

GROOT ONDERHOUD DE BIEZEN, BOSKOOP

verslag DIGITALE INFORMATIEBIJEENKOMST, 25 oktober 2021 (TEAMS)

(1) Opening en mededelingen

De externe voorzitter van de Informatiebijeenkomst Paul Weststrate heet iedereen van harte welkom namens de gemeente Alphen aan den Rijn, BAM Infra en ingenieursbureau Iv-Infra. Hij introduceert zichzelf en zijn collega's en licht het doel van de avond toe: de bewoners informeren over de voorbereiding en uitvoering van het groot onderhoud aan de Biezen. De gemeente Alphen aan den Rijn en BAM Infra, samen het bouwteam vormend, willen zo veel mogelijk vragen van de bewoners beantwoorden.

De voorzitter nodigt de leden van het bouwteam uit zichzelf kort voor te stellen:

- Jan Koeckhoven: projectleider bij de gemeente Alphen aan den Rijn
- Cor Brunt: ontwerpleider bij de gemeente Alphen aan den Rijn
- Bert Staarink: projectleider bij BAM Infra
- Paul Zijlstra: werkvoorbereider bij BAM Infra
- Ronald van Galen: hoofduitvoerder bij BAM Infra. Hij is vanavond als toehoorder aanwezig om uit eerste hand te horen wat de vragen en opmerkingen van de bewoners zijn.

De voorzitter vraagt aan Jan Koeckhoven wat er tot nu toe gebeurd is binnen het project. Jan Koeckhoven vertelt dat het project in eerste instantie samengevoegd was met de werkzaamheden rondom de A.P. Van Neslaan, maar dat het daarna is losgekoppeld vanwege de problematiek. Er is veel onderzoek gedaan in de Biezen de afgelopen jaren (boomwortels, milieu) en het project is lastig vanwege o.a. het behoud van de bomen, verlegging van de kabels en leidingen, de restsanering en de slappe bodem. Tijdens de werkzaamheden wordt ook de bereikbaarheid voor de bewoners zo goed mogelijk geregeld. Eerder is al een brief hierover naar de bewoners gestuurd, waarbij zij ook zijn uitgenodigd voor deze informatieavond.

De voorzitter licht kort het programma van de avond toe en geeft hierna het woord aan Cor Brunt om de aanleiding voor het project toe te lichten en uit te leggen wat er tot nu toe gedaan is. Hij zal ook ingaan op de toekomstige situatie.

(2) Het project

Cor Brunt (ontwerpleider bij de gemeente) licht toe wat het projectteam tot nu toe heeft gedaan ten aanzien van het groot onderhoud.

De aanleiding voor dit project is de bezweken fundering uit 2007-2008 bij de vorige renovatie van de Biezen en de slechte staat van het riool. De uitgangspunten zijn het behoud van de huidige bomen, waardoor de kabels en leidingen naar de weg verlegd moeten worden, en een restsanering om de vervuilde bodem op te ruimen.

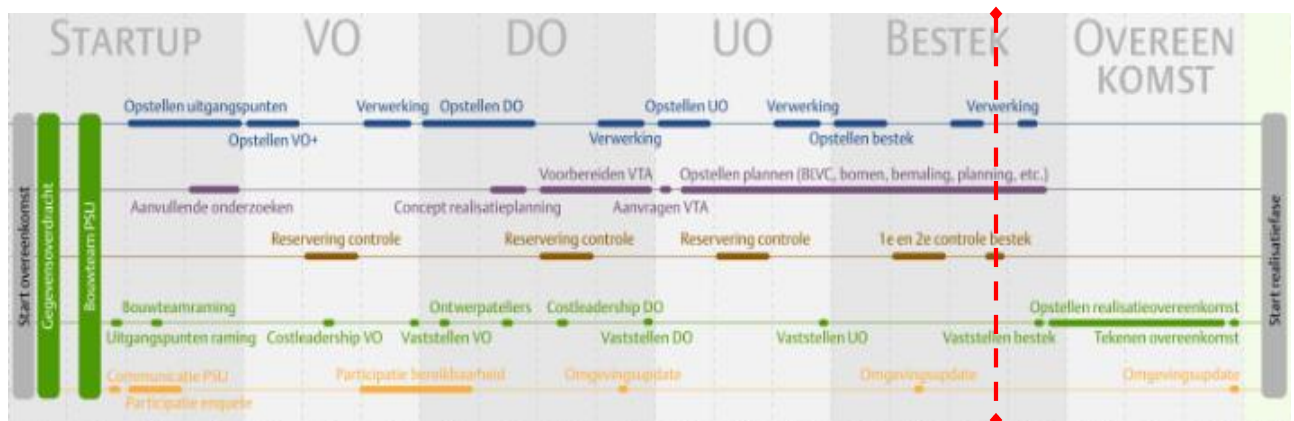
Wat is er tot nu toe gedaan?

