

**REACTIENOTA ZIENSWIJZEN OP HET ONTWERP- AAN- EN TOEWIJZINGSBESLUIT (ONDERGRONDSE) VERZAMELCONTAINERS - DEELGEBIED BUITENKAAG, BURGERVEEN, CRUQUIUS, NIEUW-VENNEP LINQUENDA, RIJSENHOUT EN VIJFHUIZEN (zaaknummer 4470100).**

De zienswijzen worden geanonimiseerd weergegeven vanwege de privacywetgeving. Ze worden voor elke locatie samengevat behandeld. De nummers van de locaties zoals die in het locatieplan staan vermeld met de straatnamen worden weergegeven als aanduiding van de betreffende plaatsen.

Op de ingediende zienswijzen heeft het college de volgende reactie:

**Locatie 1 (Kalslagerring 100 – 300)**

Hierop is 1 zienswijze ingediend. Betrokkene vindt een 30 liter trommel voor restafval te klein voor zijn gezin met kinderen in luiers. De restafvalcontainer vindt hij met een afstand van 110-115 m te ver van flat 300 verwijderd volgens het gemeentelijk beleid (max 100 m).

Onze reactie hierop is als volgt:

In het beleid zoals de gemeenteraad dat heeft vastgesteld staat over de afstanden het volgende. De loopafstand voor gft+e is op 50 m gesteld, die voor restafval, papier en PBD op 100 m. De containers moeten zo gesitueerd worden dat de loopafstand – de daadwerkelijk te lopen route, dus niet hemelsbreed gemeten – tussen de woning (of centrale entree van een hoogbouwcomplex) en de (ondergrondse) verzamelcontainer **bij voorkeur** de gewenste maximale afstand bedraagt. Dat wil dus zeggen dat we daar de voorkeur aan geven en dat zo mogelijk proberen te doen, maar dat het soms ook niet lukt. De afstand past hier nog net binnen de richtlijn voor maximale loopafstand van 100 m.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbesluit voor locatie 1, wel wordt indien mogelijk een restafvalcontainer bij locatie 3 geplaatst (aanwijzing van locatie 3 in die zin gewijzigd). De toewijzing aan huishoudens bij locatie 1 en 3 wordt daarop aangepast.

**Locatie 5 (Kalslagerring 500-600)**

Hierop is één zienswijze ontvangen.

De zienswijze stelt dat de containers te snel vol zullen zijn, wat voor indiener en wellicht ook voor anderen niet goed te zien is. Daardoor zal hij en zullen ook anderen met hun restafval naar de container lopen en deze reeds gevuld aantreffen. Dat heeft tot gevolg dat zij het afval er dan naast plaatsen. Indiener pleit dus voor het vaker ledigen.

Onze reactie is dat uitgangspunt is dat de containers zeer beperkt vol mogen zijn (maar enkele keren per jaar). De nieuwe manier van afval scheiden helpt juist bij het voorkómen van volle restafvalcontainers: er zal meer huishoudelijk afval als grondstof worden aangeboden (gft+e, PBD) en daardoor zal minder echt restafval overblijven. Algemeen geldt ook: hoe persoonlijker een inzamel-middel, hoe beter men hier zorg voor draagt en men zich aan de regels houdt.

Een bewoner moet er dus vanuit kunnen gaan zijn/haar afval bijna altijd in de container kwijt te kunnen. Het is aan de gemeente (en Meerlanden) om dit op orde te hebben. Daar zetten wij op in.

Deze zienswijze geeft dus geen aanleiding tot een wijziging in het ontwerp. Ten gevolge van het bovenstaande wijzigt de toewijzing aan huishoudens.

### **Locatie 92-02 (Loefzijde)**

Hierover hebben wij 1 zienswijze ontvangen. Indiener voert aan dat zakken van 30 liter te klein zijn, zodat men dan te vaak met de afvalzak moet lopen (lokt bijplaatsing uit). De bak voor papier en voor PBD wordt hier verplaatst naar de speeltuin, de glasbak verdwijnt en de bakken zijn bijna altijd vol. Hij verwacht bijplaatsingen.

Onze reactie is: Het uitgangspunt van het nieuwe beleid is: service op grondstoffen en minder op restafval. De loopafstanden voor het wegbrengen van grondstoffen (dat is het meeste afval, zoals gft+e, papier en PBD) zijn verkort, terwijl het echt onvermijdelijke restafval maar 8% uitmaakt van de totale hoeveelheid restafval. Door goed te scheiden is dat dus mogelijk dit sterk te beperken. Meer informatie over de hierover gehouden inzamelproef is hier te vinden:

<https://haarlemmeer.archiefweb.eu/?timestamp=20180427021922&url=https%3A%2F%2Fhaarlemmeergemeente.nl%2Fwinst-uit-je-afval%2Fnieuws%2Fapplaas-voor-de-resultaten-van-linguenda#archive>

Als bewoners goed aan bronscheiding doen zal de hoeveelheid onvermijdbaar restafval maar klein zijn en kan men prima uit met 30 l.

