zullen worden genomen in het kader van een nader verkeersbesluit en niet uit het bestemmingsplan. Uit de onderzoeken is gebleken dat de realisatie van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde mogelijk is.

Gemeentelijke handhaving vindt plaats op basis van het verkeersbesluit en niet op basis van het bestemmingsplan. Het handhaven van de snelheid is een taak van de politie. Er is regelmatig overleg met de politie. Tijdens dit overleg zal handhaving van de snelheid op o.a. de Keetzijde aan de orde worden gesteld. Verder zal er door de gemeente Edam-Volendam gekeken worden naar mogelijkheden om de 30km-zone duidelijker in te richten zodat de gewenste snelheid door de inrichting afgedwongen wordt.

Keetzijde

Ondanks het feit dat het verkeer op de Keetzijde veilig en goed afgewikkeld kan worden zullen er aanvullende maatregelen getroffen worden. Het gedeelte van de Keetzijde, tussen de bebouwde komgrens en de bestaande 30km-zone, zal ook ingericht worden als 30km-zone met voorzieningen voor fietsers en voetgangers, zodat voor (recreatieve) voetgangers en fietsers het nog steeds mogelijk blijft om veilig gebruik te maken van de Keetzijde.

Keetzijde Kettingbrug

De kruising Keetzijde – Oosterkade is onderdeel van een 30km-zone. Op deze kruising ligt een voetgangersoversteekplaats en is er een keerlus voor het openbaar vervoer. Vanaf december 2016 zal de keerlus voor het openbaar vervoer verdwijnen omdat het openbaar vervoer niet meer via de Keetzijde zal rijden. Naar aanleiding hiervan zal de kruising Oosterkade – Keetzijde heringericht worden, met speciale aandacht voor de voetganger en fietser. Zo zullen er aanvullende maatregelen getroffen worden voor de in inrichting van de 30 km-zone op de Keetzijde en zullen er maatregelen getroffen worden om de oversteekbaarheid van de Keetzijde ter hoogte van de Kettingbrug en Burgemeester Versteeghsingel te verbeteren. Hierbij zal ook naar het remmende effect van de huidige drempel op de Keetzijde, ter hoogte van de Kettingbrug, gekeken worden.

Het huidige gebruik van het trottoir door fietsers langs de Keetzijde en Burgemeester Versteeghsingel staat los van de ontsluiting van de nieuwe wijk Keetzijde op de weg Keetzijde. Er zal wel gekeken worden naar mogelijke aanvullende maatregelen voor fietsers op met name de Keetzijde waardoor ze zich veiliger voelen op de rijweg en geen gebruik meer maken van het trottoir.

Oorgat

De verkeerstoename op het Oorgat ten gevolge van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde is dusdanig gering dat dit geen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid op het Oorgat. Hier zullen dan ook geen aanvullende maatregelen getroffen worden.

Burgemeester Versteeghsingel

Door de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde zal er lichte toename van de verkeersintensiteit in 2025 zijn t.o.v. de autonome situatie zonder de ontsluiting van de wijk Keetzijde. Er zal gekeken worden om aanvullende maatregelen te treffen in de Burg. Versteeghsingel om enerzijds het aantal verkeersbewegingen naar beneden te brengen en anderzijds de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers te waarborgen. Hierbij zal er ook gekeken worden naar mogelijke vervanging van de kunststofpalen.

ZIENSWIJZENBEANTWOORDING:

1.2.1 Zienswijze 1

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant woont schuin tegenover de locatie van de geplande weg en ziet grote problemen ontstaan indien deze weg wordt gerealiseerd.

1. De Keetzijde is een drukke en onveilige weg, met name voor fietsers en voetgangers. Er is geen voetpad, geen fietspad en de weg is veel te smal. Het autoverkeer neemt elk jaar toe en er wordt met hoge snelheid gereden op deze weg. Recent is hier een auto uit de bocht gevlogen en in het water geraakt. Reclamant ziet vaak 'bijna' aanrijdingen met fietsers.
2. De gemeente geeft aan een goed onderzoek te hebben gedaan naar de gevolgen van de mobiliteit indien de geplande ontsluitingsweg gerealiseerd zou zijn. Er zou dan een lichte afname van verkeer op de Keetzijde komen richting de Zeedijk naar Volendam. Reclamant heeft hier grote twijfels over en heeft het voornemen om een eigen onderzoek in te stellen en hier een onafhankelijk verkeersbureau voor in te huren. Inmiddels zijn er tussen reclamant en het bedrijf Traffic Support uit Zwolle gesprekken hierover gaande.
3. Ook is het zo dat er bij het doorgaan van de plannen een toename van verkeer komt richting/langs de 'Kettingbrug' en de Burgemeester Versteegh Singel. Hier steken veel schoolgaande kinderen dagelijks over, te voet of met de fiets vanuit de gehele wijk Oorgat en Edam Oost. De jongeren van voetbalclub EVC moeten ook de Keetzijde oversteken, datzelfde geldt voor het jongerencentrum de Singel en sporthal Bolwerck. Ook de kinderen van reclamant steken hier dagelijks over en fietsen hier frequent en ook reclamant zelf loopt hier vrijwel dagelijks langs de Keetzijde, wat in de huidige situatie al vaak niet veilig is.
4. Ook heeft reclamant als bewoner zijnde van het Oorgat tegenover de Keetzijde last van geluidsoverlast, door de toename van verkeer en de hoge snelheid. Door de weg naar de Broekgouw te realiseren zal dit alleen maar toenemen. Er zullen in bepaalde periodes van de dag meer 'piekbelastingen' van verkeer komen. Dit zal voor de bewoners niet als positief ervaren worden.
5. Een weg langs de voormalige vuilstortplaats van de Keetzijde (nu Baggerdepot) heeft ook twijfels van reclamant met betrekking tot de impact op milieutechnisch gebied. Ook de Groenstrook waar de weg gepland zou moeten worden langs de Keetzijde moet op het gebied van ecologie goed worden onderzocht. Hier heeft reclamant inmiddels ook gesprekken over met een ecooloog en met een milieutechnisch bureau. Reclamant heeft twijfels of een nieuwe weg aanleggen naast een baggerdepot vuilstort verantwoord is en dit wel wettelijk is toegestaan.
6. De bewoners van de Keetzijde, Oorgat en omliggende wijken strijden al jaren tegen de komst van een ontsluiting vanuit de Broeckgouw richting/via Edam Keetzijde. Dit is met succes en in goed overleg met de gemeente steeds gelukt en meerdere malen is ons toegezegd dat er geen ontsluiting vanuit de nieuwe wijk naar de Keetzijde komt. Helaas is nu wel een fietspad aangelegd te hoogte van de Sluis Edam en geeft nu al zeer onveilige situaties met fietsers die invoegen op de smalle weg van de Keetzijde. Het wachten is hier op ernstige ongelukken. Een ontsluiting vanuit de Broeckgouw zal zeer gevaarlijke extra situaties opleveren die onacceptabel zijn.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
2. Het staat reclamant vrij zelf een onderzoek in te stellen door een extern bureau.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting.
5. Voor de realisatie van de ontsluitingsweg zijn alle benodigde onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd. Mocht ten tijde van de uitvoering aanleiding zijn voor milieutechnische en ecologische onderzoeken, dan zullen deze worden uitgevoerd.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.

1.2.2 Zienswijze 2

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Als bewoner van het Oorgat kan reclamant dagelijks waarnemen dat de verkeersintensiteit en het gedrag van de gemotoriseerde weggebruikers het plafond van veiligheid al hebben bereikt.

1. Vooral in de zomermaanden is het verkeer hectisch te noemen en met pieken van groepen motorrijders, groepen wielrenners en groepen wandelaars. De snelheid van het verkeer ligt vaak op het niveau van een autosnelweg. Met de aansluiting van het wandel/fietspad van de Broeckgouw op de Keetzijde is reeds een levensgevaarlijke situatie ontstaan, welke in de toekomst zal leiden tot ongelukken. Vanuit de betrekkelijk veilige en rustige omgeving van het wandel/fietspad in het natuurgebied van de Broeckgouw komen spelende kinderen opeens op de Keetzijde terecht met het hectische verkeer.
2. De zorgen van reclamant betreffen niet alleen de voorgenomen aanleg van de ontsluiting, maar ook dezelfde mate de veiligheid van de reeds gerealiseerde ontsluiting.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.

1.2.3 Zienswijze 3

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

In het plan is sprake van een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer vanuit de wijk Keetzijde richting Edam, over de Keetzijde.

1. Door de ontsluiting op de getoonde wijze in te richten, ontstaat niet alleen een ontsluiting voor de vierentachtig nieuw te bouwen woningen in de wijk Keetzijde, maar ook voor de achterliggende wijk Broeckgouw met 1000 woningen. Van deze ontsluiting kan dus een aanzuigende werking worden verwacht voor het verkeer dat vanuit Broeckgouw door de wijk

Keetzijde gaat rijden. Een deel van de bewoners van Broeckgouw zal via de Keetzijde een kortere route vinden van en naar huis, waardoor het verkeer over de Keetzijde sterk zal toenemen. Dit is door berekeningen en modellen aangetoond en gepresenteerd in de raadzaal. Het verkeersaanbod kan vele malen groter zijn dan het verkeer waarop toekomstige bewoners mogen rekenen op basis van de vierentachtig te bouwen woningen. In dat perspectief kan de getoonde ontsluiting het woongenot negatief beïnvloeden.

2. Het toenemende verkeer zorgt ook voor gevaarlijke situaties met betrekking tot de uitritten Zoutziedershof en EVC. Deze uitritten zijn al onoverzichtelijk en vooral als er aan de straatkant auto's geparkeerd staan. De weg is te smal.
3. Beter zou het zijn om de ontsluiting richting Keetzijde in te richten als fiets- en wandelpad. Op deze wijze is de oude kom van Edam te bereiken, om naar school te gaan, of om te genieten van een wandeling over de vesting of een fietstochtje langs de dijk.
4. Tegelijkertijd voldoet de gemeente aan de wens van de overheid om mensen uit de auto te krijgen en schoolkinderen op de fiets te laten deelnemen aan het verkeer.
5. Primaire ontsluiting van de wijk Keetzijde gaat richting de Broeckgouw, via de weg die er al ligt om aan te sluiten op de rondweg. Met de toekomstige aansluiting op de N247 wordt dit een vlotte verbinding, zoals ook aangetoond met uw berekeningen. De berekende verkeerstoename over Keetzijde en Burg. Versteeghsingel zal hiermee uitblijven, wat tegemoet komt aan de wens van de bewoners en huidige bewoners.

Beoordeling gemeente

1. Er zal geen verbinding voor het autoverkeer komen tussen de wijk Keetzijde en De Broeckgouw. Alleen de wijk Keetzijde zal ontsloten worden op de weg Keetzijde. Zie verder onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
2. De toename van het verkeer is gering en volgens de onderzoeken passend bij de capaciteit en breedte van de weg. Maatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid vallen niet onder de werking van dit bestemmingsplan.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c en d.

1.2.4 Zienswijze 4

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

1. Reclamant heeft een paar jaar geleden een kavel gekocht aan het natuurpark met de informatie dat er een weg zou komen, alleen naar een aantal woningen in het Edamse deel van de Broeckgouw, deze weg zou geen ontsluitingsweg worden en ook is dit zo opgenomen in het bestemmingsplan.
2. Nu dit dreigt te veranderen wordt in plaats van een auto luwe weg, een zeer drukke ontsluitingsweg waar misschien wel 2000 auto's per dag langs zullen komen. Dit zal voor zeer veel drukte en geluidsoverlast zorgen en dat midden door een zogenaamd Natuur park en midden door een rijtje luxe villa's. Reclamant begrijpt dat de toekomstige bewoners graag een weg naar Edam zouden willen, maar reclamant heeft hier geen behoefte aan en wordt hier straks de dupe van.
3. Aan reclamant is grond verkocht voor bijna 1000 euro de vierkante meter met de belofte van wonen aan en uitzicht op, een prachtig natuurpark. Het is volgens reclamant onacceptabel als hier straks een drukke weg doorheen loopt. Reclamant snapt ook niet hoe het kan dat er in het bestemmingsplan wordt gekozen voor een recreatief natuurpark en dat er nu een drukke autoweg doorheen wordt aangelegd. Dit lijkt reclamant enorm tegenstrijdig.

4. Ook maakt reclamant zich zorgen over de veiligheid. In het park wat is aangeduid als natuurpark, fietsen, lopen en spelen veel kinderen. Als hier straks grote hoeveelheden auto's doorheen gaan rijden wordt dit een gevaarlijke situatie.
5. Er ontstaat niet alleen een drukke weg door het park maar ook een gevaarlijke kruising ter plaatse van de Nieuwendieplaan/Noorderhaaks. Dit zal een onveilige oversteekplaats worden voor schoolgaande kinderen net als het kruispunt bij de Vomar waar nu al problemen zijn.
6. Ons voorstel is om een ontsluiting te maken van het Edamse deel van de Broeckgouw woningen naar de Keetzijde en de bruggen door het natuurpark af te sluiten voor auto's en daar alleen fiets-en loopverkeer toe te staan. Zo hebben de toekomstige Edamse bewoners hun gewilde aansluiting bij Edam en hebben wij, het Edamse deel van Broeckgouwwijk en de gebruikers en dieren in het natuurpark geen last van verkeersoverlast en een onveilige situatie.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie ook onze reactie onder punt 1. Het natuurpark wordt/is gerealiseerd en er zal nog steeds sprake zijn van een autoluwe verkeersontsluiting van de wijk Keetzijde. Als reclamant denkt dat er sprake is van planschade op grond van dit bestemmingsplan bestaat een mogelijkheid voor het indienen van een verzoek om tegemoetkoming in planschade.
3. Zie reactie onder punt 1 en 2.
4. Zie reactie onder punt 1. Met betrekking tot de verkeersveiligheid geldt dat de gemeente buiten de werking van dit bestemmingsplan om verschillende middelen heeft om de verkeersveiligheid te waarborgen.
5. Zie reactie onder punt 1.

