

REACTIENOTA ZIENSWIJZEN OP HET ONTWERP- AAN- EN TOEWIJZINGSBESLUIT (ONDERGRONDSE) VERZAMELCONTAINERS - DEELGEBIED NIEUW-VENNEP OUDE DORPSKERN 2^e procedure (zaaknummer 5698635)

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 81-06 (Warande)

Hiertegen zijn diverse zienswijzen ingekomen van dezelfde inhoud. Het beoogde brengparkje komt op de parkeerplaats nabij appartementencomplex Warande 89 t/m 171 en dat ligt aan de "slaapkamerkant" van dit gebouw. Dit laatste veroorzaakt een deel van deze reacties:

- vrees voor (nachtelijke) geluidsoverlast;
- verdwijnen van het goede uitzicht voor een aantal bewoners doordat zij, althans vanuit hun slaapkamer, tegen de containers of zwerfafval moeten aankijken;
- stank en overlast door rommel rondom de containers;
- er moet voldoende ruimte zijn om de containers te legen zonder schade aan auto's van bewoners;
- een aantal parkeerplaatsen verdwijnt hierdoor: er zijn er al "verdwenen" vanwege reservering voor laadpalen en nu dit, en dat terwijl er al veel te weinig parkeerplaatsen zijn, de wijk is nog ingericht zoals in de jaren '60.

Indieners suggereren een andere locatie, namelijk de ingang van de Warande in de berm (of daar aan de linkerkant evt. een paar parkeerplaatsen opofferen als het dan toch moet) en een andere mogelijkheid is aan de Westerdreef (met name rechts van het complex, gezien vanaf hoofdingang, desnoods kunnen daar dan ook enkele parkeerplaatsen weg).

Eén indiener dient een schets in waarop hij vier locaties aangeeft aan de kopse kant (Westerdreef-kant) van het appartementencomplex. Indiener en een andere indiener voegen daaraan toe dat de locatie aan Westerdreef gemakkelijker is voor de ledigingsauto, die kan daar gewoon verder rijden en keren is niet noodzakelijk. Bewoners ondervinden daar geen overlast van dorpsgenoten die bewust een rustige wijk in moeten om hun afval te deponeren, deze kunnen via de Westerdreef weer weg.

Ook vraagt een indiener of er nu een lagere afvalstoffenheffing komt en hij wijst erop dat er geen winst met de heffing gemaakt mag worden.

Onze reactie hierop is de volgende:

- de mogelijkheden voor het kiezen van locaties voor ondergrondse containers zijn om allerlei redenen beperkt. Het is mogelijk dat een container op een minder ideale plek moet komen te staan. Wij hebben de situatie echter bekeken en een alternatief is hier inderdaad mogelijk. Wij vinden dan de suggestie van de Westerdreef de beste: de loopafstand is voldoende en er hoeven dan geen parkeervakken opgeofferd te worden. Qua ligging van kabels en leidingen is het ook mogelijk en de locatie is gemakkelijker bereikbaar voor het ledigingsvoertuig.

De andere argumenten behoeven hierdoor geen bespreking meer.

-vraag over kosten: de hoogte van de afvalstoffenheffing is afhankelijk van meerdere factoren. Doelstelling van het nieuwe beleid is een beter milieuresultaat en minder kosten (tov het oude systeem). Het gaat om een andere manier van inzamelen, die beter is voor het milieu maar ook juist minder kosten tot gevolg heeft doordat de hoeveelheid restafval bij dit systeem afneemt (*zie het plaatje waarop te zien valt hoe weinig het echte restafval is (6%), terwijl er nu vaak veel ander afval bij in de bak gegooid wordt. Beter scheiden loont dus de moeite*). Juist over het ingezamelde restafval moeten inzamelbedrijven / gemeenten (dus de inwoners via de afvalstoffenheffing) een hoge rijksheffing betalen. Hoe minder restafval hoe minder kosten, voor ons èn voor de gebruikers. Het is bekend dat gemeentelijke heffingen geen winst mogen genereren. Daar houden we ons aan.



