



## **NOTA ZIENSWIJZEN**

### **VERKEERSBESLUIT FIETSPAD VARSSEVELDSEWEG – BOECKHORSTSTRAAT IN TERBORG**

*DEFINITIEVE VERSIE (GEANONIMISEERD)*

## **Inleiding**

In het kader van de realisatie van een alternatieve fietsroute in samenhang met het opheffen van de onbewaakte spoorwegovergang Silvoldseweg in Terborg heeft het college van B&W van de gemeente Oude IJsselstreek een ontwerpverkeersbesluit 'Fietspad Varsseveldseweg – Boeckhorststraat in Terborg' in procedure gebracht.

Het ontwerpverkeersbesluit heeft vanaf 30 juli 2020 t/m 9 september 2020 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon iedereen, schriftelijk of mondeling, een zienswijze bij het college van B&W kenbaar maken. De ter inzage legging is bekendgemaakt:

- In de Staatscourant d.d. 29 juli 2020
- In de Oude IJsselstreek Vizier d.d. 29 juli 2020
- Op de website van de gemeente Oude IJsselstreek vanaf 29 juli 2020

In deze nota wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen.

## **Ingediende zienswijzen**

Tegen het ontwerpverkeersbesluit zijn binnen de daarvoor gestelde termijn vier zienswijzen ingediend:

1. ARAG Rechtsbijstand, dhr. B. Benard. Ingediend namens <indiener 1>. De zienswijze is onderschreven door bewoners van 15 adressen in de Boeckhorststraat. Ingekomen op 31 augustus 2020 en 1 september 2020.
2. <indiener 2>. Ingekomen op 1 september 2020.
3. Centrum voor mondzorg Dentpoint, gevestigd Silvoldseweg 29A, 7061 DL Terborg. Ingekomen op 2 september 2020.
4. DAS Rechtsbijstand, dhr. S. Oord. Ingediend namens <indiener 4>. Ingekomen op 9 en 10 september 2020.

In het vervolg van deze nota zal bovenstaande nummering worden aangehouden.

## **Ontvankelijkheid/Behandeling zienswijzen**

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend. Zienswijze 1 t/m 3 zijn tevens voorzien van inhoudelijke gronden. Zienswijze 4 betrof een pro-forma zienswijze, die niet binnen de geboden extra termijn van 14 dagen is aangevuld met inhoudelijke gronden. Deze zienswijze zal daarom buiten behandeling worden gelaten.

## **Beantwoording**

Hieronder is de strekking van de zienswijzen weergegeven. De zienswijzen zijn vervolgens in onderdelen samengevat en beantwoord. Daarbij geldt overigens dat onderdelen of details die in de samenvatting niet expliciet benoemd zijn, wel in de behandeling zijn betrokken, want de zienswijzen zijn in het geheel beoordeeld. Cursief gedrukt zijn de onderdelen van de zienswijzen voorzien van een antwoord en tot slot is aangegeven of de zienswijze wel/niet leidt tot een gewijzigd definitief verkeersbesluit.

### **Zienswijze 1**

Strekking zienswijze: Indiener kan zich niet verenigen met het ontwerpverkeersbesluit. In de zienswijze wordt gesteld dat de belangenafweging gelet op het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet jo. artikel 21 van het BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) onvoldoende is, er alternatieven zijn en ook het effect op de woningwaarde had moeten worden onderzocht. De zienswijze wordt ondersteund/onderschreven door bewoners van 15 adressen in de Boeckhorststraat in de vorm van een handtekeningenlijst.

### **1A) Besloten karakter straat**

Indiener stelt dat de aanleg van het fietspad en bijbehorend doorgaand fietsverkeer ervoor zorgen dat het afgesloten karakter van de straat verdwijnt, terwijl dit besloten karakter juist voor veel bewoners een reden is geweest om in de straat te gaan wonen.