1.2.5 Zienswijze 5

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

1. De geplande ontsluitingsweg komt schuin tegenover de woning van reclamant te liggen. Reclamant verwacht hierdoor een onaantvaardbare aantasting van zijn woon-leefklimaat.
2. Reclamant woont tegenover het gemeentelijke depot waar nu al veel vrachtauto's en auto's keren met licht- en geluidsoverlast. Toename daarvan is niet acceptabel.
3. Mobiliteitstoets-akoestisch onderzoek. Volgens de rapportage van Kuipers Compagnons, ontstaat er in de nieuwe situatie een lichte vermindering van verkeer in oostelijke richting van de Keetzijde. Reclamant is van mening dat deze veronderstelling niet correct is. Er zal veel verkeer vanuit de Broeckgouw via de Keetzijde naar het centrum van Volendam rijden, dit is immers een route met aanzienlijk minder kruisingen en stoplichten dan door de Broeckgouw zelf.
Reclamant veronderstelt dat vrijwel zeker buiten de zomerse maanden is gemeten. Dan is het veel drukker met motoren, campers en toeristen. De metingen geven dus vrijwel een 'geflatteerd' beeld en geen gemiddeld beeld.
4. Het staat onmiskenbaar vast dat er significant veel meer verkeersbewegingen op de Keetzijde zullen ontstaan. Zeker met aanleg van een verbindingsweg vanuit Wijk De Broeckgouw naar de nieuwe wijk. Het gaat daarbij om een geschatte toename van minimaal 465 mvt/etm (Keetzijde 2025), 950 mvt/etm (Keetzijde Verbinding Broeckgouw 2025), 800 mvt/etm (Keetzijde Broeckgouw 3^e ontsluiting 2025); dit op een relatief smalle weg (gemiddelde wegbreedte 6 meter maar op een aantal plaatsen, met name tegenover de woning van cliënt, smaller juist op een plaats waar een fietspad op de Keetzijde uitkomt).
5. In het rapport wordt tevens uitgegaan dat in het gebied tussen de oude en de nieuwe ligging van de Keetzijde een zodanige voorziening (1,6 m hoog) wordt aangebracht die het inschijnen

van de koplampen op de woningen langs het Oorgat, aan de overzijde van het water tegengaat. Deze voorziening zou een positief effect voor de geluidsbelasting hebben. Of een hogere voorziening daadwerkelijk wordt aangelegd is onzeker. En als die wordt aangelegd ontstaat zeker visuele hinder. Bovendien vangt dit volgens reclamant uitsluitend geluidsoverlast op, op de plaats van de ontsluiting, en niet voor andere bewoners van het Oorgat.

6. Verkeersveiligheid. De smalle Keetzijde is nu al verkeersonveilig omdat er te hard door gemotoriseerd verkeer wordt gereden, in combinatie met veel fiets/wandelverkeer. Reclamant bepleit dat in de bestaande situatie de Keetzijde overal, vanaf de oostzijde sluis ook een 30 km/u. weg wordt in plaats van 60 km/uur, vooral om de situatie voor fietsers en wandelaars te verbeteren. Ook een parkeerverbod op de gehele Keetzijde zou de verkeersveiligheid bevorderen.
7. Reclamant is bekend met het feit dat de gemeente een enquête heeft gehouden onder potentiële kopers in de jongere leeftijdsgroepen. Daarin werd onder meer de vraag gesteld of men een ontsluiting richting Edam wil. Een grote meerderheid beantwoorde dit positief. Daarbij werd echter niet gevraagd of ze een voorstander van zijn dat ook de ontsluiting voor de rest van de Broeckgouw richting Edam via hun wijk zal gaan lopen. Reclamant is van mening dat er sprake is van zekere misleidende vraagstelling.
8. Aantasting woongenot in de vorm van geluid/lichthinder.
9. Waardevermindering woning. Client vreest dat ook zijn woning daalt na realisering van de ontsluitingsweg. Hij overweegt dan ook om een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Andere buurtbewoners zullen dat naar zijn inschatting ook doen.

Beoordeling gemeente

1. Inzake de gevolgen voor de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde is een verkeerskundig en akoestisch onderzoek uitgevoerd dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd. Wij zien geen onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Als reclamant denkt dat er sprake is van planschade op grond van dit bestemmingsplan bestaat een mogelijkheid voor het indienen van een verzoek om tegemoetkoming in planschade.
2. Door de realisatie van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde zal het verkeer van en naar het gemeentelijk depot niet toenemen. Het gebruik van het gemeentelijk depot staat helemaal los van de ontsluiting van de wijk Keetzijde.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a en paragraaf Verkeersonderzoek onder a.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
5. Zoals in de reactie onder 1. is aangegeven hoeven er bij een ontsluiting van alleen de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde geen maatregelen getroffen te worden inzake geluid. Het is wel de bedoeling om maatregelen te treffen om lichtinval van de woningen op het Oorgat tegen te gaan. Deze maatregelen zullen zodanig getroffen worden dat het uitzicht van de woningen aan het Oorgat, direct tegenover de ontsluitingsweg, niet onevenredig belemmerd zal worden.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder a en b.
7. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
8. Zie onze reactie onder 1. en 5. van deze zienswijze.
9. Wanneer de reclamant van mening is dat de waarde van zijn of haar woning in waarde daalt door de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde is hij/zij vrij om een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen.

1.2.6 Zienswijze 6

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Bezwaar tegen het voornemen een ontsluitingsweg vanuit de wijk Keetzijde (fase 5 Broeckgouw) richting Edam op de weg Keetzijde.

1. Realisatie van de ontsluitingsweg zal leiden tot toename van niet alleen het woon- en werkverkeer vanuit de te realiseren wijk Keetzijde, maar ook het sluipverkeer vanuit de andere nog te realiseren wijken van de Broeckgouw. De wegen zoals de Keetzijde, Singelweg, Broeckgouwstraat, de burg. Versteeghsingel en de Kettingbrug zijn hier niet op berekend.
2. Onveilige situaties bij de kruising parkeerplaats EVC en de Kettingbrug.
3. Het gemotoriseerde verkeer houdt zich niet aan de 30 km/u. Grens die voor deze wegen geldt en maakt veelvuldig gebruik van de lijnbusstrook op de Singelweg, waarbij het iedere keer een gok is of het verkeer afslaat of rechtdoor gaat.
4. Ik zou willen dat er in plaats van een ontsluitingsweg naar de Keetzijde, een wandel- en fietspad wordt gerealiseerd. Dit wandel- en fietspad zou wel geschikt gemaakt moeten worden om uitsluitend het calamiteiten verkeer mogelijk te maken deze wijk te bereiken.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.

1.2.7 Zienswijze 7

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

In het plan is sprake van een ontsluiting voor gemotoriseerd (snel-)verkeer vanuit de wijk Keetzijde richting Edam, over de Keetzijde. Hiermee verwacht u te voldoen aan een wens van toekomstige bewoners, die in een enquête hebben aangegeven prijs te stellen op een ontsluiting richting Edam.

1. Door de ontsluiting op de getoonde wijze in te richten ontstaat niet alleen een ontsluiting voor de vierentachtig nieuw te bouwen woningen in de wijk Keetzijde, maar ook voor de achterliggende wijk Broeckgouw met 1000 woningen. Van deze ontsluiting kan dus een aanzuigende werking worden verwacht voor verkeer dat vanuit de Broeckgouw door de wijk Keetzijde gaat rijden. Een deel van de Broeckgouw bewoners zal via de Keetzijde een kortere route vinden van en naar huis, waardoor het verkeer over de Keetzijde sterk zal toenemen. Dit is door berekeningen en modellen aangetoond en gepresenteerd in de raadzaal. Dat verkeersaanbod kan vele malen groter zijn dan het verkeer waarop toekomstige bewoners mogen rekenen op basis van de vierentachtig te bouwen woningen. In dat perspectief kan de getoonde ontsluiting het woongenot zelfs negatief beïnvloeden.
2. De verwachte toename van verkeer over Keetzijde, Burg. Versteeghsingel en Broeckgouwstraat is voor ons reden om bezwaar te hebben tegen het voorgestelde plan. Bij toename van gemotoriseerd (snel)verkeer is een direct gevaar voor de wandelaars en fietsers die van de Keetzijde en de Burg. Versteeghsingel gebruik maken om de oude kom van Edam te bereiken.
3. Beter zou het zijn om de ontsluiting richting Keetzijde in te richten als fiets- en wandelpad. Op deze wijze is de oude kom van Edam vlot te bereiken.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.

3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.

1.2.8 Zienswijze 8

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

1. Woningen aan de Keetzijde zijn verkocht als Villa/Landhuis/Herenhuis. Er zijn veel te veel verkeersbewegingen in alle soorten en maten zo dicht langs de Woningen. Benoeming verkeersbewegingen: grote vrachtwagens met aanhanger/grote trucks met oplegger gaan heen en weer bij de insteek naar Zoutziedershof. Heel veel ander verkeer maakt gebruik van deze weg o.a. Touringcars/Campers soms met 6 tegelijk, shovels, oldtimers in grote aantallen, personenauto's, sportauto's, motoren, bromfietzers, tourclubs groepen toeristen op de fiets. Diverse sportverenigingen die activiteiten op de Keetzijde hebben.
2. Wens is de ontsluiting via de Broeckgouw: Allemaal geasfalteerde doorgaande wegen sommige met groenstroken, maar alle met ruim bemeten Parkeervoorziening. Woningen in de Broeckgouw staan ruim op afstand van de lanen/wegen.

Beoordeling gemeente

1. Door een ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde en geen verbinding met de wijk Broeckgouw zal er een lichte toename zijn van het aantal verkeersbewegingen op de Keetzijde. Deze groei past binnen de capaciteit van de weg Keetzijde.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.

1.2.9 Zienswijze 9

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

In het plan is sprake van een ontsluiting voor gemotoriseerd (snel-)verkeer vanuit de wijk Keetzijde richting Edam, over de Keetzijde. Hiermee verwacht u te voldoen aan een wens van toekomstige bewoners, die in een enquête hebben aangegeven prijs te stellen op een ontsluiting richting Edam.

1. Door de ontsluiting op de getoonde wijze in te richten ontstaat niet alleen een ontsluiting voor de vierentachtig nieuw te bouwen woningen in de wijk Keetzijde, maar ook voor de achterliggende wijk Broeckgouw met 1000 woningen. Van deze ontsluiting kan dus een aanzuigende werking worden verwacht voor verkeer dat vanuit de Broeckgouw door de wijk Keetzijde gaat rijden. Een deel van de Broeckgouw bewoners zal via de Keetzijde een kortere route vinden van en naar huis, waardoor het verkeer over de Keetzijde sterk zal toenemen. Dit is door berekeningen en modellen aangetoond en gepresenteerd in de raadzaal. Dat verkeersaanbod kan vele malen groter zijn dan het verkeer waarop toekomstige bewoners mogen rekenen op basis van de vierentachtig te bouwen woningen. In dat perspectief kan de getoonde ontsluiting het woongenot zelfs negatief beïnvloeden.
2. De verwachte toename van verkeer over Keetzijde, Burg. Versteeghsingel en Broeckgouwstraat is voor ons reden om bezwaar te hebben tegen het voorgestelde plan. Wij zien bij toename van het gemotoriseerd (snel)verkeer een direct gevaar voor de bewoners van het Zoutziedershof. Vanuit het Zoutziedershof is het nu al lastig om uit de straat te rijden

met auto of fiets. Er zijn al heel wat gefrustreerde mensen voorbij gegaan en kleine ongelukjes gebeurd bij het uitrijden van deze straat.

3. Het (veel/zwaar) verkeer wat langs rijdt zorgt voor grote diepe scheuren in onze voormuur.
4. Beter zou het zijn om de ontsluiting richting Keetzijde in te richten als fiets- en wandelpad. Op deze wijze is de oude kom van Edam vlot te bereiken.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
3. Deze opmerking staat los van de effecten van dit bestemmingsplan. Als u van mening bent en kunt aantonen dat dit bestemmingsplan leidt tot (plan-)schade kunt u hiervoor een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.

1.2.10 Zienswijze 10

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant is het niet eens met het voornemen in z'n huidige vorm om de Keetzijde als ontsluiting te gebruiken voor de nieuwe wijk "Keetzijde" (Broeckgouw fase 5)

1. Het is begrijpelijk dat deze wijk zijn toegang vindt aan de kant van Edam, maar het is zeer aannemelijk dat de overige wijken van Broeckgouw eveneens juist van deze route gebruik gaan maken. Dit is namelijk een kortere route richting de N247 (werkverkeer) als de huidige route langs de "Dijkgraaf De Ruyterlaan". Tevens zullen deze auto's (busjes) de route via de Versteeghsingel of Kettingbrug nemen, en niet zoals verondersteld door de Broeckgouwstraat omdat dat "omrijdt" en bovendien nog stoplichten heeft.
2. Het zou beter zijn om de andere zijde van de wijk (Broeckgouw zijde) af te sluiten om zo de doorgaande verkeersstroom tegen te gaan.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a en paragraaf Verkeersonderzoek onder d.
2. Er komt geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de bestaande wijk Broeckgouw en de nieuwe wijk Keetzijde. Hier komt alleen een verbinding voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer.

1.2.11 Zienswijze 11

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Met het aantal te bouwen woningen in de Broeckgouw (84) fase 5 en de toegankelijkheid voor de gehele Broeckgouw, zullen de verkeersbewegingen op de Keetzijde in de nabije toekomst aanzienlijk

toenemen. Om een veilig, schoon en aangenaam woongebied te waarborgen dienen met een aantal punten rekening gehouden te worden.

1. De snelheid. De huidige drempel aan het begin van de Keetzijde bij de kruising met de Kettingbrug, tevens voorzien van een zebrapad, heeft weinig tot geen effect op het minderen van snelheid door het passeren van motorvoertuigen, noch van de kant vanaf de Burg. Versteeghsingel, noch vanaf Volendam.
2. Veiligheid. Veel fietsers maken in beide richtingen gebruik van het voetpad langs de Keetzijde en Burg. Versteeghsingel. Hoewel dit fietsers veiliger lijkt omdat zij dan geen gebruik maken van de weg, levert het gevaar op voor de voetgangers die eveneens van het voetpad gebruik maken.
3. Touringcars en vrachtwagens maken geregeld gebruik van de Keetzijde, naar –en van Volendam. Drie per uur is hierbij geen uitzondering. Het merendeel hiervan bestaat uit Nederlandse voertuigen, sommige zijn lokaal uit Volendam. De snelheid waarmee het vrachtvervoer over de drempels rijdt, veroorzaakt trillingen die zelfs op de bovenverdieping van ons huis te voelen zijn. Dit zal alleen maar toenemen bij gebrek aan maatregelen om vermindering van snelheid en aanpassing van het verkeersvolume.
4. Voor zowel het minderen van de snelheid als het weren van grote vrachtwagens, plus het ontmoedigen van een toename van het aantal voertuigen dat de Keetzijde als doorgangsroute gebruikt, is een effectieve maatregel nodig, een wegversmalling kan hierbij tot meer resultaat leiden.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.