Deze zienswijzen brengen wat de beoogde plaats betreft een wijziging teweeg in het ontwerpbesluit. Voorgesteld wordt de containers te plaatsen op de in enkele zienswijzen opgenomen locatie aan de Westerdreef aan de kopse kant van het appartementengebouw (in de groenstrook, achter de bankjes). Voor deze locatie wordt een nieuwe aan- en toewijzingsprocedure gestart.

Locatie 81-07B (Jacob Boekestraat / Wageningenstraat)

Hierover is 1 zienswijze ontvangen.

Indiener geeft ook namens andere bewoners van de Wageningenstraat aan dat men negatief reageert op dit voornemen. De containers komen op plm 12 meter van de woningen en dat vindt men onbegrijpelijk. De Wageningenstraat is een doorgaande weg, hij vraagt zich af of daarbij is nagedacht. Van begin tot eind staan aan de gevelkant auto's. Als het voertuig van Meerlanden de containers komt ledigen, betekent dat stagnatie voor al het doorgaande verkeer in beide richtingen (ook de toegang naar de garageboxen). Ongeduldige automobilisten zullen er dan over het trottoir omheen gaan rijden. Indiener zou graag zien dat de huidige locatie (tegenover appartementencomplex 1-87) wordt aangepast: als dat gebeurt, ten koste van slechts 2 parkeerplekken, is alles opgelost. Indiener noemt ook de veiligheid voor kinderen als punt van aandacht. Hij voegt een schets bij. Hij vraagt of de containers 20 m in zuidelijke richting verplaatst kunnen worden.

Onze reactie daarop is de volgende:

We gaan het bestaande brengparkje voor nu behouden en zullen de GFT+E container naast deze bestaande containers plaatsen. Hierdoor hoeven de containers niet verplaatst te worden naar de Wageningenstraat. De locatie 81-07A wordt uitgebreid met een GFT+E container waarmee locatie 81-08 (GFT+E) komt te vervallen.

Deze zienswijze is aanleiding voor een wijziging in het ontwerp-besluit: geen verplaatsing van het bestaande brengparkje naar de Wageningenstraat, GFT+E-container naast het bestaande brengparkje. Ook wordt een GFT+E containers geplaatst bij locatie 81-07A waarmee locatie 81-08 (GFT+E) vervalt.

Locatie 81-09 (Hartingstraat-Raiffeisenstraat)

Hierop zijn drie zienswijzen ingekomen, waarvan er één door twee omwonenden samen is ingediend ondersteund door een derde.

In de eerste, geïllustreerd met foto's, noemt indiener de routing van het verkeer vanaf het appartementencomplex naar de Raiffeisenstraat. De Hartingstraat is eenrichtingsverkeer. Achteruitrijdende auto's, fietsers en voetgangers uit de weg/poort Raiffeisenstraat 9-15 worden nu al gehinderd door een grote haag en door geparkeerde auto's er tegenover. Er zijn dus al best wat obstakels en dat wordt met de containers alleen maar drukker. Hij stelt daarom voor de beoogde locatie verder weg te schuiven vanuit de kruising naar een rustiger stuk straat (15-25 m richting midden van het grasveld, daar is ruimte genoeg) en geeft dit met groene cirkel op een luchtfoto aan.

De indieners van de tweede zienswijze hebben soortgelijke argumenten: op de hoek van het oprijpad tegenover de Hartingstraat zal veel verkeer samenkomen, dat betekent meer onveiligheid. Er is ook een invalide bewoonster van de Raiffeisenstraat die met haar scootmobiel ruim zicht nodig heeft om vanuit het pad de Raiffeisenstraat op te rijden. Dit geldt ook als zij van invalidenvervoer gebruik maakt bij het achteruitrijden van de auto, die dan door de container minder zicht heeft. Als de containers worden geleegd is het voor haar niet mogelijk de Raiffeisenstraat op te rijden.

Daarnaast verwachten indieners dat er vaak etensresten en GFT buiten de container terecht zullen komen, wat honden aantrekt (uitlaatgebied) maar ook ongedierte. Deze plek is juist dicht bij de woning van bovenbedoelde bewoonster. De stankoverlast zal vooral in de zomer groot zijn.