Richting de bewoners

- Informatiebrieven
- Enquêtes en terugkoppeling
- Persoonlijke gesprekken

De techniek

- Inmeting en bodemonderzoeken
- Afstemming kabels- en leidingeigenaren
- Uitwerken varianten en berekeningen
- Kostencalculaties



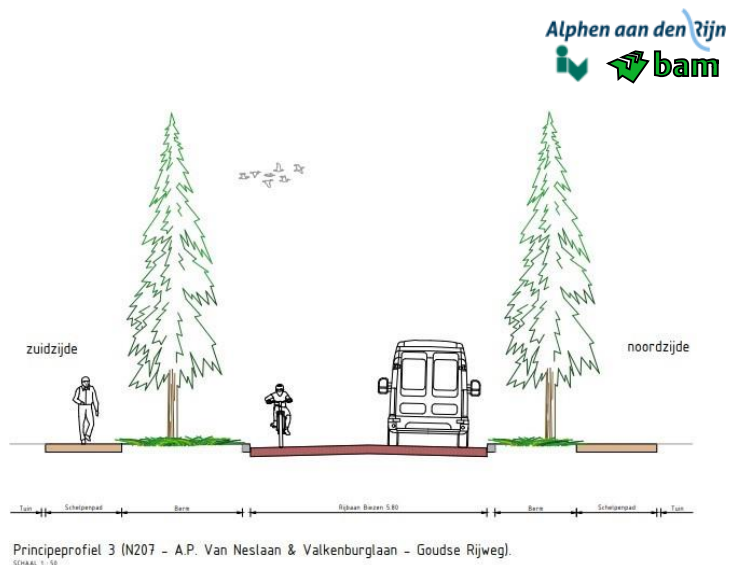
Er is inmiddels een aantal informatiebrieven naar de bewoners gestuurd en ook een enquête, waarvan de resultaten aan hen zijn teruggekoppeld. Daarnaast is een aantal persoonlijke gesprekken met bewoners gevoerd. Het werk wordt voorbereid door het bouwteam, wat wil zeggen dat de gemeente vroegtijdig de markt erbij heeft gehaald. Er is een aanbesteding gehouden waarbij BAM de beste aanbieding had, en de gemeente is vervolgens een klein jaar geleden samen met BAM Infra en ingenieursbureau Iv-infra in het proces verdergegaan.

VO staat voor Voorlopig Ontwerp, daarbinnen is een aantal varianten van vooral de funderingsconstructie gemaakt die in plaats komt van de huidige schuimbetonlaag. Binnen verschillende fases worden en zijn kostencalculaties gemaakt. Dit past binnen het budget grootonderhoud. Over het gehele traject is afstemming met Liander en Van Voskuilen, die zorgen voor verlegging van de kabels en leidingen. Inmiddels is het bouwteam aan het einde van het technisch ontwerp gekomen en gaat het nu richting de voorbereidingen van de uitvoering. Vanavond wil het team de bewoners meenemen in waar het, gedurende het proces, tegenaan is gelopen.

De inrichting blijft nagenoeg hetzelfde bovengronds, alleen in plaats van de huidige straatstenen komt asfalt. Er komt ook een nieuwe brug. Om informatie over zettingen in de ondergrond te verzamelen wordt aan het begin van het werk een proefvak bodemdaling gemaakt, waarin meetapparatuur wordt geplaatst.

De inrichting

- Nieuwe situatie
- Nieuwbouw brug
- Proefvak bodemdaling
- Groeninrichting



Heel recent is het verzoek binnengekomen van de gemeentelijke afdeling beheer om te kijken hoe de onderhoudskosten voor de beplanting kunnen worden verlaagd. Dit verzoek is echter zo recent dat er nu nog weinig over gezegd kan worden. Naar verwachting wordt de huidige beplanting vervangen door deels gazon en nieuwe heesters.

Nieuwe situatie



Illustratie: het traject van de Biezen (in 2-en geknipt).