1.2.12 Zienswijze 12

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

In het plan is sprake van een ontsluiting voor gemotoriseerd (snel) – verkeer vanuit de wijk Keetzijde richting Edam over de Keetzijde, Broeckgouwstraat en Burgemeester Versteeghsingel. Hiermee verwacht u te voldoen aan een wens van toekomstige bewoners, die in een enquête hebben aangegeven prijs te stellen op een ontsluiting richting Edam.

1. De verwachte toename van gemotoriseerd (snel)-verkeer over de Keetzijde en het verder afnemen van de verkeersveiligheid aan de Keetzijde, Zoutziedershof is voor reclamant reden om bezwaar te hebben tegen het voorgestelde plan.
2. Door de ontsluiting op de getoonde wijze in te richten ontstaat niet alleen een ontsluiting voor vierentachtig nieuw te bouwen woningen in de wijk Keetzijde, maar ook voor de achterliggende wijk Broeckgouw met 1000 woningen. Van deze ontsluiting kan dus een aanzuigende werking worden verwacht voor verkeer dat vanuit de Broeckgouw door de wijk Keetzijde gaat rijden. Een deel van de Broeckgouw bewoners zal via de Keetzijde een kortere route vinden van en naar huis, waardoor het verkeer over de Keetzijde sterk zal toenemen. Dit is door berekeningen en modellen aangetoond en gepresenteerd in de raadszaal. Dat verkeersaanbod kan vele malen groter zijn dan het verkeer waarop toekomstige bewoners mogen rekenen op basis van de vierentachtig te bouwen woningen. In dat perspectief kan de getoonde ontsluiting het woongenot in de nieuwe wijk Keetzijde zelfs negatief beïnvloeden.
3. Reclamant ziet bij toename van het gemotoriseerd (snel) verkeer een direct gevaar voor de vele wanderelaars en fietsers die van de Keetzijde en de Burg. Versteeghsingel gebruik

maken om de oude kom van Edam te bereiken, om naar school te gaan, of om te genieten van een wandeling over de vesting, of een fietstochtje langs de dijk. In de huidige situatie, zonder ontsluitingsweg naar de Keetzijde is de veiligheid van de weggebruikers niet gegarandeerd.

4. Optimaal zou het zijn als de ontsluiting richting Keetzijde wordt ingericht als fiets- en wandelpad, aansluitend op de Keetzijde, ingericht als 30 km zone met voldoende ruimte voor de fietsers en wandelaars zodat verkeersveiligheid en de snelheid aan de Keetzijde (tot de Zeedijk) positief beïnvloed worden. De toekomstige bewoners worden gestimuleerd gebruik te maken van de fiets om het Oude Centrum van Edam of de scholen te bereiken. Daarmee wordt voorkomen dat de verkeersveiligheid rondom de basisscholen nog verder afneemt. Het Centrum van Oud-Edam is op de fiets vlot, eenvoudig en veilig te bereiken.
5. Primaire ontsluiting van de wijk Keetzijde richting de Broeckgouw kan via de weg die er al ligt, om aan te sluiten op de rondweg. Uit de verkeerskundige maatregelen in de Broeckgouw (30 juni 2015) concluderen wij dat de wegen zo ingericht zijn dat er voldoende rekening is gehouden met de ontsluiting vanuit de wijk Keetzijde. Met de toekomstige aansluiting op de N247 (naar verwachting in 2018) wordt dit een vlotte verbinding, zoals ook aangetoond met uw berekeningen. De berekende verkeerstoename over Keetzijde en Burg. Versteeghsingel zal hiermee uitblijven, wat tegemoet komt aan de wens van de huidige bewoners.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
2. Zie onze reactie op zienswijze 3 onder 1.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c en d.

1.2.13 Zienswijze 13

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Naar aanleiding van de ontwikkelingen met betrekking tot fase 5 in de wijk Broeckgouw maak ik bezwaar tegen het besluit tot herziening bestemmingsplan ontsluiting Keetzijde.

1. Dit besluit is in strijd met alle eerdere toezeggingen van de gemeente in en aan de gemeenteraad – en indirect, langs die weg, aan de inwoners van de gemeente. In de structuurvisie, vastgesteld door de gemeenteraad op 26 februari 2009, staat het volgende: “Voor de ontsluiting van de Zuidpolder is een ringweg voorzien. Het autoverkeer van en naar de wijk zal worden afgewikkeld via de Dijkgraaf de Ruiterlaan en niet via de Keetzijde.” Daarna zijn er door de gemeenteraad over de ontsluiting geen andersluidende besluiten genomen.
2. In het raadsplein van 12 maart 2015 is het woningbouwprogramma van deze wijk aan de orde geweest en is een schetsontwerp ervan gepresenteerd. Daarbij hebben meerdere raadsleden de ontsluiting aan de orde gesteld en het college herinnerd aan het voornoemde door de raad vastgestelde uitgangspunt om de wijk niet vanaf de Keetzijde maar vanaf de Broeckgouw te ontsluiten. De wethouder heeft toen aangekondigd dat ze dit punt nog aan de raad voor zou leggen, maar dat is nog niet gebeurd. Daarom is volgens reclamant het hiervoor genoemde besluit (niet ontsluiten via de Keetzijde) nog steeds van kracht. De argumenten die destijds ten grondslag lagen aan dit zowel in de raad als bij de bevolking breed gedragen uitgangspunt gelden nog steeds, onverkort en zelfs sterker, vanwege het verder toegenomen autoverkeer/sluipverkeer op de Keetzijde en het daaruit voortvloeiende autoverkeer/sluipverkeer op de Versteeghsingel.

3. In de omgeving van de Keetzijde wonen veel jonge gezinnen waarvan de kinderen dagelijks via de Keetzijde naar school lopen en fietsen. De voorgestelde ontsluiting leidt tot een nog grotere toename van het (auto)verkeer over deze weg en daarmee tot een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk en van de onveiligheid.
4. De Keetzijde wordt steeds meer door inwoners uit Volendam en de nieuwe wijk Broeckgouw gebruikt als hardloop-, wandel- en fietsroute. De Keetzijde heeft hierdoor een recreatieve functie gekregen. Grote groepen wielrenners passeren dagelijks onze huizen.
5. Van de Keetzijde wordt vanaf april tot en met eind oktober veelvuldig gebruik gemaakt door fietsende toeristen, o.a. de Bike-a-Dike tour, dagelijks rijden meerdere malen zeer grote groepen niet geëfende fietsers richting de sluis en terug.
6. Ter hoogte van het gebouw de Singel steken veel kinderen de weg over om langs gebouw de Singel en het pad langs de molen naar Basisschool de Trimaran te gaan. Dat zijn vooral kinderen uit de oude kom, die via de Kettingbrug lopen of fietsen. De oversteekplaats ter hoogte van de Singel is enorm gevaarlijk omdat er geen enkele voorziening is getroffen om het verkeer ter plaatse af te remmen. Als de weg nog drukker wordt voorziet reclamant grote problemen op die plek.
7. Er heeft een periode een verkeersbord aan de Zeedijk richting Edam gestaan waarbij vrachtwagens langer dan 10 meter de toegang werd verboden. Dat bord is ruim een jaar geleden verwijderd waardoor tegenwoordig weer veel vrachtverkeer langs de dijk en de Keetzijde rijdt.
8. De weg langs de Keetzijde en de Singel wordt door veel inwoners en bedrijven uit Volendam als sluipteg gebruikt. 's Morgen vroeg en aan het eind van de middag is het enorm druk.
9. De Keetzijde is een 30-kilometerzone. Vanuit Edam komend staan er geen borden waarop dat is vermeld en die onwetendheid zorgt voor hoge snelheden en gevaarlijke situaties.
10. De huizen aan de Keetzijde zijn dicht aan de weg gesitueerd. Veel verkeer en met name zwaar verkeer zorgt voor trillingen in muren en vloeren met scheurvorming in muren, vloeren en stucwerk als gevolg.
11. De toename van het verkeer door een nieuwe ontsluitingsweg zal zorgen voor afname van het woongenot en waardedaling van de aan de Keetzijde liggende woningen. De huizen zijn dicht aan de weg gesitueerd. Kunnen de bewoners erop rekenen dat zij door de gemeente schadeloos worden gesteld voor de betreffende waardedaling en scheurvorming?
12. Uw standpunt dat er behoefte is aan woningen in Edam kan reclamant niet weerleggen. De gemeente beweert dat namelijk onderzocht te hebben. Het bevreemdt reclamant dat de gemeente dit argument nu gebruikt terwijl er al jaren verschillende inbreidingslocaties in Edam braak liggen. Als de nood zo hoog is dan lijkt het voor reclamant het voor de hand liggen om daar prioriteit aan te geven. Er bekruipt reclamant een gevoel van willekeur.
13. Als laatste wil reclamant de gemeente wijzen op de reeds kant-en-klare aansluiting van dit gebied op de ringweg van de Broeckgouw, die ruim voldoende capaciteit heeft om de nieuwe wijk Keetzijde te ontsluiten, en de vergeworderde plannen voor een derde ontsluitingsweg richting N247, die voor zowel de Broeckgouw als voor deze wijk een snelle verbinding biedt met Amsterdam en de regio. Dat maakt de onderhavige ontsluiting richting Keetzijde volstrekt overbodig, deze zal slechts tot onnodige verkeersoverlast en onaanvaardbare onveiligheid leiden.

Met referte aan mijn bezwaarschrift d.d. 29-10-2015 bij u geadministreerd onder nummer D-1523364, wil ik het volgende toevoegen aan mijn reeds ingediende bezwaarschrift.

Medio november 2010 ontvingen de bewoners van Oorgat 3 t/m 15C, keetzijde 2A t/m 13 en Zoutziedershof een brief van de gemeente d.d. 2 november 2010 van het hoofd van de afdeling VROM namens Burgemeester en Wethouders.

14. In de brief wordt aangegeven dat er een besluit is genomen over de ontsluiting richting Keetzijde, waarbij rekening is gehouden met de vastgelegde afspraken en wensen uit het verleden. Nu confronteert de gemeente dezelfde bewoners ineens met een herziening van het bestemmingsplan ontsluiting Keetzijde.
15. Deze strijdigheid is onacceptabel en getuigt van onbetrouwbaar en onbehoorlijk bestuur. Ik spreek mede namens veel buurtbewoners de wens en verwachting uit dat u zich houdt aan de inhoud van uw eigen brief en afziet van de wijziging van het bestemmingplan ontsluiting Keetzijde.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. De vastgestelde herziening uit 2009 is nog steeds van kracht. De wijziging van het bestemmingsplan met de bijbehorende zienswijzen moet nog aan de gemeenteraad worden aangeboden. De gemeenteraad zal dan een definitief besluit nemen over de ontsluiting van de wijk Keetzijde. Zoals in de beantwoording onder 1 is aangegeven stelt het college de raad voor, naar aanleiding van verschillende enquêtes, de partiële herziening uit 2009 te wijzigen.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
7. Deze opmerking heeft geen betrekking op dit bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen op grond van de geldende verkeerssituatie. Hierin wordt ook rekening gehouden met vrachtverkeer.
8. Deze opmerking heeft geen betrekking op dit bestemmingsplan. De gemeente Edam-Volendam heeft besloten dat er in 2018 een 3^e ontsluiting vanaf de Dijkgraaf Poschlaan naar de provinciale weg N247 gerealiseerd moet zijn. Wanneer deze ontsluiting is gerealiseerd dan is de snelste route vanuit het noorden naar Volendam via deze ontsluiting. De verwachting is dan ook dat er dan nagenoeg geen sluipverkeer meer door Edam en via de Keetzijde zal rijden.
9. Bebording van wegen valt niet onder de werking van dit bestemmingsplan. De Keetzijde is onderdeel van een 30 km/u-zone. Voor de duidelijkheid is het misschien wenselijk dit bij sommige straten nog aan te geven. De gemeente zal dan ook kijken of er op de Keetzijde herhalingsborden voor de 30 km-zone geplaatst kunnen worden.
10. Het vrachtverkeer dat over de Keetzijde rijdt staat los van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde en van het bestemmingsplan. Van belang is of de ontsluiting van de wijk Keetzijde een onacceptabele hoeveelheid verkeer toevoegt aan de weg Keetzijde. Uit ons onderzoek blijkt dat dit niet het geval is.
11. Wanneer de reclamant van mening is dat de waarde van zijn of haar woning in waarde daalt door de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde is hij/zij vrij om een verzoek in tegemoetkoming planschade in te dienen. Wanneer de reclamant van mening is dat de gemeente verantwoordelijk is voor scheurvorming in de woning dient u de gemeente officieel aansprakelijk te stellen.
12. De Keetzijde heeft al geruime tijd een woonbestemming die ook in het vigerende bestemmingsplan is onderbouwd. De gemeente wil deze bestemming realiseren. Dit staat los van inbreidingslocaties waar al dan niet ook een bestemming Wonen op rust.
13. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
14. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
15. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.

1.2.14 Zienswijze 14

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Het bestemmingsplan Keetzijde heeft tot doel om de ontsluitingsweg vanuit de Broeckgouw richting Edam en aansluitend op de weg Keetzijde alsnog mogelijk te maken. Ik heb bezwaar tegen deze ontsluiting voor het autoverkeer vanwege de geluid- en lichthinder en verkeersonveiligheid die dit oplevert.

1. Belangrijk is dat met dit bestemmingsplan wordt getornd aan een vigerend plan (de 2^e partiële herziening Zuidpolder), dat het compromis is, voortgekomen uit een bestuursrechtelijke strijd, waarover de Raad van State in 2006 een uitspraak heeft gedaan. Bezwaarmakers hebben de

strijdbijl destijds begraven in de wetenschap dat de hoogbouw van de baan was en de ontsluiting Keetzijde ook.