Op locatie 92-02 komt geen glasbak, maar bewoners kunnen gebruik blijven maken van de glasbak bij locatie 92-06 (hoek Stuurboord-Verremeer).

De huidige restafvalcontainers zijn ruim 1 m3, de nieuwe ondergrondse zijn 5m3. De huidige gft+e rolemmers zijn 0,24 m3, de nieuwe 1 m3. Met de uitrol van VANG wordt de capaciteit uitgebreid en zullen daarmee volle containers ook minder vaak voorkomen.

Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerp.

### **Locatie 92-07 (Verremeer)**

Wij hebben hierover 1 zienswijze ontvangen, die erop neerkomt dat indiener vindt dat de afstanden (Verremeer) te groot zijn omdat de restafvalcontainer verder weg komt te staan en men een hoge dijk op moet met de vuilniszak.

Onze reactie is dat er bij nadere overweging in dit geval een extra container voor restafval komt bij locatie 92-06 (hoek Stuurboord – Verremeer). Hiervoor komt wel een parkeerplaats te vervallen.

Deze zienswijze hebben wij ingewilligd. Locatie 92-07 blijft ongewijzigd maar dit leidt wel tot een wijziging van de toewijzing van huishoudens aan locatie 92-06. Bij locatie 92-06 wordt een restafval-container toegevoegd.

### **Locatie 102-02a (Liniewal)**

In de zienswijzen komt het volgende naar voren:

De indieners vrezen stankoverlast van de containers onder de balkons omdat de locatie zich bevindt aan de zuidwestelijke kant van het gebouw terwijl de wind vaak uit deze richting waait. Men verwijst wat dit betreft naar de ervaringen in Utrecht en komt met een suggestie voor een andere plek.

Ook wijzen de indieners erop dat er minimaal één parkeerplek verloren gaat terwijl het aantal parkeerplekken in de wijk toch al beperkt is.

In één zienswijze staat aangegeven dat de indiener het niet eens is met het plaatsen van de container onder een oude boom, het risico is groot dat de boom beschadigd raakt bij het graven en ook telkens bij het ledigen van de container.

Onze reactie is de volgende:

-We gaan met parkeerplaatsen en ook met bomen en groen zorgvuldig om, zodat die zoveel mogelijk behouden blijven. Een parkeerplek die verloren moet gaan vervangen we door een nieuwe als dat enigszins mogelijk is. En een boom of groen wordt alleen in uitzonderlijke gevallen weggehaald.

-Wat betreft stank: Helaas is er door de coronamaatregelen op dit moment zoveel huishoudelijk afval, dat Meerlanden het niet altijd even snel weg kan halen. We hebben daar ook cijfers van: de coronamaatregelen hebben geleid tot 13 kg meer restafval per inwoner per jaar en 60% meer grofvuil. Ook is er sprake van 25% meer bijplaatsingen. Wij kunnen ons het argument dus wel voorstellen, maar delen niet de verwachting dat dit zich vaak en blijvend gaat voordoen. De nieuwe manier van afval scheiden helpt juist bij het voorkómen van volle restafvalcontainers: er zal meer huishoudelijk afval als grondstof worden aangeboden (gft+e, PBD) en daardoor zal minder echt restafval overblijven.

De opmerkingen zijn voor ons echter aanleiding geweest om in dit specifieke geval te gaan kijken naar een andere locatie, namelijk aan de overkant van de weg, op de plek van de huidige bovengrondse containers, zodat de huidige voorgestelde locatie dan komt te vervallen. De tekening wordt dan hierop aangepast.

Wij hebben de zienswijzen op dit punt dus ingewilligd. Dit leidt tot een aanpassing van het ontwerp en aanwijzing van de nieuwe locatie.

Men vraagt om een kostenvergoeding voor deze procedure. Het gaat hier echter niet om een bezwarenprocedure (waar dit onder bepaalde voorwaarden wel mogelijk is) maar om zienswijzen tegen een ontwerp, daarvoor biedt de wet geen mogelijkheid voor kostenvergoeding (art. 7:15 Algemene wet bestuursrecht).

### **Locatie 102-03 (Kroonwerk – Bastion)**

Hierover is 1 zienswijze ontvangen over stank door (verwachte) vuildumpingen naast de containers doordat ze met een pasje bediend worden. Ook voert indiener het gelijkheidsbeginsel aan tov bepaalde begane-grond-woningen met tuin als die ook van de containers gebruik mogen maken.

Onze reactie is de volgende:

-Bijplaatsingen, stank: Helaas is er door de coronamaatregelen op dit moment zoveel huishoudelijk afval, dat Meerlanden het niet altijd even snel weg kan halen. We hebben daar ook cijfers van: de coronamaatregelen hebben geleid tot 13 kg meer restafval per inwoner per jaar en 60% meer grofvuil. Ook is er sprake van 25% meer bijplaatsingen. Wij kunnen ons het argument dus wel voorstellen, maar delen niet de verwachting dat dit zich vaak en blijvend gaat voordoen. De nieuwe manier van afval scheiden helpt juist bij het voorkómen van volle restafvalcontainers: er zal meer huishoudelijk afval als grondstof worden aangeboden (gft+e, PBD) en daardoor zal minder echt restafval overblijven.