*Zoals in het ontwerpverkeersbesluit toegelicht, houdt de geplande aanleg van het fietspad direct verband met het opheffen van de onbewaakte spoorwegovergang Silvoldseweg. Dergelijke overwegen kennen een groot risico voor de verkeersveiligheid. Daarom loopt er een landelijk programma om openbare onbewaakte overwegen zoals die aan de Silvoldseweg uiterlijk in 2023 te hebben opgeheven of te hebben beveiligd. Voor de overweg Silvoldseweg is vastgesteld dat beveiligen geen optie is en dat opheffen daarom de enige geschikte maatregel is. In combinatie met de opheffing is een alternatieve fietsroute nodig voor de huidige gebruikers van de overweg.*

*Het college benadrukt dat de nu voorgestelde oplossing via de Boeckhorststraat een uitkomst is van een zorgvuldige afweging van alternatieven. In de aanloop naar het ontwerpverkeersbesluit heeft de gemeente in samenspraak met ProRail en de direct betrokken partijen (firma Kaak en Anton Tijdingschool) eerst nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om een veilige fietsroute via de Varsseveldseweg te realiseren. Zoals genoemd in de motivering van het ontwerpverkeersbesluit is daar echter te weinig fysieke ruimte beschikbaar voor een vrijliggend fietspad en zou een fietspad langs deze weg onveilige situaties creëren bij in- en uitritten in verband met beperkt zicht als gevolg van de aanwezige bebouwing (die op meerdere plekken direct op de erfgrins is gesitueerd).*

*Daarnaast vindt het college andere alternatieven ook niet geschikt. In het antwoord op 1D en 1E zal dat nader worden toegelicht.*

*Uitkomst van het bovenstaande is dat het beoogde fietspad tussen de Boeckhorststraat en de Varsseveldseweg de enige uitvoerbare en veilige oplossing is om de onbewaakte spoorwegovergang Silvoldseweg te kunnen opheffen. Het college begrijpt dat de bewoners van de Boeckhorststraat hierdoor te maken krijgen met een gewijzigd verkeersbeeld in de straat. Omdat het uitsluitend fietsverkeer in relatief geringe aantallen betreft (maximaal 210 extra fietsbewegingen per werkdag door de Boeckhorststraat richting Kaak en de Anton Tijdingschool, eventueel aangevuld met een beperkte hoeveelheid doorgaand fietsverkeer) acht het college dit effect op het karakter van de straat echter aanvaardbaar, mede in verhouding tot de veiligheidswinst die wordt behaald met het opheffen van de onbewaakte spoorwegovergang Silvoldseweg.*

### **1B) Overlast**

Er wordt door indiener gevreesd voor overlast van jongeren richting de nabijgelegen horecagelegenheid P8.

*Het beoogde fietspad vormt inderdaad een verbinding tussen de Boeckhorststraat en de locatie van de P8. De P8 staat niet bekend als overlastgevende locatie bij het team Openbare Orde en Veiligheid van de gemeente. Dat neemt niet weg dat overlast nooit is uit te sluiten. De gemeente heeft veel ervaring met succesvolle aanpak van hangjongeren. Tijdens de informatieavond op 16 juli 2020 over het beoogde fietspad is reeds aangeboden dat de gemeente deze aanpak indien gewenst nader kan toelichten. Ook is het mogelijk een directe lijn op te zetten tussen bewoners en instanties om snel te kunnen reageren op eventuele overlast.*

*Gelet op het in het antwoord onder 1A genoemde belang van het creëren van een veilige alternatieve fietsroute en het feit dat tevens niet op voorhand vaststaat dat er overlast gaat ontstaan (en hier ook tegen kan worden opgetreden), vormt dit in de optiek van het college geen belemmering om de fietsverbinding te realiseren. Aanvullend hierop houdt het college de mogelijkheid open om, indien noodzakelijk, in de toekomst het fietspad met een hekwerk of vergelijkbare afscheiding minder goed*

bereikbaar te maken vanaf de P8. Omdat dit de doorgaande looproute langs de Varsseveldseweg zou onderbreken, heeft het niet de voorkeur van het college een dergelijke maatregel nu direct te nemen.

### **1C) Verkeersveiligheid**

Indiener stelt dat extra fietsers in de straat leiden tot onveilige verkeerssituaties, als gevolg van de vrij smalle straat, aanwezige in- en uitritten, geparkeerde auto's en spelende kinderen.