2. Het plan dat is neergelegd (het bestemmingsplan 2^e partiele herziening Zuidpolder) en nu uitvoering krijgt, is goed. De verkeersafwikkeling voor de Broeckgouw levert geen verkeersbelemmeringen op. Er is geen probleem. Waarom een oplossing voor een niet bestaand probleem in de vorm van een ontsluiting van de Keetzijde. Waarom tornen aan een goed compromis. Met dit voorstel wordt het belang van verkoop boven dat van de bestaande omgeving gesteld. Bovenal is het wenselijk dat bewoners zich op de korte afstand met de auto verplaatsen, dat moet niet gestimuleerd worden met een extra autoverbinding.
3. Geluidshinder. Het verkeer op de Keetzijde is al aanzienlijk, rijdt te snel en zal toenemen, wat tot extra geluidsbelasting van de woningbouw zal leiden en een aantasting van het woongenot. Dat geldt ook voor de Zoutziedershof/Keetzijde en de Burgemeester Versteeghsingel. De toename van de geluidsbelasting zal een negatief effect hebben op het Natura 2000 gebied, tevens door de provinciale aangewezen stiltegebied de Zeevang. Stil asfalt en een uitgebreidere 30 km/u zone zouden hier mogelijk nog iets kunnen verbeteren.
4. Lichthinder. De verkeersstroom uit de veel dieper gelegen Zuidpolder naar de keetzijde levert hinderlijk inschijnende autolampen op. De woningen zijn gesitueerd met de woonkamer, slaapkamer en tuin aan de zuidkant. Een ontwerptechnische oplossing in de vorm van bijvoorbeeld een keerwand is aardig, maar belemmert en beperkt ook het uitzicht voor bewoners daar. Elke oplossing die inschijnend licht keert (een wand, muur of beplanting), is echter vergankelijk en niet te verankeren in een blijvend recht of een bestemmingsplan.
5. Onveilig verkeer. De bestaande menging van langzaam verkeer met (een toename van) het autoverkeer vergroot de verkeersonveiligheid. De keetzijde is nu al matig geschikt voor wandelaars en fietsers, die desalniettemin de route intensief gebruiken. Deze komen nog verder in de verdrukking, op de mooie dijkroute, richting dijk 50 kilometer/u mag (maar vaak ook veel harder) wordt gereden door autoverkeer en zwaar verkeer op de weg van en naar het baggerdepot en het industrieterrein.
6. De keetzijderoute richting Edam zal veel drukker worden en hiermee wordt dit een meer onveilige route voor al die kinderen die de Singel moeten passeren voor de route naar een van de scholen en de omgeving, zoals de nabijgelegen Trimaran en Pyramide. Aan de Singel zitten nog veel meer door met name kinderen bezochte voorzieningen, zoals de EVC voetbalvelden, de gymzalen het Bolwerck, de Atletiekbaan, het buurthuis de Singel met skatebaan en voetbalkooi, de Hummelhoek, het gebedshuis, Kinderopvang Berend Botje enzovoort. Overbodig te vermelden dat kinderen vrijwel altijd zijn aangewezen op de fiets. In het bestemmingsplan wordt vermeld dat de 30 km/u zone in oostelijke richting opschuift tot (zo'n 30 m). Dat is meer richting dijk dan nu het geval is, maar nog niet ver genoeg. De 30 km/u. zone zou beter kunnen worden uitgebreid over de lengte van de woonbebouwing tegenover de Keetzijde, tot aan de Zeesluis en voorbij de aantakking met het nieuwe fietspad uit de Broeckgouw. Nu mag daar nog 50 km/u. worden gereden op de dijk 60 km. Volgens het homogeniteitsprincipe uit 'Duurzaam Veilig' moeten, daar waar grote massaverschillen van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, de snelheden zo laag zijn dat een ongeval zonder dodelijke gevolgen kan aflopen. Voor dergelijke situaties, wordt een 30 km/u zone geadviseerd.
7. Een paar cijfers. In het basisjaar van uw verkeersmodel, 2011 overleden in Nederland 661 personen aan de gevolgen van een verkeersongeval. Van de dodelijke slachtoffers reed 30% op de fiets. In 2011 werden 380.000 slachtoffers van een verkeersongeval medisch behandeld. Maar liefst een kwart valt in de leeftijdsgroep van 15-24 jaar en ook de categorie jongere kinderen neemt een belangrijke plek in onder de slachtoffers. Hoewel het aantal verkeersdoden landelijk gestaag afneemt, is het aantal fietsers dat omkomt licht gestegen. Bij voetgangers is nauwelijks afname. De daling in verkeersdoden is voornamelijk onder automobilisten. De meeste fatale ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers gebeuren 's middags tussen 15 en 16 uur op werkdagen. In het weekeinde daalt het aantal verkeersongevallen en doden. Voornamelijk scholieren, 70 en 80-jarigen overlijden als fietser of voetganger. De groep die het meest fietst bestaat voornamelijk uit scholieren. Als je meer kilometers aflegt dan heb je meer kans op een ongeval.

Opmerkingen bij de voorliggende verkeersonderzoeken.

8. In het mobiliteitsonderzoek door Kuiper Compagnons is nagegaan of de verhoging van de etmaalintensiteit door het bouwplan Keetzijde wat leidt tot verkeersbelemmeringen op de bestaande wegen. De variant waarbij uitsluitend wordt uitgegaan van een ontsluiting van het

nieuwe woonwijkje zelf met ruim 80 woningen is niet relevant. Immers wat er nu ook beslist wordt, als de ontsluiting Keetzijde er eenmaal ligt, staat er geen rechtsbescherming meer open tegen toekomstige besluiten om de rest van de Broeckgouw al dan niet met deze wijk te verbinden, tenzij u dat alsnog planologisch verankerd in dit bestemmingsplan.

9. Kuiper Compagnons gaat ervan uit dat Keetzijde gemiddeld ongeveer 6 m. breed is. Ter plaatse gemeten haalt de Keetzijde op een aantal plekken geen 5 m breed, ter hoogte van de sluis zelfs maar 4.60 m breed. (wat minder is dan het CROW minimaal aanbeveelt voor tweerichtingsverkeer).
Benodigde ruimte om tweerichtingsverkeer goed te faciliteren is minimaal 4.80m, wenselijk is 5,80m. Kuiper Compagnons gaat derhalve in haar rapportage uit van foutieve informatie als het gaat om de wegbreedte.
10. Dat op de Keetzijde geparkeerd wordt is ook niet beschouwd door Kuiper Compagnons. Vervolgens wordt wel de conclusie getrokken dat de weg probleemloos 5000 motorvoertuigen per etmaal kan verwerken. Het is onjuist om die conclusie te trekken, uitsluitend op basis van wat de toegestane snelheid is en hoe breed de straat is. Aspecten als leefbaarheid en veiligheid blijven onderbelicht in het onderzoek van Kuipers; er is weinig aandacht voor de grote hoeveelheid langzaam verkeer op dezelfde wegen, wat logischerwijs ook zal toenemen. Aangezien uit de onderzoeken blijkt dat de geluidsbelasting de maximale wettelijke normering benaderd, kan je ook op basis daarvan concluderen dat de weg reeds aan zijn maximale capaciteit zit.
11. Het mobiliteitsonderzoek richt zich uitsluitend op gebruik van de ontsluitingsweg door motorvoertuigen. Wat verbaast is dat het onderzoek, dat dient ter onderbouwing van het bestemmingsplan het aspect verkeersveiligheid niet behandelt. In de toelichting op het vigerend bestemmingsplan (2^e partiële herz.) wordt hieraan meer aandacht besteedt. Daar blijkt bijvoorbeeld dat er behoefte is aan volwaardige fietspaden, de fietsoversteek Singelweg voldoet niet, het kruispunt Singelweg – Burgemeester Versteeghsingel heeft onvoldoende capaciteit. De conclusies van toen (2007/2008) gelden nog steeds, ondanks de maatregelen die al wel zijn genomen. De oversteek bij de Kettingbrug / Singel is gevaarlijk en onoverzichtelijk, ook vanwege de bus keerlus. Het kruispunt Singelweg – Versteeghsingel – Broeckgouwstraat – Gouwtje is voor schoolgaande kinderen een moeilijk op te lossen puzzel.
12. HET CROW kent ook ontwerpcriteria voor belangrijke fietsroutes. De nieuwe ontwerpwijzer fietsverkeer komt in november uit. De ontsluiting Keetzijde zou zich primair op de fiets en wandelend verkeer moeten richten, in plaats van op autoverkeer, nu deze omgeving de afgelopen decennia is getransformeerd van een bedrijvenomgeving naar een woonomgeving. Met de komst van de woonlocatie de Broeckgouw is de ontsluitingsroute (Keetzijde – Singel) nog belangrijker geworden voor de fiets.
13. Ter hoogte van de huidige woonbebouwing Keetzijde wordt ook in de straat geparkeerd, waardoor vaak aanzienlijk toe met een extra ontsluiting. De Keetzijde wordt recreatief zeer intensief benut door fietsers en wandelaars, met name in de zomer door grote groepen toeristen (per fiets, step of freerider) en het jaarrond door heel veel eigen inwoners. Daarbij (groepen) wielrenners, brommers, paarden, (groepen) motoren, toeristenbussen, vrachtverkeer (industrieterrein), bouwverkeer (baggerdepot), autoverkeer. Voor een rondje langs de dijk moet je de Keetzijde nu eenmaal passeren.
14. De weg bevindt zich aan de buitenrand van de bebouwde kom en is dus beperkt verlicht (laat dat ook graag zo). Uitsluitend rekening houden met de theoretische maximale capaciteit van een geasfalteerde weg doet hier geen recht. De afgelopen jaren is er meermalen een auto te water geraakt vanaf de Keetzijde, helaas ook eens met dodelijke afloop. Wellicht door te hard rijden, maar dat is de realiteit. Er wordt ook daar te hard gereden en het mag een wonder heten dat zo weinig is voorgevallen met langzaam verkeer. Autoverkeer wil je hier toch niet stimuleren met een extra ontsluiting? Uit onderzoek blijkt dat de confrontatie van een fiets met 1 auto per minuut reeds als hinderlijk wordt beoordeeld (red. Het is niet duidelijk wat reclamant bedoeld). In de mobiliteitstoets wordt verwezen naar kengetallen voor wegcapaciteit uit de ASVV 2004. Waarom wordt geen gebruik gemaakt van de ASVV 2012 en leidt dat tot andere uitkomsten?
15. Ik wijs u op een CROW publicatie 164d, Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen, maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade. De capaciteit van een weg wordt dan globaal bepaald door de afgebeelde kromme.
In het onderzoek van Kuiper Compagnons wordt deze invalshoek niet belicht. Hieruit zou blijken dat de weg Keetzijde met 5 m breed nu al ruim aan haar maximale capaciteit zit. Dat geldt overigens ook voor bijvoorbeeld de Versteeghsingel. Een capaciteit van 4000 of 5000

- motorvoertuigen zou hier levensgevaarlijke situaties opleveren. Nogmaals, het aspect veiligheid (met name vanwege het gemengde verkeer) is het onderzoek niet meegenomen.
16. De gehanteerde verkeerscijfers voor mobiliteitsonderzoek zijn afkomstig van Goudappel, die ook het verkeersmodel voor de gemeente beheert. Eveneens zijn de intensiteiten voor het basisjaar 2011 aangeleverd. Het gebruik van 2011 als basisjaar, met de verkeerscijfers van dat jaar, extrapoleren naar de toekomstige verkeerscijfers in 2025 geeft een onvolledig beeld. Mogelijk is geen rekening gehouden met de toename van het verkeer als gevolg van de woningbouw in de Broeckgouw zelf en andere woningbouw in de afgelopen 5 jaar. Deze toename (pakweg 1000 woningen, wat leidt tot zo'n 8000 extra verkeersbewegingen in de hele gemeente) is dan niet terug te vinden in de autonome ontwikkeling.
 17. De gebruikte basisgegevens zijn hoofdzakelijk theoretisch bepaald en beperkt op telgegevens. Daarbij kan in dergelijke berekeningen geen aandacht zijn voor piekmaanden in de zomer. De conclusie van het rapport richt zich op de verwachting van verkeer-belemmeringen, maar houdt daarbij geen enkele rekening met de fietser en de wandelaar op dezelfde weg. Ook zit in zo'n technische juridische benadering geen ruimte voor een oordeel over leefbaarheid en woonplezier. Dat moet een politieke afweging worden.
 18. In het rapport van Kuiper Compagnons met betrekking tot het akoestisch onderzoek staat dat uit de gegevens van Goudappel is gebleken dat een significante verkeerstoename wordt verwacht op de Keetzijde, de Burgemeester Versteeghsingel en de Broekgouwstaat. Uit de resultaten blijkt dat ten zuiden en ten noorden van de Keetzijde (overzijde van het water) een toename van de geluidsbelasting optreedt.
Alleen deze conclusies zouden al voldoende moeten zijn voor een andere politieke keuze, namelijk geen ontsluiting Keetzijde zoals voorgesteld. Er is namelijk geen goede reden om de huidige bewoners met deze negatieve impact (ook als deze net binnen de wettelijke marges blijft) te confronteren, als het anders kan.

Geschiedenis bestemmingsplannen Zuidpolder:

19. Reclamant schets heel kort de geschiedenis rond het bestemmingsplan Zuidpolder om te illustreren, waarom een ontsluitingsweg op de Keetzijde negatieve gevoelens oproept bij buurtbewoners.
Met de keuze voor lage woningbouw en afzien van de ontsluiting Keetzijde, was een mooi compromis bereikt. Het is teleurstellend dat nu alsnog wordt ingezet op het mogelijk maken van een wegontsluiting.

Uw argumenten voor (alsnog) een ontsluiting Keetzijde:

20. Kort samengevat: U wilt binding voor het nieuwe wijkje Keetzijde met Edam. Een verkoopargument, een politieke keuze? Wat daarvan ook de achterliggende gedachten zijn, maakt niet zoveel uit. Maar wat belangrijk is: Niemand wil, dat al die nieuwe Edammers met hun auto naar de plaatselijke bakker of slager naar Edam gaan; een afstand van een paar 100 meter. Natuurlijk wil je dat ook deze nieuwe Broekgouwbewoners wandelend of fietsend hun boodschapjes in Edam doen, op de fiets naar school gaan, op de fiets naar de hobbyclub enzovoorts. Met een goed vervoersmanagement wil je juist gebruik van de auto voor de korte afstand ontmoedigen. Dat doe je niet door een aantrekkelijke autoverbinding te realiseren, dat doe je wel met veilige langzaam verkeersontsluitingsroute.

Resumerend:

21. Verzoek ik U dringend af te zien van de wegontsluiting Keetzijde, het bestemmingsplan niet vast te stellen, terug te trekken uit de procedure en de bestemming natuurpark (waar een fiets-wandelpad wel is toegestaan) in het vigerende bestemmingsplan 2^e partiële herziening Zuidpolder te handhaven en uit te voeren.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.
4. Voorzieningen om lichthinder te voorkomen worden in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het is onze intentie om lichthinder te voorkomen dit kan echter wel leiden tot een verlies van uitzicht.