Algemeen geldt ook: hoe persoonlijker een inzamelmiddel, hoe beter men hier zorg voor draagt en men zich aan de regels houdt. De verwachting dat dit nog meer gaat toenemen zoals indiener die heeft delen wij dus niet.

-Het argument over het gelijkheidsbeginsel (bij gebruik van de containers door bewoners van begane grond woningen in een complex die over een tuin beschikken, wat een ongelijkheid zou betekenen t.o.v. bewoners van huizen die hun rolcontainers in hun tuin moeten neerzetten): wat hiervan ook mag zijn, dit belang is hier niet relevant. Het gaat in een zienswijze- of andere procedure nl. om het belang van indiener zelf (belanghebbende) en niet om andere situaties die men signaleert. Dit soort afwegingen en keuzes is bovendien aan de orde bij de vaststelling van beleid door de politiek. Dat is nu niet meer aan de orde, het gaat nu om de uitvoering.

De zienswijze leidt dus niet tot een ander besluit.

### **Locatie 102-04 (Bolwerk)**

Op dit ontwerpbesluit zijn 10 zienswijzen ontvangen. Deze gaan in op vrees voor rondslingerend afval, stank, ongedierte, geluid, te dicht op de woning, waardevermindering woning, afwijkingen van beleid qua afstanden, te ver lopen voor bewoners appartementen twee richtingen uit, beleid, procedure.

Onze reactie is de volgende: (In de zienswijzen wordt veel in de vraagvorm gesteld. Wij gaan ervan uit dat die vragen als argumenten tegen het ontwerp zijn bedoeld. Het antwoord op de vragen is vaak te vinden in de informatie op onze website <https://haarlemmermeergemeente.nl/een-nieuwe-manier-van-afval-scheiden>).

-Afstanden: Inderdaad zijn we soms afgeweken van bepaalde afstandsnormen. In het beleid zoals de gemeenteraad dat heeft vastgesteld staat over de afstanden het volgende: de containers moeten zo gesitueerd worden dat de loopafstand – de daadwerkelijk te lopen route, dus niet hemelsbreed gemeten – tussen de woning (of centrale entree van een hoogbouwcomplex) en de (ondergrondse) verzamelcontainer **bij voorkeur** de gewenste maximale afstand bedraagt. Dat wil dus zeggen dat we daar de voorkeur aan geven en dat zo mogelijk proberen te doen, maar dat het soms ook niet lukt. Er is dus in het beleid wel ruimte en dat kan soms ook niet anders. Zo komt het voor dat de container in een groenstrook zou worden geplaatst, wat we liever niet doen.

De afwijkingen hebben er regelmatig ook mee te maken dat dit de dichtstbijzijnde locatie op gemeentegrond is die vrij is van kabels en leidingen. In de zienswijzen wordt gevraagd waarom, als dat de reden is, die kabels en leidingen niet worden omgelegd. De reden daarvan is gelegen in de grote kosten die daarmee gepaard zouden gaan, die staan niet in verhouding tot het kiezen van de plaats zoals nu is gedaan. Dat die situering in bepaalde gevallen bv. betekent dat mensen uit de appartementengebouwen eerst de ene en dan de andere kant uit moeten lopen (wat overigens niet het belang van indieners zelf is maar van anderen), maakt dit niet anders. Aan elke plek kleven in de praktijk voor- en nadelen.

Wij menen in alle redelijkheid voor deze oplossing te kunnen kiezen na een afweging van de betrokken belangen (art. 3:4 Awb) maar dat niet iedereen zich hier even goed in zal kunnen vinden begrijpen wij, dat zal altijd zo blijven.

De kern van de argumenten is de plaats dicht op de woningen van indieners, zo blijkt wel uit de tekst. Zoals gezegd was dit de meest aangewezen plek vanwege kabels en leidingen. Hierboven hebben wij die afwijking uitgelegd. De locatie is ruimtelijk gezien inderdaad gelegen aan de Kazemat (op de hoek met Bolwerk) maar is wel gericht op woningen met adres Bolwerk. Dit is voor ons wel aanleiding geweest ons nader te oriënteren op de mogelijkheden.

-Waardevermindering: dat argument is hier niet van toepassing omdat het hier geen planologische maatregel betreft (zgn. planschade zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, daarvan is geen sprake).

-Afval, stank en ongedierte: Helaas is er door de coronamaatregelen op dit moment zoveel huishoudelijk afval, dat Meerlanden het niet altijd even snel weg kan halen. We hebben daar ook cijfers van: de coronamaatregelen hebben geleid tot 13 kg meer restafval per inwoner per jaar en 60% meer grofvuil. Ook is er sprake van 25% meer bijplaatsingen. Wij kunnen ons het argument dus wel voorstellen, maar delen niet de verwachting dat dit zich vaak en blijvend gaat voordoen. De nieuwe manier van afval scheiden helpt juist bij het voorkómen van volle containers: er zal minder onvermijdbaar restafval overblijven. Algemeen geldt ook: hoe persoonlijker een inzamelmiddel, hoe beter men hier zorg voor draagt en men zich aan de regels houdt.