Het grijze gebied is de scope van het project, de werkgrenzen zijn van de Goudse Rijkweg tot aan het doodlopende stukje bij de N207. Het riool wordt compleet vervangen ter hoogte

van Biezen 146-166 en tussen de Tuinstraat en de Valkenburgerlaan. In de rest van de Biezen wordt alleen het regenwaterriool vernieuwd.
De brug, ter hoogte van nr. 51 wordt ook vervangen.



Impressie van het nieuwe asfalt



7

De foto van de Reijerskoop laat zien dat ook op de Biezen rood asfalt komt met streetprint.



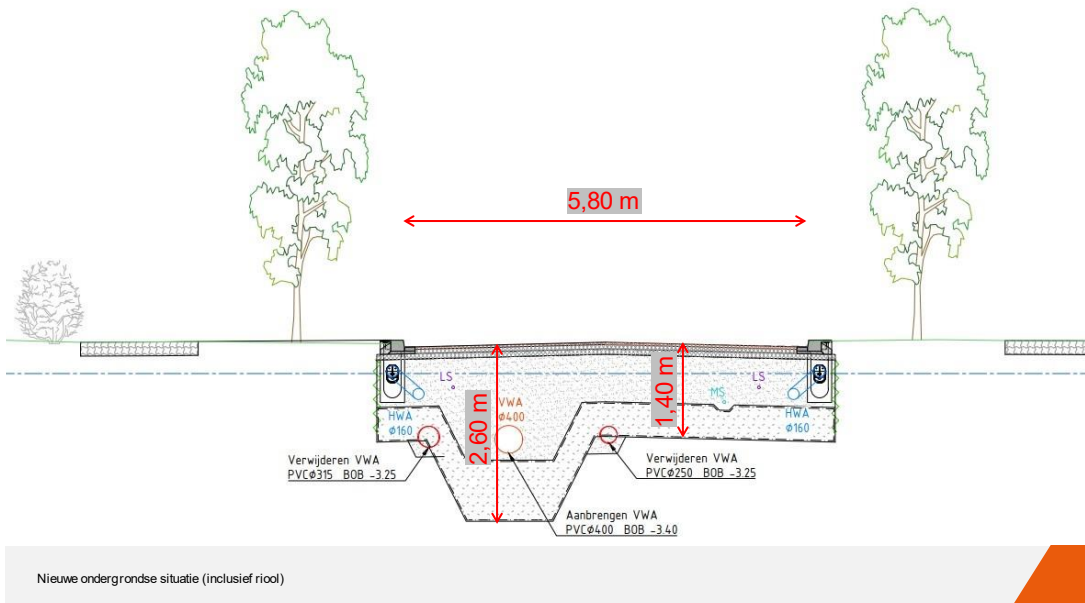
Impressie van de nieuwe brug t.h.v. Biezen 51



8

Er is een impressie gemaakt van de nieuwe brug ter hoogte van de Biezen nr. 51.

Nu volgt een nadere toelichting van wat in de ondergrond gebeurt.



De huidige schuimbetonlaag verdwijnt en daar wordt 1,40 meter ontgraven vanaf de bestaande bovenkant maaiveld voor de nieuwe evenwichtsconstructie. Er wordt bims en daarop flugzand aangebracht, het gaat hierbij om een lichtgewichtconstructie van poreus materiaal van vulkanische oorsprong. De Biezen wordt grotendeels circa anderhalve meter afgegraven, bij bepaalde stukken (nr. 90 t/m nr. 120) dieper. Bovenop de bims (zwarte gestreepte stippelijntjes) komt flugzand. Hiervoor is gekozen zodat werkzaamheden door nutsbedrijven uitgevoerd kunnen worden, zoals het aanbrengen van kabels en leidingen onder het asfalt.

Het project kent een aantal uitdagingen: het behoud van de bomen die cultuurhistorische waarde hebben, en de verhuizing van de kabels en leidingen naar de rijbaan. Aan de waterleiding worden geen werkzaamheden uitgevoerd, aan de elektriciteitskabels wel. De gasbuizen komen niet binnen de rijbaan te liggen.

Het voorbereiden van de bodemsanering heeft veel tijd gevergd. Met de omgevingsdienst is alles in kaart gebracht en worden nu de laatste zaken geregeld zoals bijvoorbeeld de grondafvoer.