5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
7. Wij nemen deze uiteenzetting inzake de landelijke verkeersongevallen in Nederland voor kennisgeving aan.
8. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder a.
9. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
10. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c en onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting.
11. De maatregelen waar naar gerefereerd wordt zoals de op Singelweg en kruising Burg. Versteeghsingel – Singelweg is een pakket van maatregelen wat voorgesteld wordt op het overige wegennet naar aanleiding van de realisatie van de gehele Broeckgouw, zolang de 3^e ontsluiting van de gemeente op het provinciaal wegennet nog niet gerealiseerd is. Dit staat helemaal los van de wijze van ontsluiting van de wijk Keetzijde. Inzake de situatie ter hoogte van de kettingbrug verwijzen wij naar onze reactie onder Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b. De overig genoemde kruisingen staan los van de ontsluiting van de wijk Keetzijde.
12. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
13. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c en paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
14. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
15. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
16. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder b.
17. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder a.
18. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
19. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
20. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.
21. Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.

1.2.15 Zienswijze 15

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Naar aanleiding van de ontwikkelingen met betrekking tot fase 5 in de wijk Broeckgouw maak ik bezwaar tegen het besluit tot herziening bestemmingsplan ontsluiting Keetzijde.

1. Dit besluit is in strijd met alle eerdere toezeggingen van de gemeente in en aan de gemeenteraad – en indirect, langs die weg, aan de inwoners van de gemeente. In de structuurvisie, vastgesteld door de gemeenteraad op 26 februari 2009, staat het volgende: “Voor de ontsluiting van de Zuidpolder is een ringweg voorzien. Het autoverkeer van en naar de wijk zal worden afgewikkeld via de Dijkgraaf de Ruiterlaan en niet via de Keetzijde.” Daarna zijn er door de gemeenteraad over de ontsluiting geen andersluidende besluiten genomen.
2. In het raadsplein van 12 maart 2015 is het woningbouwprogramma van deze wijk aan de orde geweest en is een schetsontwerp ervan gepresenteerd. Daarbij hebben meerdere raadsleden de ontsluiting aan de orde gesteld en het college herinnerd aan het voornoemde door de raad vastgestelde uitgangspunt om de wijk niet vanaf de Keetzijde maar vanaf de Broeckgouw te ontsluiten. De wethouder heeft toen aangekondigd dat ze dit punt nog aan de raad voor zou leggen, maar dat is nog niet gebeurd. Daarom is volgens reclamant het hiervoor genoemde besluit (niet ontsluiten via de Keetzijde) nog steeds van kracht. De argumenten die destijds ten grondslag lagen aan dit zowel in de raad als bij de bevolking breed gedragen uitgangspunt gelden nog steeds, onverkort en zelfs sterker, vanwege het verder toegenomen autoverkeer/sluipverkeer op de Keetzijde en het daaruit voortvloeiende

autoverkeer/sluipverkeer op de Versteeghsingel. De belangrijkste argumenten daarvoor – en dus tegen de in deze herziening voorgestelde ontsluiting zijn:

3. In de omgeving van de Keetzijde wonen veel jonge gezinnen waarvan de kinderen dagelijks via de Keetzijde naar school lopen en fietsen. De voorgestelde ontsluiting leidt tot een nog grotere toename van het (auto)verkeer over deze weg en daarmee tot een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk en van de onveiligheid.
4. De Keetzijde wordt steeds meer door inwoners uit Volendam en de nieuwe wijk Broeckgouw gebruikt als hardloop-, wandel- en fietsroute. De Keetzijde heeft hierdoor een recreatieve functie gekregen. Groet groepen wielrenners passeren dagelijks onze huizen.
5. Van de Keetzijde wordt vanaf april tot en met eind oktober veelvuldig gebruik gemaakt door fietsende toeristen, o.a. de Bike-a-Dike tour, dagelijks rijden meerdere malen zeer grote groepen niet geoefende fietsers richting de sluis en terug.
6. Ter hoogte van het gebouw de Singel steken veel kinderen de weg over om langs gebouw de Singel en het pad langs de molen naar Basisschool de Trimaran te gaan. Dat zijn vooral kinderen uit de oude kom, die via de Kettingbrug lopen of fietsen. De oversteekplaats ter hoogte van de Singel is enorm gevaarlijk omdat er geen enkele voorziening is getroffen om het verkeer ter plaatse af te remmen. Als de weg nog drukker wordt voorziet reclamant grote problemen op die plek.
7. Er heeft een periode een verkeersbord aan de Zeedijk richting Edam gestaan waarbij vrachtwagens langer dan 10 meter de toegang werd verboden. Dat bord is ruim een jaar geleden verwijderd waardoor tegenwoordig weer veel vrachtverkeer langs de dijk en de Keetzijde rijdt.
8. De weg langs de Keetzijde en de Singel wordt door veel inwoners en bedrijven uit Volendam als sluipteg gebruik. 's Morgen vroeg en aan het eind van de middag is het enorm druk.
9. De Keetzijde is een 30-kilometerzone. Vanuit Edam komend staan er geen borden waarop dat is vermeld en die onwetendheid zorgt voor hoge snelheden en gevaarlijke situaties.
10. De huizen aan de Keetzijde zijn dicht aan de weg gesitueerd. Veel verkeer en met name zwaar verkeer zorgt voor trillingen in muren en vloeren met scheurvorming in muren, vloeren en stucwerk als gevolg.
11. De toename van het verkeer door een nieuwe ontsluitingsweg zal zorgen voor afname van het woongenot en waardedaling van de aan de Keetzijde liggende woningen. De huizen zijn dicht aan de weg gesitueerd. Kunnen de bewoners erop rekenen dat zij door de gemeente schadeloos worden gesteld voor de betreffende waardedaling en scheurvorming?
12. Uw standpunt dat er behoefte is aan woningen in Edam kan reclamant niet weerleggen. De gemeente beweert dat namelijk onderzocht te hebben. Het bevreemdt reclamant dat de gemeente dit argument nu gebruikt terwijl er al jaren verschillende inbreidingslocaties in Edam braak liggen. Als de nood zo hoog is dan lijkt het voor reclamant het voor de hand liggen om daar prioriteit aan te geven. Er bekruipt reclamant een gevoel van willekeur.
13. Als laatste wil reclamant de gemeente wijzen op de reeds kant-en-klare aansluiting van dit gebied op de ringweg van de Broeckgouw, die ruim voldoende capaciteit heeft om de nieuwe wijk Keetzijde te ontsluiten, en de vergevorderde plannen voor een derde ontsluitingsweg richting N247, die voor zowel de Broeckgouw als voor deze wijk een snelle verbinding biedt met Amsterdam en de regio. Dat maakt de onderhavige ontsluiting richting Keetzijde volstrekt overbodig, deze zal slechts tot onnodige verkeersoverlast en onaanvaardbare onveiligheid leiden.

Beoordeling gemeente

Zie onze reactie onder zienswijze 13 onder 1 tot en met 13.

1.2.16 Zienswijze 16

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

In het plan is sprake van een ontsluiting voor gemotoriseerd (snel-)verkeer vanuit de wijk Keetzijde richting Edam, over de Keetzijde. Hiermee verwacht de gemeente te voldoen aan een wens van toekomstige bewoners, die in een enquête hebben aangegeven prijs te stellen op een ontsluiting richting Edam.

1. De verwachte toename van verkeer over Keetzijde, Burg. Versteeghsingel en Broeckgouwstraat is voor ons reden om bezwaar te hebben tegen het voorgestelde bestemmingsplan.
2. Door de ontsluiting in te richten op de wijze zoals getoond ontstaat niet alleen een ontsluiting voor de vierentachtig nieuw te bouwen woningen in de wijk Keetzijde, maar ook voor de achterliggende wijk Broeckgouw met ruim 1000 woningen. Van deze ontsluiting kan dus een aanzuigende werking worden verwacht voor verkeer dat vanuit de Broeckgouw door de wijk Keetzijde gaat rijden.
Een deel van de Broeckgouw bewoners zal via de Keetzijde een kortere route vinden van en naar huis, waardoor het verkeer over de Keetzijde sterk zal afnemen.
Dit is door berekeningen en modellen aangetoond en door de gemeente gepresenteerd in de raadzaal. Dit verkeersaanbod zal vele malen groter zijn dan het verkeer waarop toekomstige bewoners mogen rekenen op basis van de viernetachtig te bouwen woningen. In dat perspectief kan de getoonde ontsluiting het woongenot zelfs negatief beïnvloeden.
3. Reclamant ziet bij toename van het gemotoriseerd (snel-)verkeer een direct gevaar voor de vele wandelaars en fietsers die van de Keetzijde en de Burg. Versteeghsingel gebruik maken om de oude kom van Edam te bereiken, om naar school te gaan, of om te genieten van een wandeling over de vesting, of een fietstochtje langs de dijk.
4. Optimaal zou het zijn als de ontsluiting richting Keetzijde wordt ingericht als fiets- en wandelpad. Op deze wijze is de oude kom van Edam vlot te bereiken, dus aan die wens van toekomstige bewoners wordt voldaan.
Tegelijkertijd voldoet de gemeente aan de wens van de overheid om mensen uit de auto te krijgen en schoolkinderen op de fiets te laten deelnemen aan het verkeer.
Primaire ontsluiting van de wijk Keetzijde richting de Broeckgouw kan via de weg die er al ligt, om aan te sluiten op de rondweg. Met de toekomstige aansluiting op de N247 wordt dit een vlotte verbinding, zoals ook aangetoond met uw berekeningen. De berekende verkeersstroom over de Keetzijde en Burg. Versteeghsingel zal hiermee uitblijven, wat tegemoet komt aan de wens van de bewoners, de huidige bewoners.
5. Niet onacceptabel zou een ontsluiting zijn, waarbij het gemotoriseerd (snel-)verkeer vanuit de wijk Keetzijde wordt ontsloten richting Keetzijde en richting Broeckgouw, maar waarbij verkeer vanuit de Broeckgouw niet via de wijk Keetzijde richting Edam mag rijden. Ter realisering door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen vanuit de wijk Keetzijde naar de Broeckgouw. Hiermee zal de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen op de Keetzijde en Brug. Versteeghsingel beperkt blijven tot dat verkeer wat de wijk Keetzijde moet bereiken.
6. Wanneer er voor wordt gekozen om het wegprofiel van de Keetzijde in te richten als een 30 km zone en er voldoende ruimte blijft voor de fietsers en wandelaars, kan dit een acceptabele oplossing zijn.

Beoordeling gemeente

Zie onze reactie onder zienswijze 12.

1.2.17 Zienswijze 17

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant kan zich niet vinden in de ontsluitingsweg die (schuin) tegenover zijn woning is voorzien als gevolg van dit plan. Deze weg zal als ontsluiting dienen richting Edam voor de nieuwe woonwijk Keetzijde, ook bekend als fase 5 De Broeckgouw.

1. Als gevolg van deze weg zal reclamant extra verkeers/geluidshinder gaan ondervinden van het toegenomen verkeer van en naar de nieuwe woonwijk en in de toekomst ook nog van achtergelegen woongebied wanneer de verbindingen worden doorgetrokken. Dit geluid zal zich ongehinderd over het water van het kanaal kunnen voortplanten. Dat de geluidshinder toe zal nemen blijkt ook uit de onderliggende rapporten.
2. Daarnaast zal er ook inschijn zijn van koplampen welke naar links of rechts zullen draaien, regelrecht de woon- en slaapkamers in. Voor zover daar maatregelen (zoals een scherm) tegen te nemen zijn, hebben die weer hun eigen nadelen (wegnemen van uitzicht).
3. Dat de verkeersintensiteit op de Keetzijde, welke nu al aanzienlijk is, sterk zal toenemen staat wel vast. Afhankelijk van de keuze voor de aanleg van andere ontsluitingswegen in het gebied gaat het om tot wel 650 auto's per etmaal extra (het verkeer ten oosten en ten westen van de ontsluiting bij elkaar opgeteld) ten opzichte van het peilmoment 2011. Dit is bijna een verdubbeling van het huidige aantal, wat op de relatief smalle weg een behoorlijk effect zal hebben. En dan kan nog worden opgemerkt dat het verkeer als gevolg van de woningen die sinds 2011 zijn bijgebouwd in de directe omgeving, ca. 850, daarbij blijkbaar niet zijn meegerekend! Opgemerkt wordt dat uitgegaan zal moeten worden van de 'worst case scenario' qua toename van verkeer, en de effecten daarvan, met inachtneming van de geldende normen van CROW/ASVV.
4. Reclamant acht het onaannemelijk dat het verkeer over de Keetzijde richting het oosten in aantallen af zal nemen. Waarom zou een deel van het verkeer ineens een andere route kiezen?
5. Ook de verkeersveiligheid zal verslechteren, met name voor de ruim aanwezige fietsers. Hieronder zijn ook veel schoolgaande kinderen. Het zou de voorkeur verdienen als hiervoor nadere maatregelen worden getroffen (bijv. een groter 30 km-gebied). Reclamant zou daarbij inzicht willen hebben in wat de (geluids)effecten op zijn woning zijn met en zonder 30 km-zone ter plaatse.
6. Het uitgangspunt in het mobiliteitsonderzoek dat de Keetzijde overal 6 meter breed is, is niet correct. Er zijn stukken met een breedte van nauwelijks 5 meter en ter hoogte van de sluis zelfs maar 4,60 meter.
7. Het langs de weg parkeren wat is toegelaten is ook niet meegenomen in de berekeningen, hoewel dit de feitelijke breedte wel beperkt.
8. De bruggen waar dit verkeer uiteindelijk bij uitkomt zijn erg smal (2m) en fungeren als een flessenhals. Reclamant zal met de gevolgen hiervan dagelijks geconfronteerd worden. Hierbij kan nog worden opgemerkt dat de weg als zodanig niet is toegerust voor zo'n volume aan verkeer en het gevaar op verzakking/beschadiging is reëel.
9. Verder zal de strook met de bestemming Natuur die in het huidige bestemmingplan is opgenomen door de ontsluitingsweg in feite verdwijnen. Naast een aantasting van het uitzicht (asfalt en auto's in plaats van groen) levert dit ook een aantasting van de aanwezige milieuwaarden op, niet alleen voor de strook zelf maar ook voor de aangrenzende gebieden waarvoor deze een verbinding vormt.
10. Opgemerkt wordt verder dat deze ontsluiting bij een eerdere procedure juist is komen te vervallen. Naar mening van reclamant is er sindsdien geen sprake van zodanig veranderde omstandigheden waardoor deze ontsluiting alsnog noodzakelijk is.
11. Hoe verhoudt deze ontwikkeling zich tot het nabijgelegen Natura2000/stiltegebied van de polder Zeevang nu er een behoorlijke toename van het geluid zal zijn.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie op zienswijze 5 onder 1.
2. Zie onze reactie op zienswijze 5 onder 5.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder b en paragraaf Algemeen onder a.
4. Bij de gekozen ontsluitingsvariant waarbij de wijk Keetzijde alleen aan zal sluiten op de weg Keetzijde en er geen verbinding komt tussen De Broeckgouw en de wijk Keetzijde zal de verkeersintensiteit op de Keetzijde ten oosten van de ontsluitingsweg niet afnemen.