Indieners gaan ervan uit dat zwerfafval, stank en ongedierte en geluidsoverlast gaan optreden, dit is een verwachting maar wij gaan hier niet vanuit. Voorzorgsmaatregelen tegen het bijplaatsen van afval lijken ons daarom niet nodig. Dat er geen (voldoende) rekening zou zijn gehouden met de belangen van de bewoners van het Bolwerk wijzen wij van de hand, er heeft wel degelijk een belangenafweging (artikel 3:4 Awb) plaatsgevonden.

-Beleid: In één zienswijze wordt ingegaan op keuzes die in het beleid zijn gedaan, het gelijkheidsbeginsel wordt erin betrokken, het systeem van kleinere zakken van 30 l en grotere afstanden lopen, een grotere container tegen een meerprijs, de wijze van communicatie. Wat hiervan ook mag zijn, die beleidskeuzes zijn vorig jaar al door de politiek vastgesteld en daar gaat deze procedure niet meer over. Het gaat nu alleen om de uitvoering, de locaties van de containers. Daarom gaan wij op deze argumenten hier niet in.

-Procedure: Door middel van de procedure zoals wij die hebben gevoerd zijn de bewoners betrokken bij de plaatsbepaling van de locaties en het definitieve besluit daarover. Een van de zienswijzen stelt dat dit niet zou zijn gebeurd. Daarvoor is nu echter juist deze zienswijzenprocedure bedoeld. In zienswijzen staat ook dat wij niet conform artikel 3:13 Awb zouden hebben gehandeld door deze indieners niet zelf te informeren over het voorgenomen plaatsingsbesluit, maar hier slechts algemene bekendheid aan te geven. Indieners zijn echter geen direct belanghebbende, zodat het, anders dan voor de bewoners van de appartementen en direct omwonenden, niet vereist is om hen te benaderen met een persoonlijke kennisgeving inclusief een ontwerpbesluit. Daarom hebben wij voor alle anderen dan de direct belanghebbenden volstaan met de algemene bekendmaking (artikel 3:12 lid 1 Awb).

De zienswijzen geven ons wat betreft de afstanden en de gekozen locatie echter aanleiding om een andere plaats in overweging te nemen, nl aan het Bolwerk, de plek van de huidige bovengrondse containers. Dit wordt onderzocht. De tekening wordt daarop dan aangepast. Wij hebben de zienswijzen op dit punt dus ingewilligd. Dit leidt tot een wijziging van het ontwerp-besluit.

### **Locatie 102-05 (Glacis - Schans)**

Hiertegen zijn drie zienswijzen ingediend die ingaan op: de zeer korte afstand tot een van de woningen, vrees voor geluid, vrees voor bijplaatsen afval, vrees voor stank en ongedierte, trillingen door zware ophaalauto's, een boom moet verdwijnen, verkeersveiligheid in een kinderrijke buurt en: waardevermindering van de woning t.g.v. de nabijheid van de containers. Men draagt ook een alternatieve locatie aan (nabij appartementengebouw aan de Schans) en onderbouwt die.

Onze reactie hierop is de volgende:

-bijplaatsen afval, stank en ongedierte: Helaas is er door de coronamaatregelen op dit moment zoveel huishoudelijk afval, dat Meerlanden het niet altijd even snel weg kan halen. We hebben daar ook cijfers van: de coronamaatregelen hebben geleid tot 13 kg meer restafval per inwoner per jaar

en 60% meer grofvuil. Ook is er sprake van 25% meer bijplaatsingen. Wij kunnen ons het argument dus wel voorstellen, maar delen niet de verwachting dat dit zich vaak en blijvend gaat voordoen. De nieuwe manier van afval scheiden helpt juist bij het voorkómen van volle restafvalcontainers: er zal meer huishoudelijk afval als grondstof worden aangeboden (gft+e, PBD) en daardoor zal minder echt restafval overblijven. Algemeen geldt ook: hoe persoonlijker een inzamel-middel, hoe beter men hier zorg voor draagt en men zich aan de regels houdt. De verwachting dat dit nog meer gaat toenemen zoals indieners die hebben delen wij dus niet.

-Wat betreft de boom: inderdaad gaan wij behoedzaam om met bomen en groen en wordt een boom alleen in uitzonderlijke gevallen weggehaald voor een container. Soms kan dit toch nodig zijn als er werkelijk geen andere plek voor de container kan worden gevonden (bv. ten gevolge van kabels en leidingen in de ondergrond).