De containers zijn duidelijk bedoeld voor de flatbewoners. Niet voor de andere bewoners. Voor die 43 huishoudens is nogal een flinke container nodig, indieners menen minimaal 3500 liter, waarvan het onduidelijk is of de container echt deze omvang heeft. Hoe groot wordt dit allemaal? Daarom meent men dat het, omdat het om deze bewoners gaat, dit ook op hun eigen terrein opgelost moet worden, dus plaats de containers in de Hartingstraat zelf.

De derde zienswijze spitst zich toe op het groen. Dat zou zoveel mogelijk worden ontzien maar dat wordt hier niet gedaan. De containers komen dicht bij een grote boom. Bij het plaatsen kunnen de wortels beschadigd worden en bij het legen kan schade ontstaan aan de kroon van de boom door het in de lucht tillen van de bak. Het groen ter plaatse is, meent indiener, de afgelopen jaren verdwenen door slecht onderhoud. Hij levert foto's aan waarop de ontwikkeling ten negatieve door de jaren heen is te zien. Hij zou daarom graag zien dat de situatie van 2016 wordt hersteld met hoger, gevarieerd en bloemrijk groen, waarbij hij ook wijst op klimaat en biodiversiteit. Afvalcontainers passen daar niet bij. Ze lijken hem bovendien bedoeld voor de flatbewoners van de Hartingstraat zodat het hem lijkt dat ze dan maar op die plaats moeten worden gezet en niet hier. Ook verwacht hij stank, bijplaatsingen naast de containers en ongedierte.

Onze reactie hierop is:

-verkeer: Conform gemeentelijk beleid (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.

Het gaat hier om de Raiffeisenstraat; 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. De Raiffeisenstraat 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 helft van de rijbaan geblokkeerd wordt. Echter, doordat 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 kan er omheen rijden of moet hooguit even geduld hebben. Omdat er weinig verkeer rijdt én omdat er voldoende zicht is waardoor er om de vuilniswagen heen gereden kan worden, zullen er geen verkeersbelemmeringen zijn of filevorming optreden. Het gaat hier bovendien niet om een weg met een doorgaande functie.

Uit VIA Stat blijkt dat de V85 op 29 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 rond de maximumsnelheid waardoor de conclusie getrokken kan worden dat er niet (veel) te hard gereden wordt. De gemiddelde snelheid ligt zelfs op zo'n 23 km/u.

Er wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten en er zijn geen andere verkeersveiligheidsproblemen. Het advies is verkeerskundig positief. Mocht het voorstel worden overgenomen van een van de indieners van de zienswijze dan is ook dat verkeerskundig positief.

-de locatie: De containers worden 2 x per week geleeft en dat is in een paar minuten gebeurd. Wij zien dus niet dat het op de huidige locatie drukker zou worden en dat een verplaatsing dit zou verminderen. Voor zowel GFT als restafval zal er hier geen verkeer komen omdat die containers zich op 50 m loopafstand bevinden. De containers worden aan het voetpad in de groenstrook geplaatst, er is dus voldoende zicht en ruimte.

De containers zijn inderdaad bestemd voor de flatwoningen Hartingstraat 2 t/m 57. Ze kunnen vaker geleeft worden dan rolemmers. We zijn beperkt in onze keus qua locatie omdat de containers op gemeentegrond moeten staan. Dat is bij de flat niet het geval blijkt uit onderzoek, dit is eigen grond. Bij de flat is bovendien geen plaats tenzij een parkeervak wordt geschraapt.

Wat betreft de afmetingen: de restafvalcontainer is 5 m³ dus 5000 liter, dat is veel meer dan de huidige containers. De GFT-container is 1 m³.

-groen: het gaat om een grasveld, de aantasting van groen is dus minimaal. Bij het plaatsen wordt rekening gehouden met de boom. We proberen inderdaad groen zoveel mogelijk te ontzien, we zijn daarbij echter gebonden aan de juiste loopafstanden, de gemeentegrond, het ontzien van parkeerplaatsen en bijv. ook dat er geen kabels en leidingen mogen liggen. Kortom, het is niet altijd mogelijk een optimale oplossing voor het groen te creëren.