5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting en paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
7. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
8. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
9. Door de aanleg van een verbinding voor verkeer zal er inderdaad een deel met de bestemming natuur verdwijnen.
10. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
11. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.

1.2.18 Zienswijze 18

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

1. Reclamant sluit zich voor wat betreft de ontsluitingsweg aan bij de algemene brief die in de buurt is rondgegaan.
2. Reclamant geeft aan dat op de tekeningen en maquette nu een bruggetje naar het speelveldje achter de woning van reclamant is ingetekend, terwijl de gemeente altijd heeft aangegeven dat er geen doorgang richting het veldje zou komen.
Reclamant heeft contact opgenomen met de behandeld ambtenaar Verkeer. Aan reclamant is aangegeven dat dit besproken zal worden in de projectgroep inzake inrichting openbare ruimte.
3. Reclamant brengt dit onderwerp in aangezien het indirect ook te maken heeft met deze ontsluitingsweg. Wanneer er een veilig fiets- en wandelpad vanuit de nieuwe wijk naar de Keetzijde komt (in plaats van het autoverkeer) zal het bruggetje helemaal niet nodig zijn.

Beoordeling gemeente

1. Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.
2. De woning van reclamant valt niet binnen het plangebied. Binnen de bestemming natuur zijn bouwwerken toegestaan ten dienste van de bestemming. Een brug is binnen deze bestemming dus mogelijk. Er is echter geen bestemming Water in het bestemmingsplan opgenomen (het aanpalende water, ligt in het bestemmingsplan Edam-Zuid). Verder zijn de exacte locaties van eventuele bouwwerken in het bestemmingsplan niet bepaald.
3. Zie onze reactie onder Algemeen.

1.2.19 Zienswijze 19

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant is het niet eens met het voornemen in z'n huidige vorm om de Keetzijde als ontsluiting te gebruiken voor de nieuwe wijk "Keetzijde" (Broeckgouw fase 5).

1. Het is begrijpelijk dat deze wijk zijn toegang vindt aan de kant van Edam, maar het is zeer aannemelijk dat de overige wijken van Broeckgouw eveneens juist van deze route gebruik gaan maken.

Dit is namelijk een kortere route richting de N247 (werkverkeer) als de huidige route langs de "Dijkgraaf de Ruyterlaan". Tevens zullen deze auto's (busjes) de route via Versteeghsingel of Kettingbrug nemen, en niet zoals verondersteld door de Broeckgouwstraat omdat dat "omrijdt" en bovendien nog stoplichten heeft.

Het zou daarom beter zijn om de andere zijde van de wijk (Broeckgouw zijde) af te sluiten om zo de doorgaande verkeersstroom tegen te gaan.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder Algemeen onder a.

1.2.20 Zienswijze 20

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Wij zijn tegen het aanleggen van deze ontsluitingsweg richting de Keetzijde, en wel vanwege de volgende redenen.

1. Er zal een grote verkeerstoename ontstaan vanuit deze woonwijk (fase 5 Broeckgouw), een simpele rekensom geeft bij 80 woningen met per woning (jonge gezinnen) een gemiddelde van 1,5 auto totaal van 120 auto's in de wijk, er vanuit gaande van een verbruik van 2 ritten per dag (werk, sport, kinderen etc.) gaat het om 480 extra autobewegingen richting de Keetzijde, oftewel in een 08.00 tot 20.00 situatie, is er dan sprake van 40 auto's per uur.
2. Daar de meeste van het bij 1 voorgerekende verkeer richting het westen wil, richting centrum Edam-Volendam en de N247 (Hoorn-Amsterdam) zal er een onacceptabele toename van sluipverkeer ontstaan over de Kettingbrug, de Burg. Versteeghsingel en richting de Broeckgouwstraat etc. Dit veroorzaakt een hoop ongewenste overlast (drukke, geluid etc.) in de diverse straten en wijken.
3. De verkeersveiligheid zal in grote mate in slechte zin afnemen. De schoolkinderen van 3 basisscholen (de Trimaran, de Piramide en de Nieuwe School) maken in hoge mate gebruik van de routes die vanwege genoemd onder punt 1 drukker en onveiliger zullen worden. Verder bevinden zich in de nabijheid van de Keetzijde ook nog de kinderopvangen Berend Botje en de Hummelhoek, en ook niet geheel onbelangrijk vanwege het vele kinderverkeer de EVC velden en de sporthal het Bolwerk.
4. De Keetzijde wordt in hoge mate gebruikt voor recreatieve doeleinden, denk in dit geval aan de vele wandelaars en fietsers etc., die de Keetzijde en de dijk gebruiken richting Volendam. Dit zal door de toenemende drukte snel minder worden, oftewel voor velen dan een gemis aan recreatieve mogelijkheden, mede door nauwelijks andere rustige alternatieven in de gemeente.
5. De vrees is aanwezig dat de toekomstige ontsluiting van nog te bouwen delen van de Broeckgouw-wijk ook zou kunnen gaan lopen via deze ontsluitingsweg, wat de situatie zoals geschetst in voorgaande punten nog meer zou verslechteren.
6. Reclamant stelt voor om te bekijken of de primaire ontsluiting niet zou kunnen verlopen zoals origineel gepland, door de Broeckgouw heen met aansluiting bij het zwembad om daar de mogelijkheid te hebben om richting Edam of Volendam te rijden.

Beoordeling gemeente

1. In het mobiliteitsonderzoek en de aangeleverde gegevens van Goudappel Coffeng is ervan uitgegaan dat de wijk Keetzijde 465 mvt/etm. genereert. Zie ook onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.

2. Voor maatregelen die getroffen worden na de realisatie van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde verwijzen wij naar onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b. Voor het verkeer van en naar de provinciale wegen verwijzen wij ook naar onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder d.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder a en onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.

1.2.21 Zienswijze 21

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant heeft op 8 oktober 2015 en 23 oktober 2015 zienswijzen tegen het bestemmingsplan ingediend. In de ingediende zienswijzen is enige overlap geconstateerd. In de samenvatting is hiermee rekening gehouden.

1. Bij 80 nieuwe woningen zullen minsten 120 auto's komen te staan die hun weg zullen vervolgen via de Keetzijde of Burg. Versteeghsingel of Broeckgouwstraat. Op de Keetzijde rijden zelfs vrachtwagens en bussen die er helemaal niet mogen komen. De weg is nu al druk, laat staan als daar nog eens de auto's van de nieuwe bewoners bij komen plus het andere autoverkeer uit de Broeckgouw.
2. De drukte is dus een punt, maar ook het verlichten van slaap en zitkamers met hun inschijnende koplampen bij veel huizen aan het Oorgat. Reclamant kan een voorstelling maken van al het autoverkeer die gebruik zal gaan maken van deze nieuwe ontsluiting. Het woongenot zal volgens reclamant worden verlaagd.
3. Verder twijfelt reclamant aan de verkeersveiligheid. De ontsluitingsweg vanuit de Broeckgouwwijk ligt er al, het is reclamant onduidelijk waarom nu toch een tweede weg naar de Keetzijde moet worden gerealiseerd. Dit was niet de afspraak en dit is ook helemaal niet nodig. De bewoners van de kapitale huizen aan het Oorgat (en de Keetzijde) hebben er niet voor gekozen dat er min of meer in hun achtertuin een toegangsweg gaat komen voor gemotoriseerd verkeer.
4. De toekomstige bewoners van de Keetzijdewijk zijn voornamelijk jonge mensen. Deze hebben of krijgen na verloop van tijd kinderen. De route naar de kinderdagverblijven, scholen, sportvelden en clubs zou vanuit deze wijk perfect te bereiken zijn via het wandelpad/fietspad naar de Keetzijde. Zo ook het centrum van Edam, dat niet op nog meer autobewegingen staat te wachten.
5. Door er een weg te realiseren zal het verkeer op de genoemde wegen nog drukker worden, en daarmee tegelijkertijd ook de verkeersveiligheid afnemen van iedere andere weggebruiker, maar juist van de kinderen. De situatie is nu al niet veilig te noemen, laat staan als deze weg er komt.
6. Reclamant vraagt of de geplande 30 km zone kan worden verlengd (met snelheid beperkende maatregelen) tot aan het reeds in gebruik genomen wandel/fietspad dat nu uit het natuurpark en de Broeckgouw op de Keetzijde uitkomt. Het zou volgens reclamant niet alleen voor de Oorgat bewoners een enorme vooruitgang zijn qua geluidsoverlast, maar qua veiligheid ook voor al die wandelaars, fietsers en sporters die door de aanleg van dit pad steeds meer gebruik maken van deze route.
7. In plaats van dat de gemeente zich druk gaat maakt om een wijziging in het bestemmingsplan, kan het beter wat gaan doen aan de veiligheid op de wegen binnen de gemeente, zoals het Oorgat.
8. De hoofdtoegang voor gemotoriseerd verkeer moet via de Broeckgouwwijk en evt. de Molenbuurt, de Standerdmolen gaan lopen, zoals in eerste instantie de bedoeling was. Het is per slot een deel van het gehele Broeckgouwproject.

9. Het argument dat het voor de verkoop van de te bouwen huizen beter zou zijn dat de weg voor gemotoriseerd verkeer via de Keetzijde zal gaan lopen, heeft naar de mening van reclamant helemaal geen invloed, mits er wel een wandel/fietspad komt op die betreffende plek i.p.v. een weg voor gemotoriseerd verkeer.
10. Het leefgenot voor de bewoners van het Oorgat wordt weer op de proef gesteld, en dit is jammer. Nog meer auto's en motors (!) die op de Keetzijde veel te hard rijden, maar ook op het Oorgat, dus zowel aan de voorzijde als de achterzijde van onze huizen!
11. Al voor de informatieavond had reclamant een zienswijze ingediend, maar tijdens de avond werd mij duidelijk dat alles wat toen besproken is niet meegenomen zal worden tijdens verdere besprekingen, mits het op schrift is gesteld en opgestuurd is aan de raad.
12. Tijdens de informatieavond werd ons verteld dat er in een enquête de vraag zou zijn gesteld of het wenselijk zou zijn als er een verbindingsweg zou komen voor autoverkeer richting de Keetzijde. Natuurlijk zegt dan iedereen ja! Er is niet de vraag gesteld hoe de toekomstige bewoners het zouden vinden als er vanuit de Broeckgouw wijk vanaf 4 uur in de ochtend de eerste viskaren en bouwbusjes (reclamant geeft aan dat in de gemeente het hoogste percentage busjes van heel Nederland rijden) via de Keetzijdebuurt naar de Keetzijde gaan rijden, vervolgens via de Burg. Versteeghsingel en de Singel naar de Provinciale weg gaan. Deze dagelijks terugkerende (nachtelijke) herrie zal volgens reclamant een grote ergernis veroorzaken.
13. Reclamant geeft aan dat uit de door de gemeente opgestelde onderzoeken blijkt dat de overlast wel mee zal vallen. Reclamant geeft aan dat de mens de weg van de minste weerstand kiest, en voor bewoners van de Broeckgouw en de Keetzijdewijk is het veel simpeler om hun weg via de Keetzijde te vervolgen.
14. Kom met de realisering van de verbindingsweg van de Provinciale weg naar de Dijkgraaf Poschlaan. Zolang de weg er niet is zal voornamelijk de Volendamse bevolking door centrum Edam rijden om in de Broeckgouw en het Middengebied te kunnen komen. De gemeente had voor de bouw van het Middengebied en Broeckgouw hier een prioriteit van moeten maken. Een gemiste kans volgens reclamant, want met deze weg zouden er nu veel minder problemen zijn. Weer jammer dat de belangen van Volendamse bewoners zwaarder wegen dan die van de Edamse.
15. Vracht- en busverkeer geen toegang verschaffen tot de Zeedijk. Die hebben daar niks te zoeken. Ook erg slecht voor de Keetzijde; dit is een dijk en al dat te zware verkeer zorgt ervoor dat de weg verzakt/verplaatst. En helemaal slecht voor centrum Edam als ze nog verder doorrijden.
16. Het argument dat deze weg niet van de gemeente zou zijn maar van het HHNK? De gemeente heeft de taak om verkeersproblemen in het belang van de burger op te lossen. Dus stap dan naar het HHNK en zorg dat die maatregel genomen wordt. De burger zelf is daar niet toe in staat en is ook niet zijn taak. En is die weg wel van het HHNK? De dijk wel, maar de weg?
17. Reclamant betreurt het zeer dat de gemeente weer een spelletje met de bewoners speelt, en zich niet aan de eerder gedane afspraken wil houden. Reclamant gaat er met vele mede Oorgat bewoners voor zorgen dat deze wijziging er niet zal komen en dat de gemeente zal moeten kiezen voor een alternatief. Denk aan de veiligheid en woongenot van de burgers. Reclamant verzoekt om af te zien van de realisering van de gemotoriseerde weg naar de Keetzijde en te volstaan met een wandel en fietspad. Dan kan in 2016 gewoon begonnen worden met de verkoop van de huizen.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
2. Zie onze reactie op zienswijze 5 onder 5.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
7. Mogelijke verkeersveiligheidsproblemen op andere wegen binnen de gemeente Edam-Volendam staat los van het ontwerpbestemmingsplan Zuidpolder-Oost, 5^e partiële herziening 2015 en zal apart bekeken moeten worden.
8. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
9. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.

10. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
11. Naar aanleiding van de inspraakavond op 13 oktober 2015 en de zienswijze die zijn ingediend heeft de gemeente besloten om alleen de wijk Keetzijde te ontsluiten op de weg Keetzijde en geen verbinding te maken met de nieuwbouwwijk Broeckgouw.
12. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
13. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
14. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder d.
15. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting.
16. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
17. Voor de keus van de ontsluiting van de wijk Keetzijde op de weg Keetzijde verwijzen wij naar onze reactie onder Algemeen onder a. Verder staat het reclamant vrij om bezwaar aan te tekenen tegen het bestemmingsplan.

1.2.22 Zienswijze 22

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant wil middels dit schrijven bezwaar indienen tegen de aanleg van een auto-ontsluitingsweg van het plan Keetzijde naar de dijkweg Keetzijde.