-Verkeersveiligheid: Conform de gemeentelijke leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR) gelden de volgende verkeerskundige uitgangspunten wat betreft afvalcontainers:

- Loop- en fietsroutes mogen niet geblokkeerd worden;
- Houdt afstand van fietsroutes in verband met gebroken glas;
- Uitzicht van het verkeer en vanuit woningen en bedrijven mag niet belemmerd worden;
- Brengpark ligt langs logische routes, zoals wijkontsluitingswegen en nabij winkelcentra;
- Er kan tijdelijk geparkeerd worden, zodat het afval veilig gebracht kan worden;
- Er staat een lichtmast (of een andere vorm van verlichting) naast het brengpark.

Het gaat hier om de straat Glacis: een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom waar 30 km/u is toegestaan en waar minder dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal overheen rijden. Dat is zeer weinig voor dit type weg. Glacis is géén onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk.

Er wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten voor de locatie van de containers. De consequentie van deze locatie is wel dat wanneer de ophaaldienst de containers komt ledigen de hele rijbaan geblokkeerd wordt. Echter, omdat het ledigen slechts enkele minuten duurt is dit geen probleem ten aanzien van de verkeersveiligheid. Voetgangers kunnen via het trottoir er gewoon langs en het overige verkeer moet even geduld hebben. In plaats van even wachten kan er ook omheen gereden worden.

Uit VIA Stat blijkt dat de V85 op 23 km/u ligt (op basis van gegevens van de afgelopen 3 maanden). De V85 is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. Deze ligt duidelijk lager dan de maximumsnelheid, waardoor de conclusie getrokken kan worden dat er niet te hard gereden wordt. De gemiddelde snelheid ligt zelfs op zo'n 17 km/u. De nabijheid van de zijstraat Kroonwerk vormt ook geen enkel verkeersveiligheidsprobleem.

Voor de huidige locatie wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten en er zijn geen andere verkeersveiligheidsproblemen.

-Waardevermindering van de woning is in deze procedure niet relevant omdat het hier niet gaat om een planologische maatregel (de zgn. planschade op basis van de Wet ruimtelijke ordening).

-Afstand: de keuze van locaties is soms beperkt doordat er geen kabels en leidingen mogen liggen, parkeerplaatsen en groen in principe worden ontzien en zo zijn er soms nog meer beperkende factoren. Het kan dan voorkomen dat de gekozen plek voor iemand niet plezierig uitkomt.

In dit geval is echter, alles overwegende, de door indieners gesuggereerde locatie aan de Schans ter hoogte van het appartementengebouw een goed alternatief gebleken. Dit komt dan tegemoet aan enkele bezwaren. Deze zienswijzen leiden op dit punt indien mogelijk tot een wijziging.

Op dit moment is dat nog niet zeker daar dit afhangt van nader onderzoek ter plaatse en de afloop van eventuele procedures over de andere locatie. Daarom blijft de huidige locatie voorlopig staan zoals voorgesteld. De intentie tot verplaatsing is echter duidelijk. Zodra hier duidelijkheid over is volgt hierover bericht.

### **Locatie 102-06 (Vesting – Terreplein)**

Hierop hebben wij vier zienswijzen ontvangen. Ze gaan in op de afstand: te ver weg. Ze vragen ook hoe het kan dat de containers allemaal naast elkaar staan terwijl de in het beleid opgenomen gewenste afstand 50 m (gft+e) resp. 100 m (restafval, papier en PBD) zou moeten zijn. Er wordt gevraagd of de appartementen zonder buitenruimte in het complex Schans 3 tot en met 21 op ondergrondse containers kunnen worden aangesloten.

Onze reactie hierop is als volgt:

-Afstanden: in het beleid zoals de gemeenteraad dat heeft vastgesteld staat over de afstanden het volgende. De loopafstand voor gft+e is op 50 m gesteld, die voor restafval, papier en PBD op 100 m. De containers moeten zo gesitueerd worden dat de loopafstand – de daadwerkelijk te lopen route, dus niet hemelsbreed gemeten – tussen de woning (of centrale entree van een hoogbouw-complex) en de (ondergrondse) verzamelcontainer **bij voorkeur** de gewenste maximale afstand bedraagt. Dat wil dus zeggen dat we daar de voorkeur aan geven en dat zo mogelijk proberen te doen, maar dat het soms ook niet lukt. Er moet dus een bepaalde marge mogelijk zijn.

De loopafstand voor Vesting 2 t/m 54 is tussen de centrale entree en de containerlocatie ca. 103 meter. Daarmee voldoet het, behalve voor gft+e (max 50 m gewenst), aan het beleid. Voor Vesting 56 t/m 132 is de afstand ca. 85 m.

We gaan onderzoeken of er op max. 50 m van het complex Vesting een extra gft+e container kan worden geplaatst. De woningen Schans 1 tot en met 25 (oneven) krijgen de mogelijkheid om hun afval in ondergrondse containers aan te bieden en worden toegewezen aan containerlocatie 102-06. (Dit gaat om toewijzing en niet om aanwijzing van een locatie).

De zienswijzen leiden tot een wijziging van het ontwerp-besluit wat betreft toewijzing aan huishoudens, niet wat betreft de locatie. Mogelijk wordt een extra locatie gft+e toegevoegd nabij het complex Vesting.

