

BarentsKrans

Aantekenen

Gemeenteraad van Koggenland
Postbus 21
1633 ZG AVENHORN

t 070 - 376 06 26

f 070 - 361 53 69

e joost.huijgen@barentskrans.nl

behandelaar mr. J.A. Huijgen, advocaat

onze ref. 136364/20151910/211

10 mei 2022

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hensbroek-Woningbouwplan Julianaweg 1

Geachte leden van de Raad,

Namens Dekker Chrysanten B.V. ("Dekker Chrysanten") gevestigd aan de Julianaweg 6 a te Hensbroek en Molenaar Agriculture B.V., ("Molenaar") gevestigd aan de Julianaweg 2c te Hensbroek, maak ik hierbij gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het thans ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan Hensbroek-Woningbouwplan Julianaweg 1.

Dekker Chrysanten en Molenaar Agriculture

Zowel Dekker Chrysanten als Molenaar zijn familiebedrijven met een rijke historie en een wereldwijde reputatie.

Dekker Chrysanten is met een historie van meer dan 60 jaar één van de allergrootste veredelaars en vermeerderders van chrysanten ter wereld (www.dekkerchrysanten.com). Vanuit haar hoofdvestiging in Hensbroek is Dekker Chrysanten continu actief met innovaties op het gebied van de hoogwaardige veredeling van chrysanten, en verduurzaming van de teelt daarvan. Bij Dekker Chrysanten werken wereldwijd 1200 personen, waarvan 170 in Hensbroek. Het bedrijf in Hensbroek beslaat een oppervlakte van 13 ha.

Molenaar is al meer dan 50 jaar ter plaatse actief. Molenaar richt zich op de teelt van pioenrozen, zowel bloemen als stekken. Deze worden ter plaatse verwerkt en wereldwijd geëxporteerd (www.molenaaragriculture.nl). Molenaar beschikt in Nederland over een areaal van 26 ha. Voor de teelt van pioenrozen, die op haar locatie aan de Julianaweg in Hensbroek worden verwerkt.

De woningbouwontwikkeling in Hensbroek en de verkeersafwikkeling/verkeersveiligheid

Dekker Chrysanten en Molenaar benadrukken dat zij op zich niet gekant zijn tegen de door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouw. Hun zorg is erin gelegen dat de verkeersafwikkeling van en naar de woningbouwlocatie via de Julianaweg (het gedeelte tot de Dorpsweg) zonder

BarentsKrans

aanpassingen tot verkeersonveilige situaties leidt, met name door vermenging op de Julianaweg van zwaar vrachtverkeer enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds.

Zowel Dekker Chrysanten als Molenaar zijn voor de aan- en afvoer van hun producten en grondstoffen afhankelijk van zwaar vrachtverkeer over de Julianaweg. Van en naar Dekker Chrysanten rijden in de huidige situatie 30 tot 40 vrachtwagens per dag, terwijl daarnaar ongeveer 120 personenauto's van en naar Dekker Chrysanten rijden. Dit aantal zal naar verwachting in de nabije toekomst nog toenemen door uitbreiding van het bedrijf. De vervoersbewegingen vinden plaats vanaf de vroege ochtend (vanaf 4.00 uur).

Bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd een onderzoek van Goudappel. Volgens Goudappel zou de Julianaweg in de huidige situatie 700 verkeersbewegingen per etmaal aankunnen en zou dit aantal ook in de situatie mét woningbouw niet worden overschreden. Goudappel baseert zich daarbij op een niet-recente verkeerstelling (2017) waaruit zou volgen dat er in de huidige situatie 331 voertuigbewegingen per etmaal op de Julianaweg zijn

Door de in het ontwerpbestemmingsplan voorziene woningen zullen de verkeersbewegingen met 376 toenemen (Goudappel pag. 7). Het totaal aantal verkeersbewegingen op de Julianaweg zal $(331 + 376)$ 707 per etmaal bedragen. Dat is alleen al méér dan de 700 verkeersbewegingen die Goudappel op pag. 7 van het rapport als aanvaardbaar weergeeft. Daar komt bij dat zowel Dekker Chrusanten als Molenaar de mogelijkheid hebben om uit te breiden (Molenaar zal in mei 2022 nieuwbouw realiseren bestaande uit verwerkingsruimten en een laaddock) waardoor het aantal verkeersbewegingen toe zal nemen.