1. Indien deze auto-aansluiting direct op dijkhoogte wordt gerealiseerd, zal reclamant overmatig last hebben van autokoplampen in de huiskamer van reclamant. Reclamant woont direct tegenover de geplande aansluiting.
2. Op de informatieavond van 13 oktober werden twee opties aangegeven voor deze aansluiting. Bij optie 1 betreft het een aansluiting direct op kruinhoogte van de dijk. Bij optie 2 wordt in de onderberm van de dijk al een splitsing van de weg gemaakt waardoor verkeer schuin naar de dijk toe rijdt. Koplamplicht bereikt dan niet onze woning. Tegen optie 1 teken ik bezwaar aan. Tegen optie 2 heb ik geen bezwaar.
3. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid tekent reclamant ook bezwaar aan tegen ontsluiting van de wijk de "Broeckgouw" via een autoroute door de nieuwe wijk de "Keetzijde" richting de dijk de "Keetzijde". Dit zal leiden tot een sluiproute met gevaar in de wijk de Keetzijde en zal ook leiden tot overlast en gevaar op de weg de Keetzijde.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie op zienswijze 5 onder 5.
2. In het bestemmingsplan wordt de door u genoemde optie 2 mogelijk gemaakt. Welke ontsluiting het definitief wordt is ook mede afhankelijk van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Zij zijn eigenaar van het dijklichaam Keetzijde.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.

1.2.23 Zienswijze 23

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

1. Tijdens de informatieavond is aangegeven dat de gemeente de ontsluiting wil aanleggen om aan een wens, die geuit is in een enquête onder woningzoekenden, tegemoet te komen. Reclamant vindt het bijzonder jammer dat de gemeente geen enquête heeft gehouden onder de huidige bewoners van Edam, met name rond de (eventueel) toekomstige ontsluitingsroutes.
2. Een aantal jaar geleden heeft de ontsluiting van de Broeckgouw, via de Keetzijde, ook al gespeeld. Dit is toen zelfs tot aan de Raad van State opgelopen. De plannen zijn daar toen niet goedgekeurd en uiteindelijk heeft de gemeenteraad besloten om deze ontsluitingsroute uit de plannen te verwijderen. Reclamant hoopt dat de gemeente zich nu betrouwbaar zal tonen richting de huidige inwoners. In het verleden is de ontsluitingsweg niet voor niets (gedwongen) uit de plannen geschrapt.
3. De voorgesteld ontsluitingsroute via de Keetzijde is niet aanvaardbaar. De toename van verkeersdruk op de Keetzijde en vervolgens Burgemeester Versteeghsingel, Broeckgouwstraat en route langs de Kettingbrug zal aanzienlijk zijn. Niet alleen vanwege de 84 woningen van de nieuwe wijk Keetzijde, maar ook door de achterliggende wijk de Broeckgouw, met rond de 1000 woningen. Door het aanleggen van de ontsluitingsweg ontstaat namelijk (voor de hele Broeckgouw) de kortste route naar de N247 te rijden.
4. Naast de (geluids- en luchtkwaliteit) overlast die het extra verkeer zal veroorzaken voor de huidige bewoners, is ook de veiligheid langs de route in het geding. De wegen worden bijvoorbeeld ook door veel (basis)schoolleerlingen gebruikt. De route vanuit Edam naar de basisschool de Trimaran, met zo'n 500 leerlingen, via de Burg. Versteeghsingel, Keetzijde en Broeckgouwstraat is nu al een van de onveiligste routes. Ook veel leerlingen van de basisschool de Pyramide maken gebruik van dezelfde route. Aan de Keetzijde bevinden zich tevens de sporthal het Bolwerck (die door veel scholen wordt gebruikt), de voetbalvelden, kinderdagverblijf Berend Botje, peuterspeelzaal De Hummelhoek, club en buurthuis De Singel, zijn allemaal voorzieningen die veel verkeer genereren.
5. De kruising Kettingbrug is al een van de meest gevaarlijke kruisingen in de hele gemeente, dat zal door het extra verkeer alleen nog maar verder verslechteren.
6. Reclamant denkt dan ook dat landelijke normen en modellen voor het verkeersonderzoek niet op dit gebied van toepassing zijn, maar dat er rekening gehouden dient te worden met het ontstaan van de kortste route richting de N247 en met de vele voorzieningen in deze omgeving (die meer extra verkeer genereren). Daarnaast is in de verkeersmodellen uitgegaan van het basisjaar 2011. Reclamant heeft het verkeer hier in de omgeving echter de afgelopen jaren aardig zien veranderen.
7. De laatste jaren ziet reclamant steeds meer recreatieve mensen zoals wandelaars, trimmers en fietsers langs de Keetzijde, die bijvoorbeeld een tochtje langs de dijk gaan maken. Waarschijnlijk komt deze toename ook door de inmiddels nieuw gebouwde woningen in de Broeckgouw.
In de huidige situatie, zonder ontsluitingsweg naar de Keetzijde, is de veiligheid van deze wandelaars en fietsers al een probleem (door het ontbreken van fiets- en wandelpaden van de Keetzijde tot aan de Zeedijk).
De Keetzijde wordt daarnaast gebruikt door motorrijders, verdwaalde toeristen, vrachtwagens en wanneer er voetbalwedstrijden zijn bij EVC en de sporthal gebruikt wordt, staat het in de Zoutziedershof en langs de Keetzijde helemaal vol geparkeerd.
8. De inrichting van de Keetzijde is naar de mening van reclamant niet geschikt en waarschijnlijk ook niet geschikt te maken, om aan de eisen van een veilige gebiedsontsluitingsweg te voldoen. Zoals al aangegeven staat het hier soms vol geparkeerd, waardoor er slechts één berijdbare baan overblijft. Ook is er geen ruimte voor het aanleggen van veilige fietsersstroken langs de Keetzijde.
9. Reclamant vraagt zich af of de in het verkeersonderzoek genoemde wegcapaciteit realistisch is, omdat deze gebaseerd is op een wegbreedte van 6 meter (twee rijbanen), wat in de praktijk dus niet het geval is.
10. Gelet op voorgaande, vindt reclamant een extra ontsluitingsweg vanuit het nieuwe gebiedje naar de Keetzijde daarom hoogstens geschikt voor langzaam (fiets en wandel) verkeer. De nieuwe bewoners van de Keetzijde zullen zich daardoor zeker ook verbonden voelen met Edam. Met de auto kunnen zij Edam bereiken via de hiervoor goed ingerichte wegen in de Broeckgouw (via de rondweg en inmiddels al aangelegde brug naar het nieuwe wijkje).

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder b.
7. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
8. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
9. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
10. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.

1.2.24 Zienswijze 24

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

1. Reclamant heeft met verbazing kennis genomen van het voornemen van de gemeente om een auto-ontsluiting van de Broeckgouw naar de Keetzijde te willen realiseren. Reclamant vraagt zich af waar het verkeer vervolgens heen moet. Alle mogelijkheden lijkt reclamant ongewenst. Blijft de vraag volgens reclamant waar de ontsluiting dan voor dient.
2. De verbinding naar oud Edam dient een fiets-wanderverbinding te zijn. Er is al een prima autoverbinding via de hoofdwegen door de Broeckgouw, waarbij men langs de rand van Edam komt. Als de gemeente de Edammers en de nieuwe bewoners van de Broeckgouw echt een plezier wil doen, dan houdt de gemeente het bij het oude plan om een fiets-wandelontsluiting te maken naar de Keetzijde.
3. Een logisch vervolg hierop zou zijn het uitbreiden van de 30 km zone op de Keetzijde tot aan de sluis, zodat er een veiligere situatie ontstaat voor de nu al intensief gebruikte fiets-wanderverbinding vanuit de Broeckgouw naar de sluis en op de Keetzijde zelf.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.

1.2.25 Zienswijze 25

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Het bezwaar richt zich tegen een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer om de volgende redenen.

1. Uit verkeersonderzoek van de gemeente is gebleken dat de Keetzijde, de Burg. Versteeghsingel, de Broeckgouwstraat nog niet aan hun limiet van verkeersbewegingen zitten.

Is in dit onderzoek alleen uitgegaan van gemotoriseerde verkeersbewegingen of tellen daar ook de fietsers, wandelaars en andere verkeersdeelnemers mee?

De kinderopvang, sportcomplexen, scholen en het cultureel centrum worden voornamelijk bezocht door fietsers en voetgangers van elke leeftijd.

De knelpunten (opstoppingen), zoals bij de kettingbrug (minimaal 3x per dag) en het Oostergalop zijn niet in het onderzoek meegenomen en zijn wel van invloed op het verkeer op bovengenoemde wegen.

2. De drukte van voetgangers, fietsers, wandelaars, sporters, brommers, motoren, solexen en andere toerende bezienswaardigheden is op de Keetzijde, Kettingbrug en Oostergalop enorm toegenomen. Daar moet niet nog eens gemotoriseerd verkeer vanuit de Broeckgouw bijkomen (sluipverkeer).
3. Op 2 november 2010 ontvingen de bewoners van het Oorgat, Keetzijde en Zoutziedershof een brief van de gemeente over de stand van zaken rondom deelgebied II-Keetzijde, waarin werd gesteld dat de nieuwe woonomgeving niet zal worden ontsloten via de Keetzijde. Het kan toch niet zo zijn dat nu de ontsluiting als verkoopargument wordt gebruikt voor de kopers van de woningen in het plan Keetzijde ten koste van de belofte zoals hierboven gedaan (de betrouwbare overheid).
4. Een ontsluiting voor fietsers en voetgangers voor het plan Keetzijde lijkt reclamant te passen in het beleid om jonge gezinnen te motiveren om de kinderen per fiets naar school/sportclub of cultureel centrum te laten gaan.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen.

1.2.26 Zienswijze 26

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Tijdens de informatieavond was er erg veel weerstand tegen de ontsluiting. Een aantal buurtbewoners van de Burgemeester Versteeghsingel hebben het initiatief genomen om de stemming van de niet aanwezige bewoners te pijlen. Bij de zienswijze zijn 4 pagina's met handtekeningen gevoegd.

1. 97% (37 huishoudens) is tegen de ontsluiting op de Keetzijde.
2. Er is nu al veel doorgaand verkeer, vrachtwagens, veel te hard rijdende auto's, geluidsoverlast en onveilige situaties. Uit de plannen blijkt dat het verkeer op de Singel alleen maar toe gaat nemen. Tot wel 34% in de berekening zolang de derde ontsluiting er niet is. Maar ook daarna zal het zeker blijven toenemen. De Singel is niet te vergelijken met een geasfalteerde weg. Het is en blijft een dijkje, daar waar de huizen veelal op 2 meter afstand van de weg staan. De huizen zijn niet of slecht onderhouden maar wel gebouwd volgens de toen geldende normen. Deze woningen zijn ook deels beeldbepalend voor Edam. Sommige huizen vertonen scheuren, staan scheef en trillen bij elk langsrijdende auto. Ook de geluidsoverlast gaat toenemen volgens berekening. Maar de geluidsoverlast is er nu al. Dat komt met name door de straatstenen die er liggen. Reclamant begrijpt dat dat ook zo moet blijven omdat het een dijk is. Dagelijks worden diverse buurtbewoners wakker door het voorbijrijdende verkeer, vaak al vanaf 5:30 uur.
3. Naast de trillingen en het vroeg wakker worden is er nog een ander belangrijk aspect. Dagelijks fietsen er veel mensen/kinderen op deze weg. Al vele keren zijn er op een haar na ongelukken gebeurd. Met het huidige plan is het een kwestie van tijd voordat het echt fout gaat.

4. Mocht de Raad beslissen dat er toch een auto-ontsluiting komt aan de Keetzijde, dan zullen wij alleen akkoord gaan indien er eenrichtingsverkeer wordt ingesteld op de Singel. 100% (alle 38 huishoudens) is voor eenrichtingsverkeer.
Met het instellen van een eenrichtingsverkeer wordt de verkeerssituatie acceptabel veilig en lost meteen de overige overlastpunten van de Singel op. Eenrichtingsverkeer maakt het niet meer mogelijk om van de Keetzijde via de singel naar de N247 te rijden. Dat zorgt er meteen voor dat verkeer gebruik gaat maken van de toekomstige 3^e ontsluiting en de daarvoor ingerichte en geasfalteerde verbindingswegen.
Het inrichten van dit eenrichtingsverkeer is voor de gemeente met een minimale inspanning snel te realiseren. Bij calamiteiten blijft er voldoende ruimte om in tegengestelde richting te rijden door hulpdiensten.
5. Graag zou reclamant ook zien dat de kunststof paaltjes die nu scheef staan of weg zijn, worden vervangen door betonnen palen die het verkeer daadwerkelijk vertragen. Op dit moment wordt de 30 km per uur zone in geen geval gerespecteerd, nog gehandhaafd.
6. Reclamant staat achter de wens van de gemeente om verjonging aan te brengen in Edam. Om dat te doen moeten de woonwensen van die jonge groep gerespecteerd worden zodat er daadwerkelijk verjonging optreedt.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
6. Naar aanleiding van de verschillende enquêtes die de gemeente gehouden heeft onder de woningzoekende in Edam hebben wij een goed beeld van de woonwensen. Wij zijn van mening dat deze woonwensen meegenomen zijn bij de inrichting van de wijk Keetzijde.

1.2.27 Zienswijze 27

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Deze zienswijze is dezelfde als zienswijze 7 en 9.

Beoordeling gemeente

Zie onze reactie op zienswijze 7 en 9

1.2.28 Zienswijze 28

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Deze zienswijze is dezelfde als zienswijze 23.

Beoordeling gemeente

Zie onze reactie op zienswijze 23.

1.2.29 Zienswijze 29

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant maakt bezwaar tegen de nieuwe plannen om toch een grote verkeersontsluiting te bieden naar de Keetzijde in Edam.

1. De ontsluiting is toegankelijk voor de hele Broeckgouw en zorgt dus iedere dag voor veel te veel extra verkeer. Dit zal o.a. resulteren in veel extra verkeer via de Keetzijde, Kettingbrug en Burg. Versteeghsingel. In de praktijk is de Keetzijde, Kettingbrug en Burg. Versteeghsingel hiervoor ongeschikt en dus ongewenst.
2. Buiten de verkeers- en geluidsoverlast brengt dit ook een zeer onveilige situatie met zich mee voor veel schoolgaand kinderen, kinderdagverblijf kinderen, sport (voetbal en atletiek) en speelveld (voet- en basketbal en skatebanen) kinderen, naschoolse activiteiten kinderen etc. Op betreffende trajecten vindt met name veel fiets, skate en wandelverkeer plaats van kinderen die de verkeerssituaties nu al niet altijd even goed overzien. Deze waaieren vaak diagonaal uit over de weg richting EVC, basketbalveld en skatebanen, atletiekvereniging, sluiproute om Singelgebouw e.d. Een dergelijke verkeersstoename is vragen om ongelukken.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.