Tenslotte is er de bereikbaarheid. De omgevingsmanager gaat de bewoners verder informeren en met hen in gesprek, om te kijken of specifieke nadere afspraken gemaakt moeten worden.

Vervangen c.q. verplaatsen van gasleidingen en elektrakabels wordt uitgevoerd door de firma Van Voskuilen. Er volgt nog informatie wie voor dat werk de contactpersoon zal zijn bij Van Voskuilen.

(3) Eerste vragenronde

De voorzitter geeft de bezoekers nu de gelegenheid om vragen te stellen.

- Een bewoner vraagt welke redenen de doorslag hebben gegeven asfalt met streetprint te kiezen in plaats van klinkers, aangezien klinkers toch beter voor de waterafvoer en tegelijkertijd ook duurzamer zouden moeten zijn.
Jan Koeckhoven antwoordt dat asfalt het verzoek is geweest van de wegbeheerder en stenen veel onderhoud kosten. Om de bomen te sparen is er aan weerszijden van het wegdek weinig ruimte. Bij klinkers zou een veel steviger band nodig zijn om de klinkers op hun plek te houden. Bij asfalt vergt de opsluiting van de weg minder ruimte. Asfaltverharding met streetprint geeft het uiterlijk van stenen en is beter voor het zware verkeer wat over de weg komt. Het water zal afgevoerd worden via kolken aan de zijkant van de weg, daar heeft deze keuze verder geen invloed op. Bert Staarrink voegt hieraan toe dat voor klinkers ook weer fundering nodig is, die vervolgens bijvoorbeeld weer kan verzakken en ook diepere ontgraving nodig heeft. En er zijn in het werk meer transportbewegingen nodig voor klinkers dan voor streetprint.
- Een bewoner vraagt waarom het proefvak bodemdaling bij nr. 157 komt aangezien dit vlak bij de brug ligt, en dus mogelijk niet representatief is.
Cor Brunt antwoordt dat het wel representatief is en dat men zo snel mogelijk – dus meteen aan het begin van het werk – wil kunnen zien wat er gebeurt op het vlak van bodemdaling.
- Een bewoner vraagt of ten aanzien van de onderbeplanting van bomen er nog inspraak mogelijk is, in verband ook met de mogelijk te verwachten parkeeroverlast en hondenpoep.
Cor Brunt antwoordt dat de huidige onderbeplanting met rozenstruiken erg bewerkelijk is, maar mogelijk zo kan blijven, maar het kan ook gazon worden met struiken, dat ligt aan de keuze van het beheer. Hierover zal nog gecommuniceerd worden naar de bewoners.
- Een bewoner vraagt of er in relatie tot de onderbeplanting ook mogelijkheden zijn met betrekking tot parkeren.
Cor Brunt antwoordt dat parkeren niet kan vanwege de bomen; de wortels zouden te zwaar belast worden.
- Een bewoner vraagt of de oude kabels onder het schelpenpad blijven liggen.
Cor Brunt bevestigt dit.
De bewoner vraagt hierop of dit nog consequenties voor het milieu heeft.
Cor Brunt geeft aan dat dit niet direct het geval is. Kabels hebben een lange afschrijvingstermijn, het gebeurt op deze wijze op meerdere plekken in Nederland.
- Een bewoner vraagt of glasvezelkabels meegenomen kunnen worden in het ontwerp.
Jan Koeckhoven geeft aan dat hij dit een logische vraag vindt. De gemeente heeft dit bekeken en aangekaart bij de nutsbedrijven. De gemeente is al een aantal jaren met KPN in gesprek en zij geven aan nog niet toe te zijn aan aanleg van glasvezelkabels voor de Biezen. De gemeente is hier niet blij mee. De zaak is opgeschaald en loopt al vrij lang, er wordt gekeken of een ander telecombedrijf een rol kan spelen. Jan Koeckhoven legt uit dat de gemeente afhankelijk is van marktpartijen, maar het zou

onacceptabel zijn als na de werkzaamheden de straat alsnog weer open zou moeten voor telecom.

- Een bewoner vraagt naar de toepassing van snelheidsremmende maatregelen, dit in verband met de 30 km/u-zone.

Cor Brunt antwoordt dat de Biezen van zichzelf een paar natuurlijke, snelheidsremmende obstakels heeft. Daarnaast worden in de nieuwe situatie plateaus aangebracht bij de kruisingen met de zijstraten. Een plateau is wat minder stijl dan een drempel, er wordt meer aanloop gebruikt om de verhoging te krijgen. Dit alles bij elkaar is vanuit verkeerskundig oogpunt genoeg om 30 km/u te handhaven. Ook het uiterlijk met streetprint heeft een snelheidsremmend effect.