### **Locatie 102-07a (Waterlinie)**

Hierover zijn acht zienswijzen ontvangen. Deze gaan in op veiligheid (verkeer, situering bovenaan hellingbaan parkeergarage), bijplaatsen afval, ongedierte, afstanden voor anderen naar de container zijn te groot, geluid (te dicht bij de woning), verstoring van vogels.

Ook wordt hier de noodzaak van de containers betwist omdat in deze situatie reeds een in pandige voorziening voor restafval en een eigen voorziening voor papier is getroffen.

Onze reactie is de volgende:

-Broedende vogels: Dit belang is geen onderwerp dat in de afvalstoffenwetgeving aan de orde is. Een indiener stelt dat hier de situering van de containers leidt tot strijd met dit belang, dat vogels hierdoor verstoord kunnen worden of dat het afval in de sloot terecht komt. Dat dit hier zou plaatsvinden is echter louter een aanname. Wat het verstoren betreft: uiteraard mag ook de gemeente niet handelen in strijd met de natuurbeschermingswetgeving. Echter: het verbod op het storen van

vogels ziet alleen op verstoringen die van wezenlijke negatieve invloed zijn op de staat van instandhouding van een vogelsoort in het licht van de doelstellingen als neergelegd in artikel 1 van de Vogelrichtlijn: het duurzaam in stand houden van de populaties van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten. Daarvan zal hier geen sprake zijn. Het tijdelijk wegvluchten naar een rustiger plek bv in verband met werkzaamheden hoeft in beginsel niet te worden aangemerkt als opzettelijke veront-rusting, vindt de bestuursrechter.

-Afval bijplaatsen, ongedierte: Helaas is er door de coronamaatregelen op dit moment zoveel huishoudelijk afval, dat Meerlanden het niet altijd even snel weg kan halen. We hebben daar ook cijfers van: de coronamaatregelen hebben geleid tot 13 kg meer restafval per inwoner per jaar en 60% meer grofvuil. Ook is er sprake van 25% meer bijplaatsingen. Wij kunnen ons het argument dus wel voorstellen, maar delen niet de verwachting dat dit zich vaak en blijvend gaat voordoen. De nieuwe manier van afval scheiden helpt juist bij het voorkómen van volle restafvalcontainers: er zal meer huishoudelijk afval als grondstof worden aangeboden (gft+e, PBD) en daardoor zal minder echt restafval overblijven. Algemeen geldt ook: hoe persoonlijker een inzamelmiddel, hoe beter men hier zorg voor draagt en men zich aan de regels houdt. De verwachting dat bijplaatsen e.d. nog meer gaat toenemen zoals indieners die hebben delen wij dus niet.

-Verkeersveiligheid:

Conform de leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR) gelden voor afvalcontainers de volgende verkeerskundige uitgangspunten:

- Loop- en fietsroutes mogen niet geblokkeerd worden;
- Houdt afstand van fietsroutes in verband met gebroken glas;
- Uitzicht van het verkeer en vanuit woningen en bedrijven mag niet belemmerd worden;
- Brengpark ligt langs logische routes, zoals wijkontsluitingswegen en nabij winkelcentra;
- Er kan tijdelijk geparkeerd worden, zodat het afval veilig gebracht kan worden;
- Er staat een lichtmast (of een andere vorm van verlichting) naast het brengpark.

Het gaat hier om de straat Waterlinie; een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom waar 30 km/u is toegestaan en waar minder dan 500 motorvoertuigen per etmaal overheen rijden. Dat is zeer weinig voor dit type weg. Waterlinie is géén onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk.

Er wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten voor de locatie van de containers. De consequentie van deze locatie is wel dat wanneer de ophaaldienst de containers komt ledigen, de hele rijbaan geblokkeerd wordt. De rijbaan is weliswaar zo'n 5 meter breed, maar de containers (en dus de vrachtwagen van de ophaaldienst) staan in een bocht. Echter, omdat het ledigen slechts enkele minuten duurt is dit in principe geen probleem ten aanzien van de verkeersveiligheid. Voetgangers en fietsers kunnen waarschijnlijk nog wel langs het voertuig, maar het overige verkeer moet even geduld hebben. Het nadeel is dat er geen ruimte is voor de ophaaldienst om te keren. Op zich is het geen groot probleem om in deze verkeersluwe straat achteruit te rijden, maar als er auto's staan te wachten moeten die ook allemaal achteruit. Er is namelijk geen ruimte om via een andere straat om te rijden omdat het hier om een doodlopende straat gaat. Dat maakt het onhandig en kan toch de verkeersveiligheid in geding komen.

De verkeersveiligheid kan ook in het geding komen als automobilisten via de berm om het voertuig van de ophaaldienst heen willen rijden of als er meerdere voertuigen uit de parkeerkelder komen. De helling is vrij steil en het is niet prettig om dan stil te moeten staan. De genoemde risico's zijn er wel, maar omdat het om zeer weinig verkeer gaat zijn deze risico's erg klein.