1.2.30 Zienswijze 30

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Het bezwaar richt zich tegen een ontsluiting Broeckgouw - Keetzijde voor gemotoriseerd verkeer.

1. Uit verkeersonderzoek van de gemeente moet blijken dat de Keetzijde, de Burg. Versteeghsingel, de Broeckgouwstraat nog niet aan hun limiet van verkeersbewegingen zitten. Wat is de limiet?
Door wie en hoe is deze limiet vastgesteld?
Wat is de onderzoeksvraag van dit onderzoek geweest?
Welke uitgangspunten zijn genomen voor dit onderzoek (is in dit genoemde onderzoek alleen uitgegaan van gemotoriseerde verkeersbewegingen of tellen daar ook de fietsers, wandelaars en andere verkeersdeelnemers mee?)?
2. Reclamant gaat dagelijks per fiets en 2 kinderen (5 en 6 jaar) via de Pieters- en Kettingbrug naar de Trimaran. Daarnaast gaat reclamant met de kinderen meerdere keren per week via deze route per fiets naar sportactiviteiten (AV Edam en sporthal bij de Piramide) en

supermarkt. Door de te verwachten enorme toename van de verkeersintensiteit worden deze fietsritten een gevaarlijke onderneming. En gezien de auto-onvriendelijkheid van de routes, is het niet handig om dit met de auto te doen. De fiets is sportiever, gezonder, veiliger en sneller. Maar als de ontsluitingsweg er komt zal reclamant waarschijnlijk uit veiligheidsoverwegingen de auto pakken (nog een reden van toename van verkeersintensiteit/neveneffect die door niemand gewenst is).

3. De kinderopvang, sportcomplexen, scholen en het cultureel centrum worden voornamelijk bezocht door fietsers en voetgangers van elke leeftijd.
De knelpunten (opstoppen), zoals bij de Kettingbrug (minimaal 3x per dag) en het Oostergalop zijn niet in het onderzoek meegenomen en zijn wel van invloed op het verkeer op bovengenoemde wegen.
4. De drukte van voetgangers, fietsers, wandelaars, sporters, brommers, motoren, solex en andere toerende bezienswaardigheden is op de Keetzijde, Kettingbrug en Oostergalop enorm toegenomen. Daar moet niet nog eens gemotoriseerd verkeer vanuit de Broeckgouw bijkomen (sluipverkeer).
5. Op 2 november 2010 ontvingen de bewoners van het Oorgat, Keetzijde en Zoutziedershof een brief van de gemeente over de stand van zaken rondom deelgebied II-Keetzijde, waarin werd gesteld dat de nieuwe woonomgeving niet zal worden ontsloten via de Keetzijde. Het kan toch niet zo zijn dat nu de ontsluiting als verkoopargument wordt gebruikt voor de kopers van de woningen in het plan Keetzijde ten koste van de belofte zoals hierboven gedaan (de betrouwbare overheid). Naar de mening van reclamant is dit geen verkoopargument van het te realiseren woonwijkje. Wie wil er nu wonen in een op voorhand kindvriendelijk en rustig woonwijkje dat in de praktijk gebruikt gaat worden als drukke doorgaande weg stelt reclamant.
6. Uit ervaring met verkeer, dat vanaf de Rabobank Volendam naar de Broeckgouwwijk en het zwembad wil, weet de gemeente dat het verkeer de kortste route neemt. Dus door de wijk Middengebied heen en niet via de geasfalteerde en daarop berekende wegen erom heen. Door nu een ontsluitingsweg vanuit de Broeckgouw naar de Keetzijde te maken, zorgt de gemeente volgens reclamant er bewust voor dat heel veel verkeer vanuit Volendam via de Keetzijde in Edam naar hun bestemming zal gaan. Hierdoor zal de historische net gerestaureerde Ketting- en Pietersbrug enorm extra belast gaan worden. Naast het feit dat deze bruggen niet berekend zijn op deze enorme verkeersintensiteit, zorgt dit volgens reclamant ervoor dat er enorm onveilige verkeerssituaties ontstaan. Zie ook onder punt 4. En de Burg. Versteeghsingel is zo gemaakt dat dit absoluut geen doorgaande weg is (maar wel zo gebruikt zal gaan worden).
7. Na bestudering van de nieuwe Broeckgouwwijk wordt deze wijk, naar mening van reclamant, prima ontsloten door twee brede geasfalteerde tweerichtingsverkeerswegen naar de Dijkgraaf de Ruyterlaan. De wegen in deze wijk zijn geasfalteerd en rond de woonblokken aangelegd. Auto's kunnen in tegenstelling tot de Keetzijde, de Burg. Versteeghsingel en de Ketting- en Pietersbrug gemakkelijk en zonder gevaar in tweerichtingsverkeer door de woonwijk rijden. In tegenstelling tot in Edam zijn in deze wijk grote en brede trottoirs aangelegd en kunnen fietsers over hun eigen strook fietsen. Het verkeer vanuit deze wijk dat via Edam naar het industrieterrein in Edam, naar Purmerend of richting Oosthuizen wil gaan, wordt via de daarvoor aangelegde Dijkgraaf de Ruyterlaan via de Zuidpolderlaan naar de N247 geleid. En na aanlegging van de aansluitingsweg naar de weg naar Purmerend is de ontsluiting uit Volendam en Edam helemaal geoptimaliseerd via de daarvoor bedoelde wegen. Volg de gemeentelijke ingeslagen weg en volg de verstandige lange termijn verkeersvisie. Door nu een korte termijn beslissing te nemen door een ontsluitingsweg via de Keetzijde e.v. te creëren wordt een verkeers- en veiligheidsprobleem in Edam geschapen in plaats van een ontsluitingsprobleem wordt opgelost. En linksom of rechtsom al het verkeer (behalve het verkeer dat via de bruggen gaat) komt nu toch uit bij de kruising Dijkgraaf Poschlaan/Burg. Versteeghsingel/Singelweg.
8. De gemeente moet niet vergeten dat de bewoners van de Broeckgouwwijk hun woning kochten en nog kopen zonder rekening te houden met een ontsluitingsweg via de Keetzijde. Ze wisten niet beter of er kwam geen ontsluitingsweg (zie punt 5). Zij voelen zich niet benadeeld of tekort gedaan als de ontsluitingsweg er niet komt. Iedereen kan dus leven met de situatie zoals die nu is. Zeker gezien de hiervoor genoemde toekomstige optimale ontsluiting van het verkeer (een betrouwbare overheid met verkeersvisie!!).
9. Door het creëren van een doorgaande weg vanuit de Broeckgouw via de Keetzijde, Ketting- en Pietersbrug en/of Burg. Versteeghsingel gaat een verkeersbeleid op de schop die de gemeente jaren geleden heeft ingezet. Het naar de mening van reclamant succesvolle beleid

om dit gebied verkeersluw en verkeersveilig te maken is voor niets geweest. Al het geld en energie dat in maatregelen zijn gestoken om dit succesvolle beleid te realiseren is voor niets geweest. Alle mensen die door dit succesvolle beleid een groter woongenot hebben gekregen en mensen die door deze maatregelen in dit gebied zijn gaan wonen worden nu de dupe als de ontsluiting via de Keetzijde doorgaat. Een voordeel voor een relatief klein deel van de Broeckgouwwijk in Volendam zorgt voor een groot nadeel voor een enorm woongebied in Edam (Molenbuurt, Keetzijde, en ook de bewoners van het gebied aan de overkant die dagelijks meerdere keren over de bruggen moeten). Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

10. Een ontsluiting voor fietsers en voetgangers voor het plan Keetzijde lijkt reclamant te passen in het beleid om jonge gezinnen te motiveren om de kinderen per fiets naar school/sportclub of cultureel centrum te laten gaan.
11. Desgewenst wil reclamant bovenstaande mondeling toelichten.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder a, b en c.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder a en c.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
6. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
7. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder c paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
8. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
9. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
10. Het staat reclamant vrij om gebruik te maken van het spreekrecht in het Raadsplein waarin het raadsvoorstel voor vaststelling van dit bestemmingsplan staat geagendeerd.

1.2.31 Zienswijze 31

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

De zienswijze is ondertekend door 39 bewoners van de Keetzijde en het Zoutziedershof. Het is dezelfde zienswijze als zienswijze 23 en 28.

Beoordeling gemeente

Zie onze reactie op de zienswijze 23 en 28.

1.2.32 Zienswijze 32

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant tekent bezwaar aan tegen de ontsluiting Keetzijde.

1. De verwachte toename van het verkeer over de Keetzijde, Burg. Versteeghsingel en Broeckgouwstraat en de daaruit voortvloeiende toename van onveiligheid is de rede van bezwaar tegen het voorgesteld plan.
2. Door de ontsluiting zal er volgens reclamant een substantiële en onverantwoorde toename zijn van gemotoriseerd (snel-)verkeer vanuit en naar de Broeckgouw naar de huidige Keetzijde. Reclamant weet uit ervaring als bewoner van de Keetzijde dat een toename van gemotoriseerd (snel-)verkeer een toename van direct gevaar zal betekenen voor de vele fietsers en wandelaars die van de Keetzijde en Burg. Versteeghsingel gebruik maken. Niet alleen voor bewoners en het dagelijks verkeer maar ook voor de vele toeristen en recreanten die hier onafgebroken wandelen, fietsen, motor en auto rijden.
3. De bewoners van de Broeckgouw zullen de ontsluiting als doorgaande verbinding gaan gebruiken. Reclamant voorziet en vreest dat het verkeersaanbod in het nieuw te bouwen deel Keetzijde en op de huidige Keetzijde veel groter wordt dan gepland en gewenst. Dit zal volgens reclamant niet alleen het woongenot en veiligheid van de toekomstige bewoners van de wijk negatief beïnvloeden maar ook van de bewoners van de huidige Keetzijde en aansluitende straten.
4. Met betrekking tot het garanderen van de veiligheid voor de bewoners van de huidige Keetzijde en het nieuw te bouwen deel blijkt het instellen van een 30 kilometer zone met regelmatige handhaving door politie in de praktijk geen oplossing. Als bewoners van de Keetzijde heeft reclamant dagelijks te maken met automobilisten die veel harder rijden dan de toegestane 30 kilometer per uur en de politie geeft aan de vele verzoeken tot handhaving geen gehoor. Mede daardoor zijn er voortdurend gevaarlijke situaties en is het wachten tot het eerste (ernstige) ongeval plaatsvindt.
5. Als alternatief ziet reclamant een ontsluiting van de wijk Keetzijde, richting bestaande Keetzijde als fiets- en wandelpad met de primaire ontsluiting voor gemotoriseerd (snel-)verkeer van de wijk Keetzijde via de Broeckgouw. Dit via de weg die er al ligt en aansluit op de rondweg. Met de toekomstige aansluiting op de N247 is dit een vlotte verbinding, zoals ook aangetoond met de berekeningen van de gemeente.
In het alternatief is de huidige Keetzijde snel en goed te bereiken zonder een toename van gemotoriseerd (snel-)verkeer en daaruit voortvloeiende toename van onveiligheid op de huidige Keetzijde en in het nieuwe deel Keetzijde. Tevens wordt rekening gehouden met de wensen en verwachtingen m.b.t. de veiligheid en hun woongenot van de bewoners van de huidige Keetzijde en het nieuwe deel Keetzijde. De gemeente voldoet zo ook aan de wens en het beleid van de overheid om mensen uit de auto te krijgen en (school)kinderen op de fiets veilig te laten deelnemen aan het verkeer.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder a en c.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersmaatregelen/geluidsbelasting onder b.
3. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder a.
5. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.

1.2.33 Zienswijze 33

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Deze zienswijze is dezelfde als zienswijze 22.

Beoordeling gemeente

Zie onze reactie op zienswijze 22.

1.2.34 Zienswijze 34

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend en derhalve ontvankelijk.

Samenvatting inhoud zienswijze

Reclamant maakt bezwaar tegen de voorgestelde ontsluiting.

1. Keetzijde is niet geschikt voor veel verkeer.
2. Er is de bewoners bij het starten van de Broeckgouw voorgehouden dat er alleen een ontsluiting zou komen voor langzaam verkeer.
3. Er is geen MER aangevraagd en de wijk wordt in fases gebouwd. Dit had van tevoren ingeschat moeten worden.
4. Het argument dat de nieuwe wijk gericht is op Edammers. Dat kan ook zonder ontsluiting. Daartoe helpt veel groen en aangepast bouwen beter.

Beoordeling gemeente

1. Zie onze reactie onder paragraaf Verkeersonderzoek onder a.
2. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.
3. Voor de Broeckgouwwijk zijn alle juridische procedures in het verleden doorlopen. Onderliggend bestemmingsplan betreft de ontsluitingsweg van de Keetzijdewijk naar de Keetzijdeweg. De aanleg van een ontsluitingsweg is geen stedelijk ontwikkelingsplan in de zin van het Besluit m.e.r. Voor zover reclamant aanvoert dat de MER voortvloeit uit de omstandigheid dat de ontsluitingsweg deel uitmaakt van de Broeckgouw ontwikkeling kunnen wij melden dat in dit geval niet voldaan wordt aan de drempelwaarden van een oppervlakte van 100 hectare, of een aaneengesloten gebied dat 2.000 of meer woningen omvat. Daarnaast is besloten om de Keetzijdewijk niet te ontsluiten met de Broeckgouw.
4. Zie onze reactie onder paragraaf Algemeen onder a.

1.3 Nota van wijzigingen

Naast de wijzigingen die voortkomen uit zienswijzen zijn er ook enkele ambtelijke wijzigingen doorgevoerd:

1.3.1 Toelichting

- Het Woningmarktonderzoek, woonwensenonderzoek en inventarisatie enquête ontsluiting Keetzijde zijn opgenomen in de toelichting;
- Het stikstofonderzoek in het kader van de Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 is toegevoegd en als paragraaf opgenomen in hoofdstuk 4;
- De tekst is op een aantal punten geactualiseerd naar aanleiding van de gekozen variant waarbij alleen de wijk Keetzijde ontsluit op de weg Keetzijde;
- Er zijn enkele ondergeschikte tekstuele aanpassingen doorgevoerd.