- Een bewoner vraagt of het zijstraatje van de Biezen ingericht wordt als uitrit. Cor Brunt bevestigt dit. Dit betekent altijd voorrang verlenen aan het verkeer op de Biezen.

- Een bewoner vraagt of streetprint goed hersteld kan worden als ooit de weg nog eens moet worden opengebrouwen. .

Cor Brunt antwoordt dat dit in principe wel kan maar dat nutsbedrijven in eerste instantie vaak kiezen voor dichtblokken met stenen, waarna nieuw asphalt volgt. Makkelijk is het daarom niet.

De voorzitter rondt hiermee de eerste vragenronde af en geeft het woord aan Bert Staarink, projectleider vanuit BAM, voor een toelichting op de fasering en uitvoering van de werkzaamheden.

(4) Fasering en uitvoering werkzaamheden

Bert Staarink vertelt dat het een uitdagend project is qua ontwerp. Bij de aanpak van het project is ook gekeken naar optimale snelheid en de efficiëntie van de werkzaamheden. Er is continu afstemming met het team van de kabels en leidingen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Je ontkomt echter niet aan enige tijdelijke onbereikbaarheid. Men wil daarbij in overleg met de belanghebbenden proberen maatwerk te leveren. Hij gaat nu eerst even wat meer over de grote lijnen van de aanpak vertellen.

Planning en fasering

Omschrijving werkzaamheden:

0. Aanleggen tijdelijke in/uitrit N207 en kabel Goudse Rijweg

1. Grondwerk, riool, en tijdelijke situatie

2. Kabels en leidingen (firma Van Voskuilen)

3. Afbouw definitieve situatie



Het werk start bij de Goudse Rijweg en gaat richting de N207. Er is gekozen voor deze startlocatie om een soepele aanvoer van spullen en materiaal te regelen, waardoor ook minder overlast is voor de bedrijfsvoering op de andere wegen. Er wordt dan zo snel mogelijk een tijdelijke situatie gecreëerd in elk van de vier werkvakken die na elkaar aan de beurt komen. De nutsbedrijven volgen de grondwerkzaamheden per werkvak, zodat de doorlooptijd korter is en de bereikbaarheid beter blijft. Als Van Voskuilen klaar is met de kabels en leidingen komt BAM hier vervolgens weer achteraan voor een definitieve afbouw. Bij het asfalt aanbrengen zal de bereikbaarheid ook tijdelijk weer minder zijn maar de keuze voor asfalt helpt wel bij de snelheid van het proces. De bedoeling is dit jaar met het creëren van een tijdelijke bouwwinrit aan de N207 te beginnen, ten behoeve van het werkverkeer. *N.B. nagekomen bericht: Inmiddels is besloten om niet dit jaar maar in januari 2022 te starten met de uitvoering van deze werkzaamheden.*

De globale planning en fasering bestaat uit vier vakken. Vak 1 zou 22 december 2022 gereed moeten zijn. Vak 2 moet dieper ontgraven worden omdat daar ook de riolering moet worden vervangen, dus dat duurt wat langer. Met omgevingsmanager Eddie Wienk wordt per vak nadere informatie aan de bewoners verstrekt over onder meer doorlooptijden en afsluitingen.