Goudappel (pag. 7) komt vervolgens tot een reductie met 222 verkeersbewegingen vanwege 3.476 m² bedrijfsruimte die zou worden onttrokken. Dat is om twee redenen ten onrechte. Ten eerste omdat die bedrijfsruimte feitelijk niet meer actief is en daarom geen of nauwelijks verkeersbewegingen genereert. Ten tweede omdat de 222 verkeersbewegingen die per etmaal zouden worden gegenereerd door die 3.476 m² bedrijfsruimte ook in een normale bedrijfssituatie een enorme overschatting is van het aantal verkeersbewegingen. Om een voorbeeld te geven: Dekker Chrysanten zou, met haar veel grotere bedrijfsoppervlakte (130.000 m²) aan de Julianaweg in die theoretische benadering van Goudappel op etmaalbasis vele duizenden verkeersbewegingen over de Julianaweg genereren.

Conclusie is dat door de aan de Julianaweg voorziene woningbouw de huidige verkeerscapaciteit van de Julianaweg (zonder maatregelen) al wordt overschreden.

Maar er is naast het capaciteitsprobleem een tweede probleem met de voorgenomen ontsluiting van de nieuwe woningen over de Julianaweg dat minstens zo ernstig is.

Goudappel miskent in haar rapport namelijk dat zelfs al zou de capaciteit van de Julianaweg voldoende zijn, daarmee geenszins vaststaat dat sprake zal zijn van een verkeersveilige situatie op de Julianaweg. Op een aanzienlijk deel van de voor ontsluiting van de nieuwe woningen aangewezen Julianaweg is geen gescheiden voetpad aanwezig en een fietspad ontbreekt volledig. Op deze smalle weg treedt daardoor vermenging op tussen zwaar vrachtverkeer naar Dekker Chrysanten en Molenaar en fietsers en voetgangers. Hierdoor ontstaan verkeersonveilige situaties waarmee in het ontwerpbestemmingsplan geen of onvoldoende rekening wordt gehouden. De oplossing die Goudappel in het rapport aandraagt voor de ontoereikende verkeerscapaciteit van de Julianaweg (grasbetontegels

BarentsKrans

in de berm van de Julianaweg tussen de Dorpsweg en de Roodeswerf) vormen geen oplossing voor de verkeersveiligheid omdat daardoor geen scheiding tussen vrachtverkeer en langzaam verkeer wordt bewerkstelligd. Hoe Goudappel kan spreken (pag. 8) over een *verkeersveilige route over de Julianaweg* wekt dan ook grote verbazing. Het vorengaande geldt temeer daar in de bestaande situatie voor vrachtverkeer de bocht vanaf de Julianaweg naar de Dorpsweg al gecompliceerd is.

In het rapport van Goudappel (pag. 7) wordt wel gesproken over een voetgangersverbinding met het Nieuwe Hof, maar niet over een verbinding voor fietsers anders dan via de Julianaweg. Onduidelijk is dan ook of een dergelijke fietsverbinding tot stand zal worden gebracht.

Conclusie:

Dekker Chrysanthen en Molenaar roepen Uw Raad op om niet met het ontwerpbestemmingsplan in te stemmen zonder dat tegelijkertijd is zorggedragen voor een duurzaam veilige ontsluiting van de nieuwe woningen. Zij zijn graag bereid om mee te denken hoe de verkeersveiligheid wél kan worden gewaarborgd.

Teneinde ervan verzekerd te zijn dat deze zienswijze u bereikt zend ik deze zowel aangetekend als per gewone post.

Hoogachtend,



J.A. Huijgen