Uit VIA Stat blijkt dat de V85 op 18 km/u ligt (op basis van gegevens van de afgelopen 3 maanden). De V85 is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. Deze ligt duidelijk veel lager dan de maximum snelheid waardoor de conclusie getrokken kan worden dat er niet te hard gereden wordt. De gemiddelde snelheid ligt zelfs op zo'n 11 km/u.



Er wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten en er zijn kleine verkeersveiligheidsrisico's, waarmee het veeleer een wat ongelukkige locatie is dan dat het een verkeersonveilige locatie is. Het advies is om elders in de Waterlinie een locatie te vinden waarbij de ophaaldienst niet achteruit hoeft te rijden. Echter gezien de zeer lage intensiteiten en snelheden is het advies verkeerskundig wel positief.

-Afstand te groot: Het gaat indieners erom dat een andere locatie beter zou zijn omdat meer mensen die dan over kortere afstand kunnen bereiken dan nu. In feite is dit niet het belang van indieners zelf maar van anderen. Toch onze reactie: Door de gemeenteraad zijn richtlijnen vastgesteld over de maximale afstanden. Deze verschillen voor grondgebonden woningen en voor appartementen. Voor appartementen is de loopafstand voor papier en PBD 100 m. Voor grondgebonden woningen is deze voor papier 300 m. Deze woningen krijgen een rolemmer voor PBD. De meeste laagbouwoningen in westelijk Stellinghof kunnen binnen 300 m terecht bij containerlocatie 102-06 (Vesting-Terreplein). Het appartementencomplex heeft een goed werkende eigen oplossing voor papier zoals de zienswijze stelt. Er is ook een brengparkje op enige afstand met containers voor papier en PBD (locatie 102-06). De huidige inpandige inzameling voor het restafval met 1100 l containers kan echter niet worden doorgezet omdat deze vorm van inzameling komt te vervallen.

De zienswijzen hebben wij dus op de meeste punten niet gehonoreerd. Niettemin hebben wij wel gekozen voor een andere oplossing voor de containers, dit in verband met de beperkte omvang van het complex en de nabijheid van een andere locatie. Het verkeerskundig advies komt bovendien tot de conclusie dat, hoewel niet echt onveilig, beter een andere locatie kan worden gezocht.

Het aspect geluid is in dat geval ook niet meer relevant.

Deze zienswijzen willen wij indien mogelijk inwilligen en dat leidt dan tot een wijziging van de locatie. Op dit moment is dat nog niet helemaal zeker daar dit afhangt van nader onderzoek ter plaatse en de afloop van eventuele procedures over de andere locatie. Daarom blijft de huidige locatie voorlopig staan zoals voorgesteld. De intentie tot verplaatsing is echter duidelijk. Zodra hier duidelijkheid over is volgt hierover bericht.

Bovendien mag de aanwezige eigen voorziening voor papier behouden blijven.

### **Locatie 102-09c (Spieringweg)**

Hierover hebben wij één zienswijze ontvangen. Deze gaat in op zwerfafval dat vervolgens in de sloot belandt en op de verkeersveiligheid: de plek is minder geschikt omdat deze dicht op de weg is gesitueerd (1,00 meter) en kort na het viaduct ligt waar de weg omhoogloopt, zodat het zicht voor een bestuurder enigszins wordt ontnomen. Deze zienswijze noemt een alternatief: aan de andere kant van de weg.

Onze reactie hierop is de volgende:

-zwerfafval: Helaas is er door de coronamaatregelen op dit moment zoveel huishoudelijk afval, dat Meerlanden het niet altijd even snel weg kan halen. We hebben daar ook cijfers van: de coronamaatregelen hebben geleid tot 13 kg meer restafval per inwoner per jaar en 60% meer grofvuil. Ook is er sprake van 25% meer bijplaatsingen. Wij kunnen ons het argument dus wel voorstellen, maar delen niet de verwachting dat dit zich vaak en blijvend gaat voordoen. De nieuwe manier van afval scheiden helpt juist bij het voorkómen van volle restafvalcontainers: er zal meer huishoudelijk afval als grondstof worden aangeboden (gft+e, PBD) en daardoor zal minder echt restafval overblijven. Dat het zwerfafval dan in de sloot belandt zoals een zienswijze stelt is een aanname, wij gaan hier niet vanuit.

Algemeen geldt ook: hoe persoonlijker een inzamelmiddel, hoe beter men hier zorg voor draagt en men zich aan de regels houdt.

-verkeersveiligheid: Conform de gemeentelijke leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR) gelden de volgende verkeerskundige uitgangspunten:

- Loop- en fietsroutes mogen niet geblokkeerd worden;
- Houdt afstand van fietsroutes in verband met gebroken glas;
- Uitzicht van het verkeer en vanuit woningen en bedrijven mag niet belemmerd worden;
- Brengpark ligt langs logische routes, zoals wijkontsluitingswegen en nabij winkelcentra;
- Er kan tijdelijk geparkeerd worden, zodat het afval veilig gebracht kan worden;
- Er staat een lichtmast (of een andere vorm van verlichting) naast het brengpark.