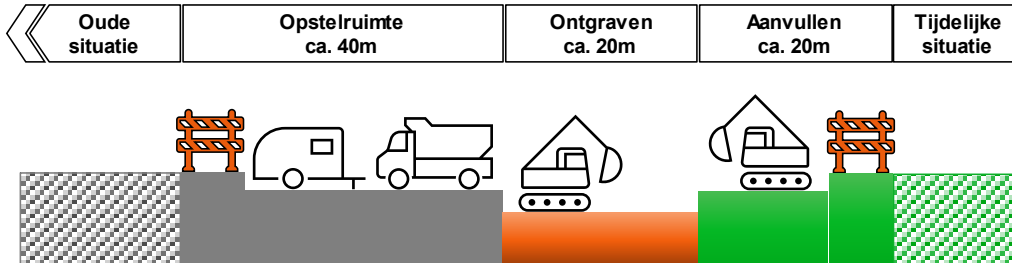


Planning en fasering

VAK 4 A.P. van Neslaan – N207	VAK 3 Valkenburgerlaan– A.P. van Neslaan	VAK 2 Tuinstraat– Valkenburgerlaan	VAK 1 Goudse Rijweg –Tuinstraat
Gw, riool, tijdelijk jul '22 t/m sep '22	Grondw erk, riool, en tijdelijke situatie mei 2022 t/m jun 2022	Grondw erk, riool, en tijdelijke situatie mrt 2022 t/m mei 2022	Grondw erk, riool, en tijdelijke situatie jan 2022 t/m feb 2022
K & L dec '22 t/m mrt'23	Kabels en leidingen (Van Voskuilen) aug 2022 t/m jan 2023	Kabels en leidingen (Van Voskuilen) mei 2022 t/m sep 2022	Kabels en leidingen (Van Voskuilen) mrt 2022 t/m jul 2022
Afbouw mrt '23 t/m jun '23	Afbouw mrt 2023 t/m jun 2023	Afbouw sep 2022 t/m dec 2022	Afbouw sep 2022 t/m dec 2022

Werkvak

- Lengte werkvak : ca. 80 m
- Doorlooptijd vak 1, 3, 4: ca. 15 m per dag
- Doorlooptijd vak 2: ca. 5 m per dag

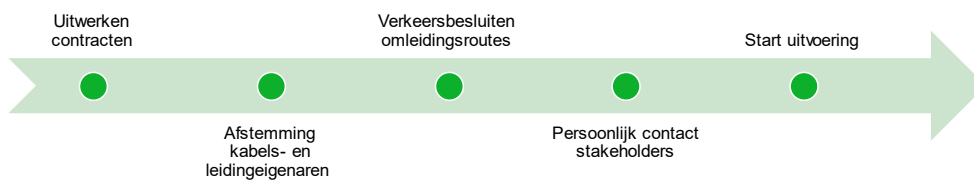


< >

18

Als we per werkvak kijken, dan is sprake van een volledige afsluiting van het werkvak in verband met de bodemsanering. Werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd. Daarbij ontstaat een tijdelijke situatie waarbij de weg wel bruikbaar is, maar men rijdt dan op stelconplaten. Dit betekent veel minder hinder. In vak 2 (waar sprake is van rioleringswerkzaamheden) is de hoop 5 meter per dag te halen. In de andere vakken gaan we uit van voortgang van het werk met zo'n 15 meter per dag. Voor doorgaand verkeer is de Biezen tijdens de werkzaamheden afgesloten. Tijdens de werkzaamheden voor de kabels en leidingen wordt wel geprobeerd verkeer zo veel mogelijk toe te laten. Bewoners moeten zo min mogelijk op de rijbaan parkeren, dit levert onveilige situaties op. De bewoners krijgen per fase nog routekaartjes verstrekt om aan bezoekers en leveranciers zo duidelijk mogelijk de situatie te laten zien.

Vervolg



< >

20

De specifieke bouwplanning wordt nu gemaakt met de mensen van de kabels en leidingen, de verkeersbesluiten zijn ingediend. De vervolgstap is dat de omgevingsmanager persoonlijk contact zal hebben met de specifieke gevallen waarbij maatwerk nodig is. Het is de bedoeling om in januari 2022 te starten.

(5) Tweede vragenronde

De voorzitter geeft de bezoekers de gelegenheid vragen te stellen.