-stank en overlast, ongedierte: Helaas was er door de coronamaatregelen zoveel huishoudelijk afval, dat Meerlanden het niet altijd even snel weg kon halen. We hebben daar ook cijfers van: de corona-

maatregelen 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 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), daardoor zal minder echt restafval overblijven. Het door indieners bedoelde oneigenlijke gebruik ligt dus niet in de lijn der verwachtingen en zou juist minder moeten worden. Algemeen geldt ook: hoe persoonlijker een inzamelmiddel, hoe beter men zich aan de regels houdt.

Los van deze zienswijzen is er echter aanleiding tot een wijziging in het ontwerp-besluit. De locatie wordt meer richting de Hartingstraat geplaatst. Dit omdat in het ontwerp-besluit de locatie per abuis verder uit de Hartingstraat was geplaatst op tekening. Mede in verband met de boom daar wordt de locatie richting de kruising en nabij de woningen Hartingstraat geplaatst. Omdat de containers achter het trottoir staan is het uitzicht voldoende vanuit het voetpad dat hier op de weg aansluit.

Locatie 81-20 (Sint Anthoniusstraat)

Hierop zijn twee zienswijzen ontvangen. De ene pleit voor het toevoegen van een PBD-container vanwege de afstand.

De tweede zienswijze gaat in op de situering van de containers GFT+E en Rest in verband met de verkeersveiligheid: de bewoners van de seniorenflat Koreenaarstraat, voor wie de containers bedoeld zijn, moeten om deze te bereiken tweemaal een drukke straat oversteken, benadrukt indienster namens diverse bewoners. Al het verkeer via de Papaverstraat dat het dorp in of uit wil komt hierlangs. Zij vraagt zich af waarom de containers niet aan de andere kant van de weg in het gras worden geplaatst, dat is veiliger. Een oversteekplaats of drempel voor de kruising Koreenaarstraat zou ook een goede aanvullende maatregel zijn. De containers voor het overige afval staan nog verder weg, dus dan ook graag PBD en glas hier erbij.

Onze reactie hierop is:

-een PBD-container erbij vinden wij een goed idee, deze wordt toegevoegd. Een glascontainer niet, het gaat om 38 bewoners, dat is voor een eigen glasbak niet voldoende.

-verkeer: Conform gemeentelijk beleid (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 zienswijze heeft betrekking op de bereikbaarheid van de containers voor 70-plussers en zelfs 90-plussers. Belangrijkste reden is het oversteken van de St. Anthoniusstraat om de containers te bereiken en dus nóg eens moeten oversteken om weer terug te lopen naar huis.

Het gaat hier om de St. Anthoniusstraat nabij huisnr. 16, een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom waar 30 km/u is toegestaan en waar zo'n 1.500 motorvoertuigen per etmaal overheen rijden. Dat is gebruikelijk, zelfs aan de lage kant voor dit type weg. De St. Anthoniusstraat is géén onderdeel van het hoofd fietsroutenetwerk.

Er wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten voor de locatie van de containers. Verder gaat het hier om een straat waar eenrichtingsverkeer is ingesteld voor zowel het gemotoriseerd verkeer als de (brom)fietsers. De breedte van de rijbaan ter hoogte van de beoogde locatie van de containers is zo'n 3,60 meter. Er is daarom geen ruimte om de vrachtwagen van de ophaaldienst te passeren, maar het ledigen duurt slechts enkele minuten en met deze hoeveelheid verkeer is het geen probleem dat men dan even moet wachten.

Uit VIA Stat blijkt dat de V85 op 25 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 maximumsnelheid, waardoor de conclusie getrokken kan worden dat er niet te hard gereden wordt. De gemiddelde snelheid ligt zelfs op zo'n 18 km/u.