*In het ontwerpverkeersbesluit is reeds opgenomen dat de Boeckhorststraat een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur) betreft. Conform de visie van de gemeente die is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020 (en is gebaseerd op de landelijke visie Duurzaam veilig Verkeer) kan op een erftoegangsweg veilige menging plaatsvinden van langzaam en snel verkeer. Deze menging kan namelijk veilig plaatsvinden door de lage toegestane snelheid. De Boeckhorststraat is door de inrichting ook duidelijk herkenbaar als erftoegangsweg.*

*Het toevoegen van een relatief beperkt aantal extra fietsers leidt niet tot een onaantvaardbare toename van risico's voor de verkeersveiligheid. De breedte van de weg voldoet met 4,80 meter aan de richtlijn van het CROW voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer auto en fiets waarbij inhalen van fietsers bij tegemoetkomend verkeer niet mogelijk hoeft te zijn. Het zicht vanuit de in- uitritten is voldoende door het aanwezige trottoir, dat zorgt voor extra bufferruimte bij het uitrijden. Bij enkele woningen ontbreekt een trottoir maar is er wel voldoende zicht. Daarnaast mag op een rijbaan van 4,80 meter breed niet worden geparkeerd, omdat hierdoor onvoldoende vrije doorgang resteert voor het verkeer. Tot slot blijft het mogelijk voor kinderen om op de rijbaan te spelen door het ontbreken van doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het toevoegen van een relatief gering aantal extra fietsers vormt daarvoor geen belemmering. Overigens is er in de straat ook een afzonderlijk speelterrein met grasveld aanwezig.*

### **1D) Alternatief via bestaand fietspad Hasselgang**

Er wordt door indiener gewezen op een alternatief in de vorm van een bestaande fietsroute via het fietspad 'Hasselgang', waarbij tevens geen extra fietsoversteek over de spoorwegovergang hoeft te worden gerealiseerd.

*Dit alternatief is reeds afgewogen bij de voorbereiding van het ontwerpverkeersbesluit. Zoals in het ontwerpverkeersbesluit gemotiveerd acht het college dit geen realistisch alternatief vanwege de extra fietsafstand (ca. 220 meter) ten opzichte van de route via de Varsseveldseweg. Het door indiener genoemde hekwerk langs de Silvoldseweg om het alternatief via de Varsseveldseweg te ontmoedigen is tevens niet realistisch. Een dergelijk hekwerk moet immers op diverse plekken worden onderbroken om uitritten en parkeervakken bereikbaar te maken. Fietsers kunnen via deze onderbrekingen alsnog (eerder) de Silvoldseweg op rijden. Dit leidt tevens tot onveilige situaties op de Silvoldseweg.*

### **1E) Alternatief parallel aan spoorlijn**

Indiener wijst daarnaast op een tweede alternatief, door parallel langs de spoorlijn een nieuw fietspad te realiseren dat uitkomt ter hoogte van de bocht in de Boeckhorststraat.

*Naar aanleiding van de zienswijze is dit alternatief nader bekeken. Afgezien van de aanzienlijke meerkosten van dit alternatief door het aanbrengen van ca. 70 meter extra fietspad, ziet het college geen noodzaak tot het realiseren van een deels vrijliggend fietspad. Hierbij wordt verwezen naar het antwoord op onderdeel 1C over de aanvaardbaarheid van fietsers op de rijbaan in de Boeckhorststraat. Tot slot leidt het ook tot onnodige vermindering van openbaar groen.*

### **1F) Alternatief 30 km/uur zone Varsseveldseweg**

Indiener verwijst naar een contact met de ANWB, waarbij is aangeraden om het eerste deel van de Varsseveldseweg af te waarden naar een 30 km/uur zone zodat alle fietsers hier veilig gebruik van

kunnen maken.