- Een bewoner zegt dat er nieuwe huizen worden gebouwd aan de Biezen en vraagt of de fasering gelijk kan lopen met de renovatie en daarnaast hoe de nieuwe aansluitingen naar de huizen worden aangelegd.
Cor Brunt antwoordt dat de Biezenlanden, een nieuwbouwproject, aansluit op het werk aan de Biezen. De huisaansluitingen worden voorbereid voor aansluiting op het nieuw aan te leggen hoofdriool. Ook wordt voorzien in de aanleg van elektrakabels naar dit gebied en het plaatsen van een trafostation zodat later de weg niet weer open gebroken hoeft te worden door Liander.
- Een bewoner doet de suggestie over glasvezel contact te zoeken met andere aanbieders, en alvast lege mantelbuizen aan te leggen voor glasvezel in de toekomst.
- Een bewoner vraagt naar de breedte van de weg.
Cor Brunt antwoordt dat de huidige breedte van de Biezen 6 meter is op de meeste plaatsen, en dat dit iets breder is dan in de nieuwe situatie het geval zal zijn. Voor het behoud van de bomen moet de band (voor opsluiting van het wegdek) voldoende afstand tot de boomwortels houden. Daardoor gaat de breedte van ongeveer 6 meter naar 5,80 meter.
- Een bewoner vraagt of de plateaus op de weg ook geschikt zijn voor vrachtwagens.
Cor Brunt antwoordt dat plateaus minder hoogteverschil betekenen en er langere opritten zijn dan bij drempels het geval zou zijn. Er worden drempels toegepast die normaal gesproken in busroutes worden aangebracht, dus ook vrachtwagens moeten hier goed overheen kunnen rijden. Het is een aandachtspunt, er zullen binnenkort ook trillingsmetingen uitgevoerd worden.
- Een bewoner doet de suggestie dat voor het mogelijke herstel van streetprint bij voorbaat al een budget in de gemeentebegroting wordt opgenomen. Zodat er voldoende geld is voor reparatie inclusief herstel van het streetprint-patroon.
- Een bewoner vraagt hoe tijdens de werkzaamheden gemonitord zal worden of het goed gaat met de bomen.
Cor Brunt antwoordt dat dit grondig gebeurt. BAM zal een speciaal plan maken voor hoe om te gaan met de bomen. Er zal een European Treeworker (ETW'er) tijdens de werkzaamheden worden ingezet om te controleren dat de bomen geen risico lopen. Voor ieder mogelijk afzagen van de wortels zal met deze toezichthouder overleg moeten plaatsvinden.
- Een bewoner vraagt naar de bereikbaarheid, zij wonen in vak 2 en zijn benieuwd of ze daar kunnen komen als de werkzaamheden bezig zijn.
Bert Staarink antwoordt dat de detailplanning daarvoor nog gemaakt moet worden, in 10 dagen kan er in principe 150 meter afgewerkt worden. Met de auto is de locatie een korte periode niet bereikbaar. Te voet en met de fiets aan de hand wel via het schelpenpad.

- Een bewoner vraagt hoe met een elektrisch laadpunt omgegaan zal worden en of overleg mogelijk is voor de woningen die tijdelijk niet bereikbaar zijn. Bert Staarink antwoordt dat dit maatwerk is, ze zullen langskomen voor overleg over het laadpunt.
- Een bewoner vraagt wat bedacht is ten opzichte van het zijstraatje voor de opstelruimte voor de vuilcontainers. Cor Brunt antwoordt dat het enigszins aan de plannen voor de onderbeplanting ligt, de mogelijkheden worden onderzocht zodra hier een keuze in is gemaakt.
- Een bewoner vraagt hoe de vrachtwagens zullen moeten rijden met betrekking tot het tankstation. Cor Brunt antwoordt dat hij hierop samen met de omgevingsmanager terug zal komen. Er is in ieder geval altijd een omleidingsroute.
- Een bewoner vraagt of de eenrichtingsstatus van de zijstraten van de Biezen behouden blijven tijdens de werkzaamheden. Cor Brunt antwoordt dat de omgevingsmanager hier druk mee bezig is geweest, het zal ook afhankelijk zijn van de fasering. In sommige fases zal het tijdelijk toelaten van tweerichtingsverkeer onvermijdelijk zijn.
- Een bewoner vraagt of inmiddels alle vergunningen binnen zijn en wanneer precies begonnen wordt. Cor Brunt antwoordt dat de meeste vergunningen binnen zijn, er moet nog een verkeersbesluit gepubliceerd worden maar dat zal snel gebeuren. Er wordt naar gestreefd om in januari te starten.
- Een bewoner vraagt met wie je contact moet opnemen in het geval dat je ziet dat er iets misgaat. Cor Brunt antwoordt dat je de omgevingsmanager moet benaderen voor de werkzaamheden van het bouwteam.
- Een bewoner vraagt hoe de elektra en gas op de bestaande huizen aangesloten zullen worden. Cor Brunt antwoordt dat de nutsbedrijven bekijken hoe zij met boringen onder tuinen door de voorgevel bereiken voor de aansluiting.
- Een bewoner vraagt of de lantaarnpalen op dezelfde plaats zullen komen. Cor Brunt antwoordt dat de lichtmasten op dezelfde plaatsen blijven, omdat anders de wortels van de bomen gevaar lopen.
- Een bewoner vraagt of de Biezen op de huidige breedte kan blijven. Cor Brunt antwoordt dat 10 centimeter aan beide kanten extra nodig is voor het behoud van de bomen. Daarmee voldoet de Biezen nog steeds aan alle richtlijnen die gelden voor een 30 km/u-weg.
- Een bewoner vraagt of verkeerskundig over het plan is nagedacht. Cor Brunt antwoordt dat dit project onder afdeling beheer valt, inclusief de verkeerskundige verantwoordelijkheid. Bovengronds blijft alles gelijk aan de huidige situatie, op mogelijk enkele optimalisaties na. Dus per saldo verandert er verkeerskundig vrijwel niets.
- Een bewoner vraagt hoe de omrijbewegingen van het vrachtverkeer zijn bedacht. Bert Staarink antwoordt dat de gebiedsregisseur drie alternatieven aangeboden heeft waarbij gekozen wordt voor die met zo min mogelijk hinder. Cor Brunt zegt dat tijdens de werkzaamheden de omleiding per fase zal verschillen.