Gezien de beperkte hoeveelheid verkeer, het ruime zicht op de St. Anthoniusstraat én de lage gereden snelheden is er geen verkeersveiligheidsprobleem t.b.v. het oversteken van de St. Anthoniusstraat. In het drukste uur op een dag rijden er ongeveer 150 auto's en dat zijn nog geen 3 auto's per minuut. Er zijn dus voldoende hiaten om veilig over te steken. Bovendien komt het verkeer in dit geval niet uit 2 richtingen, want er geldt eenrichtingsverkeer voor zowel auto's als (brom)fietsers.

Het advies is ook om aan weerszijden van de St. Anthoniusstraat invalidenopritten aan te leggen in de trottoirs. De locatie is momenteel echter rolstoeltoegankelijk. Mocht dit aangepast moeten worden dan kunnen wij dat na plaatsing bekijken.

Er wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten en er zijn geen andere verkeersveiligheidsproblemen. Het advies is verkeerskundig positief.

Wat betreft de vraag waarom de containers niet aan de overzijde in het gras worden geplaatst: dan moet er groen worden opgeofferd terwijl er nu in het straatwerk geplaatst kan worden. Ook hangen de takken van de bomen in de weg, zeker als er ook een PBD container geplaatst wordt. Lediging van de bakken vlak voor de bocht is makkelijker dan in de bocht (waar mensen kunnen proberen om het voertuig te passeren, aangezien de bocht nogal breed is).

Deze zienswijzen brengen een wijziging in het ontwerp-besluit wat betreft het toevoegen van een PBD-container. Voor het overige geven ze echter geen aanleiding tot een verandering.

Locatie 81-26 (Dokter Van Haeringenplantsoen)

Hierop is 1 telefonische zienswijze ontvangen waarop later nog schriftelijk een aanvulling is gegeven. Indiener verzoekt om het brengparkje te verplaatsen naar een klein stukje verderop in de straat en geeft dit rood omcirkeld aan op het locatieplan. In de vorige ronde is ook rekening gehouden met mensen die er het zicht op hadden, dat geldt nu voor anderen en op de nu gesuggereerde plek kijkt niemand erop uit. In de aanvulling geeft hij nog als wens aan: niet aan de zuidwestelijke kant of voor een raam of balkon. Ook geeft hij aan dat het een stuk straat is waar geregeld auto's staan (overzicht) en vele auto's daar met hoge snelheid rijden – ondanks het bord Verboden in te rijden – zodat er een gevaarlijke situatie zal komen door dit brengpark op deze plek.

Ook vraagt hij zich af of er een bezoek kan worden gebracht om de situatie te bekijken, dat is bij de vorige ronde wel gedaan. En daardoor is nu deze verplaatsing voorgesteld zodat ze niet op een stukje gras zouden komen, deze persoon heeft het dus mooi voor elkaar gekregen en wij zitten ermee, vindt hij. Voor deze plek worden struiken verwijderd, ook zonde. Waarom kunnen de bestaande containers niet gewoon blijven?

Onze reactie hierop is:

-Plaats: Wij kiezen bij nader inzien inderdaad voor een andere plaats. Maar de alternatieve plaats die indiener aangeeft is niet geschikt, het heeft in het algemeen niet onze voorkeur om containers te plaatsen in een groenstrook. Ook moeten we rekening houden met de ligging van kabels en leidingen en die lopen door deze groenstrook, en ook op de plek die wij oorspronkelijk in gedachten hadden, waardoor de containers daar niet geplaatst kunnen worden. In overleg met de afdeling verkeer wijken we daarom uit naar de parkeervakken (achter de groenstrook, voor de apotheek). Een bezichtiging zoals indiener vraagt is wel mogelijk, maar wij zitten toch met dit gegeven.

-Verkeer: Deze argumenten behoeven geen bespreking meer aangezien nu in overleg met verkeer voor een andere situering is gekozen.

Deze zienswijze veroorzaakt een wijziging in het ontwerp-besluit: Voorgesteld wordt de containers te plaatsen op de parkeervakken tegenover het appartementencomplex Spoorstraat 2-28. Voor deze locatie wordt een nieuwe aan- en toewijzingsprocedure gestart.

25-7-2022

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 long horizontal stroke at the end.

mevrouw T. van den Berg, wnd.