*De Varsseveldseweg is in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020 aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) binnen de bebouwde kom. Dat betekent dat de weg in de visie van de gemeente een belangrijke functie vervult voor het verkeersnetwerk. Doorgaand verkeer wordt op deze wegen gebundeld. In de praktijk vervult de Varsseveldseweg ook deze rol. De verkeersintensiteit (ca. 5.000 mvt/werkdag) past bij een gebiedsontsluitingsweg. Tevens maakt relatief veel vrachtverkeer gebruik van de weg (ca. 500 mvt/werkdag). Afwaarderen naar 30 km/uur past daarom niet bij de functie van de weg. De verkeersintensiteit zou hoog blijven waardoor veilige menging met fietsers alsnog niet mogelijk is. Daarnaast is er, zoals in het antwoord op onderdeel 1A benoemd, geen mogelijkheid een veilige fietsvoorziening te realiseren.*

### **1G) Woningwaarde**

Tot slot stelt indiener dat extra drukte in de straat gevolgen zal hebben voor de waarde van de woning. Dit aspect had moeten worden onderzocht in het kader van artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet jo. artikel 21 van het BABW.

*In de optiek van het college leidt het openstellen van de Boeckhorststraat voor een relatief geringe hoeveelheid doorgaande fietsers niet tot een zodanig gewijzigd verkeersbeeld dat de gevolgen voor de woningwaarde hadden moeten worden onderzocht. De bestemming van de gronden geeft de ruimte een fietspad aan te leggen. Er wordt geen doorgaand gemotoriseerd verkeer mogelijk gemaakt en daarnaast is het ook niet aannemelijk dat bromfietsers (illegaal) gebruik gaan maken van de Boeckhorststraat. Voor bromfietsers is de toegestane route via de Varsseveldseweg aantrekkelijker vanwege de hogere maximumsnelheid. Om deze redenen wordt geen invloed op de woningwaarde verwacht en hoeft er geen sprake te zijn van een zodanige belangenafweging in het kader van artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet jo. artikel 21 van het BABW om te komen tot een rechtmatig besluit. De (wettelijke) belangen die met het verkeersbesluit zijn gediend betreffen het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers.*

*Indien indiener desondanks toch in aanmerking denkt te komen voor een vergoeding, dan is het in dit geval (gelet op bovenstaande uitleg) aan de indiener om geleden schade aan te tonen om voor vergoeding in aanmerking te komen. Van planschade in het kader van de Wet ruimtelijke ordening kan in ieder geval geen sprake zijn, omdat de aanleg van het fietspad past binnen het geldende bestemmingsplan 'Kom Terborg 2011' en dit bestemmingsplan meer dan 5 jaar geleden (in 2012) onherroepelijk is geworden.*

*Conclusie gemeente over zienswijze 1:*

De zienswijze leidt niet tot een gewijzigd verkeersbesluit met betrekking tot de aanleg van het fietspad. Wel zal de belangenafweging in het definitieve verkeersbesluit nader uiteen worden gezet.

### **Zienswijze 2**

Strekking zienswijze: Indiener heeft kennis genomen van de plannen en kan zich hier vanwege de gevolgen voor de leefomgeving niet vinden. Daarbij wordt gewezen op alternatieven.

### **2A) Woon- en leefsituatie**

Indiener voert aan dat de Boeckhorststraat vanaf het ontstaan daarvan een doodlopende straat is geweest. De eigenschappen van de straat hebben meegewogen bij bewoners om een woning te kopen. Bewoners krijgen te maken met een plotselinge verandering.

*Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 1 onder 1A. Het college heeft begrip voor het feit dat inwoners van de Boeckhorststraat dit als een plotselinge verandering ervaren, maar het openstellen van de Boeckhorststraat voor doorgaand fietsverkeer is zorgvuldig*

*afgewogen tegen het belang van het opheffen van de onbewaakte spoorwegovergang Silvoldseweg en het daarbij creëren van een veilige alternatieve fietsroute.*

## **2B) Veiligheid**

Indiener stelt dat de gemeente de veiligheid niet of nauwelijks kan garanderen en/of de verkeersoverlast niet of nauwelijks tot een minimum kan beperken. Concreet stelt indiener dat de veiligheid door de smalle weg niet kan worden gegarandeerd, er is geen ruimte voor het aanbrengen van de juiste markeringen.

*Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 1 onder 1C. Aanvullend daarop geldt dat op een erftoegangsweg geen markeringen voor de verschillende verkeersdeelnemers nodig zijn. Een erftoegangsweg kenmerkt zich juist door menging van het langzame en snelle verkeer op dezelfde rijbaan, waarbij de toegestane maximumsnelheid laag is om risico's zoveel mogelijk te beperken.*

## **2C) Overlast**

Indiener vreest voor overlast vanwege de nabijgelegen horecagelegenheid P8. Dit kan leiden tot geluidsoverlast, hangjongeren, vandalisme, afval etc. Een afgelegen straat zoals de Boeckhorststraat is hiervoor volgens indiener bij uitstek een broeinest.

*Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 1 onder 1B.*

## **2D) Alternatief via bestaand fietspad Hasselgang**

Indiener geeft een overzicht van de bestaande fietsroutes in het gebied en stelt dat er vanuit de richting Silvolde alternatieven zijn. Allereerst wijst indiener daarbij op de mogelijkheid om vanuit Silvolde via de bestaande fietsroute via het fietspad 'Hasselgang' te fietsen.

*Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 1 onder 1D.*

## **2E) Alternatief via Varsseveldseweg**

Als ander alternatief wijst indiener op de mogelijkheid een fietspad of afgescheiden fietsstrook langs de Varsseveldseweg te realiseren. Hierbij voert indiener aan dat dit leidt tot een kortere fietsroute er in ieder geval een extra oversteek moet worden gerealiseerd op de Silvoldseweg. Aanvullend daarop zou de maximumsnelheid op de Varsseveldseweg ter hoogte van de P8 kunnen worden verlaagd naar 30 km/uur. Indiener merkt op dat een alternatief via de Varsseveldseweg eigenlijk niet nodig zou zijn omdat er al voldoende alternatieven zijn.

*Voor de beantwoording wordt verwezen naar de antwoorden op zienswijze 1 onder 1A en 1F. In deze antwoorden is ingegaan op de onmogelijkheden om de Varsseveldseweg in te richten als alternatieve fietsroute en de beleidsmatige bezwaren tegen het afwaarderen van de Varsseveldseweg naar een 30 km/uur weg.*

*Aanvullend op de motivering in het ontwerpverkeersbesluit zou het realiseren van een fietsoversteek op of nabij de kruising Silvoldseweg – Varsseveldseweg leiden tot een complexe voorrangssituatie in verband met afslaand verkeer vanaf de Varsseveldseweg. Overigens hoeft er voor de nu gekozen oplossing via de Boeckhorststraat geen extra fietsoversteek te worden gecreëerd. De huidige oversteek op de Silvoldseweg ter hoogte van de Boeckhorststraat voldoet.*

## **2F) Motivering/onderbouwing**

Indiener geeft aan benieuwd te zijn naar de motivatie en onderbouwing van de plannen, vermeerderd met gedegen onderzoek/rapportages en onderbouwing van de kosten in verhouding tot de noodzaak.

*De aanleg van het fietspad is gemotiveerd in het ontwerpverkeersbesluit. In het ontwerpverkeersbesluit is ingegaan op de aanleiding van het plan, de onderzochte alternatieven en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ook bevat het ontwerpverkeersbesluit gegevens over verkeersintensiteiten, oversteeptijden en verwachte fietsintensiteiten. Het college is van mening dat de aanleg van het fietspad daarmee voldoende wordt onderbouwd.*

*Met betrekking tot de kosten geldt dat het project gezamenlijk wordt gefinancierd door ProRail, gemeente en de provincie Gelderland. Dit in het kader van de landelijke aanpak van onbewaakte spoorwegovergangen. De afweging over nut en noodzaak van de te maken kosten is gemaakt bij de besluitvorming over de samenwerkingsovereenkomst tussen ProRail en de gemeente Oude IJsselstreek. De bijdrage van de provincie is daarnaast gebaseerd op vooraf geformuleerde criteria. In het kader van een verkeersbesluitprocedure zijn de kosten van maatregelen overigens niet van invloed op de rechtmatigheid van de motivering van het besluit.*

## **2G) Proces**

Indiener geeft aan zuinig en betrokken te zijn op de straat en leefomgeving en had graag in eerste instantie willen worden betrokken bij de plannen. Indiener wil meedenken over oplossingen, maar is het formeel niet eens met de bedachte opzet.