- Een bewoner stelt dat buitenlandse vrachtwagens bij de iets smallere weg tijdens achteruit inrijden nog meer last zullen krijgen van een gevaarlijke lantaarnpaal en vraagt of het mogelijk is dat zijn bedrijf een bredere inrit krijgt.
Cor Brunt antwoordt dat behoud van de bomen voorop staat en dat zoals eerder gezegd de lantaarnpalen niet zullen worden verplaatst. Eventuele aanpassingen aan een inrit zijn maatwerk, dus dit moet nader bekeken en besproken worden.
- Een bewoner vraagt of als huizen via het schelpenpad bereikbaar blijven, er niks aan het schelpenpad gedaan wordt.
Cor Brunt antwoordt dat er boomwortels onder zitten en daarom de ondergrond van het schelpenpad niet wordt aangepakt. Als afwerking wordt het schelpenpad opnieuw geëgaliseerd, deels met nieuwe schelpen.

De voorzitter rondt de tweede vragenronde af en vraagt aan Jan Koeckhoven naar zijn indruk van de avond.

(6) Nabeschuiving en afsluiting

Jan Koeckhoven vertelt dat veel maatwerk nodig zal zijn voor het behoud van de bomen. De omgevingsmanager heeft al veel voorwerk gedaan maar niet alle problemen wat betreft de bereikbaarheid zijn op te lossen. Bedrijven kunnen altijd opnieuw contact opnemen en dan kan gezamenlijk ingezoomd worden op de specifieke situatie. Het is voor veel mensen een lastig project.

De voorzitter sluit hiermee de Informatiebijeenkomst af. Het verslag en de powerpointpresentatie zullen naar de bewoners gestuurd worden. Hij bedankt de bewoners voor hun aanwezigheid, wenst iedereen een fijne avond en herhaalt nog één keer de relevante contactgegevens.

Contact

Website

www.alphenaandenrijn.nl/biezen

Bouw-app

zoek op "BAM Infra Projecten"

Eddie Wienk (BAM)
Omgevingsmanager

☎ 06 53 23 75 85

✉ biezen@bam.com



(Van Voskuilen)
Omgevingsmanager

☎ volgt

✉ volgt



N.B.: Nagekomen antwoorden op enkele vragen die via de chat op de valreep werden gesteld en niet tijdens de bijeenkomst zijn beantwoord:

1) Op dit moment zijn de brandkranen (water voor brandweer) niet of slecht terug te vinden. Wordt hiervoor de zichtbaarheid / herkenbaarheid verbeterd?

Antwoord:

De brandkranen zijn gelegen in het schelpenpad. Bij de afwerking van dit schelpenpad worden de brandkranen waar nodig vrij gemaakt en opgehoogd.

2) wordt er in het werkgebied nog gebruik gemaakt van een op/overslag ? I.v.m. eventuele hinder / minder parkeerruimte

Antwoord:

Op- en overslag vindt zoveel mogelijk plaats binnen het werkvak. De inrichting van depots, of het eventuele gebruik van terrein van derden wordt in nauw overleg gedaan.

3) Is het een idee halverwege het traject bv. juni 2022 nog eens zo'n plenaire sessie te organiseren?

Antwoord:

Voorafgaand aan de uitvoering worden per werkvak de direct omwonenden geïnformeerd over de exacte planning. Dit gebeurt via de omgevingsmanager, via brieven en via de website / app. Een plenaire sessie wordt daarom niet opnieuw georganiseerd.