De plek is minder geschikt omdat deze dicht op de weg is gesitueerd (1,00 meter) en kort na het viaduct ligt waar de weg omhoogloopt, zodat het zicht voor een bestuurder enigszins wordt ontnomen. Deze indiener van de zienswijze noemt een alternatief: aan de andere kant van de weg.

De keuze voor deze locatie is ingegeven door het feit dat dit de dichtstbijzijnde locatie op gemeentegrond is die vrij is van kabels en leidingen. Een andere geschikte plek in de buurt zonder kabels en leidingen is niet te vinden. Wel is er in de nabijheid eventueel een locatie op particulier terrein beschikbaar op het terrein van het appartementencomplex. Dat is geen gemeentegrond zodat daarover nadere afspraken nodig zijn.

Verder gaat het hier om de Spieringweg; een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom waar 30 km/u is toegestaan en waar zo'n 3.000 motorvoertuigen per etmaal overheen rijden. Dat is gebruikelijk voor dit type weg. De Spieringweg is tevens onderdeel van het hoofdfietsroutenetwerk.

Gezien de beleidsuitgangspunten moet goed gekeken worden in hoeverre gebroken glas een risico is voor fietsers, maar verder wordt feitelijk voldaan aan de overige beleidsuitgangspunten. Zo ook het tijdelijk parkeren, want in een 30 km/u zone mag (tijdelijk) op de rijbaan geparkeerd worden om afval te brengen en voor de ophaaldienst om de containers te ledigen. Daar de containers er alleen zijn voor de bewoners van het naastgelegen appartementencomplex zal het brengen van afval doorgaans niet met de auto gebeuren.

Conform de beleidsuitgangspunten wordt ook voldaan aan het uitzicht van verkeer. Ondanks dat het verkeer uit een tunnelbak omhoog komt rijden, is er ruim voldoende zicht om te zien of er een auto geparkeerd staat en dus ook of een ophaaldienst staat te ledigen. Vanwege de rechtstand van de Spieringweg is er vervolgens ook voldoende zicht om een geparkeerd voertuig veilig te passeren.

Ondanks bovenstaande zit er toch nog een verkeersveiligheidsrisico aan deze locatie. Hoewel er een maximum snelheid geldt van 30 km/u blijkt uit VIA Stat dat de V85 op 55 km/u ligt (op basis van de gegevens van de afgelopen 3 maanden). De V85 is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. Deze zou normaliter rond de maximumsnelheid moeten liggen waardoor de conclusie getrokken kan worden dat er te hard gereden wordt. De gemiddelde snelheid ligt met 45 km/u ook ruim boven de maximumsnelheid van 30 km/u.

Het advies vanuit verkeer is enerzijds om te onderzoeken of er maatregelen genomen kunnen worden om de snelheid op de Spieringweg omlaag te brengen. Ook is het advies om te onderzoeken of het mogelijk is om voor het parkeren t.b.v. het wegbrengen van het afval een parkeerhaven aan te leggen zodat er niet op de rijbaan wordt geparkeerd. Eventueel kan de ophaaldienst daar ook gebruik van maken, maar omdat dit voertuig groot is en opvalt is het minder bezwaarlijk als dit voertuig vanaf de rijbaan de containers ledigt.

Indien één van beide opties tot uitvoering gebracht kan worden, is het advies verkeerskundig positief. Indien geen van beide opties tot uitvoering gebracht kan worden, is het advies verkeerskundig negatief.

De mogelijkheid van overleg met de VvE van het appartementencomplex over een voorziening op hun eigen terrein en met name het verkeerskundig advies, zijn voor ons aanleiding om, daar de locatie minder geschikt is en een andere situering tot de mogelijkheden lijkt te behoren, hier een andere oplossing toe te passen.

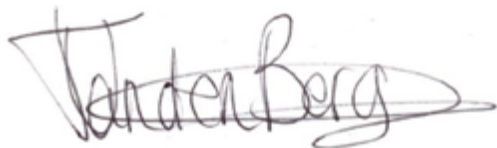
We gaan met het bestuur van de VvE van het appartementencomplex onderzoeken of de containers op hun eigen terrein kunnen worden geplaatst.

Deze zienswijzen willen wij indien mogelijk inwilligen en dat leidt dan tot een wijziging van de locatie.

Op dit moment is dat nog niet helemaal zeker daar dit afhangt van nader overleg met het bestuur van de VvE en de afloop van eventuele procedures over de andere locatie. Daarom blijft de huidige locatie voorlopig staan zoals voorgesteld. De intentie tot verplaatsing is echter duidelijk. Zodra hier duidelijkheid over is volgt hierover bericht.

1 november 2021

burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
namens dezen,  
de teammanager Regie,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'T. van den Berg'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'T' and a long horizontal stroke at the end.

mevrouw T. van den Berg, wnd.