*Op 16 juli 2020 is een informatiebijeenkomst voor alle bewoners van de Boeckhorststraat georganiseerd. Tijdens deze avond is een uitgebreide toelichting gegeven op de totstandkoming van de plannen en is uitgelegd dat het college een oplossing via de Boeckhorststraat als enige geschikte variant ziet. Dat voorafgaand aan de informatiebijeenkomst al (onbedoeld) bekend was geworden dat de aanleg van de fietsverbinding werd voorbereid betreurt het college, juist omdat het college zich had voorgenomen om de plannen zorgvuldig en gelijktijdig aan alle bewoners van de Boeckhorststraat uit te leggen. Tijdens de informatiebijeenkomst is daarom excuses gemaakt voor deze gang van zaken.*

*Conclusie gemeente over zienswijze 2:*

De zienswijze leidt niet tot een gewijzigd verkeersbesluit. Wel zal, in lijn met het antwoord op onderdeel 2E, de motivering over het niet geschikt zijn van een alternatief via de Varsseveldseweg worden uitgebreid met betrekking tot de oversteeksituatie bij de kruising Silvoldseweg – Varsseveldseweg.

## **Zienswijze 3**

Strekking zienswijze: Indiener heeft een praktijk voor mondzorg aan de Silvoldseweg, waarbij de ingang en bijbehorende parkeerplaatsen zich aan de zijde van Boeckhorststraat bevinden. Indiener maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid als gevolg van de plannen.

## **3A) Verkeersveiligheid**

Indiener stelt dat er zich nu soms al nijpende situaties voordoen bij het achteruit uitrijden van de parkeerplaatsen. Het toevoegen van extra (brom)fietsers geeft volgens indiener een verhoogd risico op ongelukken. Ook lijkt sluipverkeer niet te zijn meegenomen in de berekeningen.

*Haakse parkeerplaatsen leiden altijd tot een licht verhoogd risico op aanrijdingen, doordat veel bestuurders achteruit het parkeervak verlaten en daarbij in eerste instantie beperkt zicht hebben (in het geval van direct daarnaast geparkeerde auto's). In de huidige situatie bestaat dat risico echter ook al, doordat er sprake is van fietsverkeer van/naar de woningen aan de Boeckhorststraat. Het geplande fietspad leidt tot een relatief geringe hoeveelheid extra fietsers. Het merendeel van deze fietsers is bovendien volwassen of bijna volwassen, waardoor ook mag worden verwacht dat zij tijdig kunnen reageren indien zij onverhoopt niet tijdig worden waargenomen door een uitrijdende bestuurder. Zoals toegelicht in het antwoord op zienswijze 1 onder 1G worden er daarnaast geen extra bromfietsers door de Boeckhorststraat verwacht.*

*Omdat het risico beperkt is en ook nauwelijks toeneemt als gevolg van de aanleg van het fietspad ziet het college de aanwezigheid van de haakse parkeerplaatsen niet als een belemmering om het plan uit te voeren. Dit ook in het kader van de bredere afweging over het wegnemen het veiligheidsrisico door het opheffen van de onbewaakte spoorwegovergang Silvoldseweg en het ontbreken van veiligere alternatieven voor een vervangende fietsroute.*

### **3B) Belang**

Indiener stelt dat de nieuwe situatie kan leiden tot vermindering van patiënten en inkomstenderving. Over dat laatste maakt indiener zich niet op directe wijze zorgen. De zorgen van indiener richten zich op de veiligheid van de patiënten.

*Zoals in het antwoord op onderdeel 3A nader toegelicht beschouwd het college de toekomstige situatie niet als nadelig voor de bereikbaarheid van de praktijk.*

### **3C) Proces**

Indiener zou gewaardeerd hebben om betrokken te zijn bij de besluitvorming en informatiestroom.

*Het klopt dat de communicatie richting de Boeckhorststraat uitsluitend gericht is geweest op de aanwonenden. Ook omdat er geen gevolgen werden (en worden) voorzien voor de bereikbaarheid van de praktijk. Gelet op de door de praktijk geuite bezwaren is dat uit het oogpunt van communicatie over het project een verkeerde inschatting geweest. In het vervolg zal de praktijk worden meegenomen in mailings/brieven richting de Boeckhorststraat over de voortgang en besluitvorming over dit project.*

*Conclusie gemeente over zienswijze 3:*

De zienswijze leidt niet tot een gewijzigd verkeersbesluit.