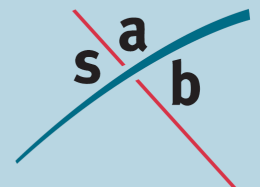


Nota zienswijzen

Inpassingsplan N833 Culemborg - Geldermalsen

Provincie Gelderland

Datum: 8 mei 2014
Projectnummer: 120701
Versie: eindconcept



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ontvangen zienswijzen	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Zienswijzen inpassingsplan	4
2.1	Zienswijze 1	4
2.2	Zienswijze 2	7
2.3	Zienswijze 3	12
2.4	Zienswijze 4	14
2.5	Zienswijze 5	20
2.6	Zienswijze 6	22
2.7	Zienswijze 7	23
2.8	Zienswijze 8	25
2.9	Zienswijze 9	27
2.10	Zienswijze 10	29
2.11	Zienswijze 11	30
2.12	Zienswijze 12	31
3	Overzicht aanpassingen	33
3.1	Inpassingsplan	33

Bijlage 1: Publicatie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het ontwerp-inpassingsplan N833 Culemborg - Geldermalsen van de provincie Gelderland heeft conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening, juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht als ontwerp in de periode van 12 december 2013 tot en met 22 januari 2014 voor een ieder ter inzage gelegen. Op 18 december 2013 is door de provincie Gelderland tevens een inloopbijeenkomst over het project georganiseerd waarin werd ingegaan op het ontwerp-inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan is digitaal beschikbaar gesteld op de provinciale website bekendmakingen.gelderland.nl en op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl.

In dit rapport is een overzicht opgenomen van de ingekomen zienswijzen. Deze zijn kort samengevat en van een provinciaal standpunt voorzien. Het standpunt is gebaseerd op de volledige zienswijze.

Verder is inzichtelijk gemaakt op welke aspecten het ontwerp-inpassingsplan zal worden aangepast. Daarnaast zijn de ambtshalve wijzigingen in de nota opgenomen.

1.2 Ontvangen zienswijzen

Bij de provincie Gelderland zijn 12 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn alle ontvankelijk verklaard.

Voor de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van deze nota.

1.3 Leeswijzer

In het navolgende hoofdstuk zijn de binnengekomen zienswijzen samengevat en beantwoord. In hoofdstuk 3 zijn de wijzigingen op het ontwerp-inpassingsplan, inclusief ambtshalve wijzigingen kort weergegeven.

2 Zienswijzen inpassingsplan

In dit hoofdstuk zijn de binnengekomen zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan samengevat en beantwoord.

2.1 Zienswijze 1

Agrivesta Wennekes B.V. heeft namens cliënten [REDACTED], bij brief van 13 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.1.1 **Schadeloosstelling verlies landbouwgrond**

Indiener geeft in de reactie aan schadeloos gesteld te willen worden voor het verliezen van landbouwgrond.

Reactie provincie

De provincie Gelderland wil, de voor de uitvoering van het plan noodzakelijk in eigendom te verkrijgen gronden, verwerven op basis van schadeloosstelling. Hierbij wordt naast de waarde van de grond, ook de overige door de belanghebbenden te lijden schade vergoed conform het bepaalde in de Onteigeningswet. In dit kader worden met betrekking tot de benodigde gronden taxaties uitgevoerd, waarna een bieding op de grond wordt gedaan. Het verwerven van de gronden en het bepalen van de schade-loosstelling is een opzichzelfstaand traject dat buiten de procedure van dit inpassingsplan loopt.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.1.2 **Verkeersveiligheid - oversteekpunten in relatie tot verbreding weg en nieuwe bomen**

Indiener geeft aan dat de oversteek van de N833 door de aanleg van een extra fietspad breder zal worden, hetgeen tot gevaarlijke verkeerssituaties kan leiden. Indiener maakt bezwaar tegen de aanplanting van extra bomen aan de noordzijde van de N833, omdat deze het zicht op de weg bij de oversteken bemoeilijkt.

Reactie provincie

Het oversteken van de weg wordt in de nieuwe situatie juist overzichtelijker en veiliger. Haaks oversteken van de weg wordt namelijk opgesplitst in twee fasen. Eerst kan het fietspad worden overgestoken en vervolgens de hoofdrijbaan. Van een gevaarlijke verkeerssituatie zal dan ook geen sprake zijn.

Een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe weg is bij de voorbereiding van de plannen een nadrukkelijke wens van de betrokken gemeenten geweest en als zodanig ook in de vastgestelde Landschapsontwikkelingsplannen van deze gemeenten opgenomen. In overleg met de gemeenten is in het ontwerp gekozen om het historische profiel van de Rijksstraatweg verder te benadrukken door de bestaande laanbeplanting zo veel mogelijk aaneen te rijgen tot een consistente structuur. Om onveilige situaties te voorkomen, is bij de situering van de bomen rekening gehouden met de

vigerende ontwerprichtlijnen van het CROW. Het CROW is onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer en stelt diverse richtlijnen, normen en instrumenten op, om de wegontwerper te helpen bij het maken van een optimaal en veilig wegontwerp.

Inmiddels is de situering van de nieuw aan te planten bomen op enkele locaties gewijzigd. Op de ontwerptekening die als bijlage bij het inpassingsplan is gevoegd is de nieuwe situatie weergegeven.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan, wel is als ambtshalve wijziging een nieuwe ontwerptekening bij de regels gevoegd waarop de situering van de nieuw aan te planten bomen te zien is.

2.1.3 Aanleg mantelbuis onder weg voor mesttransport

Indiener verzoekt de provincie voor de aanleg van een mantelbuis onder de N833, nabij het eigen perceel (perceel 0461), voor het transporteren van mest en daarmee beperking van het aantal oversteekmomenten per mestkar.

Reactie provincie

Dit specifieke verzoek betreft een uitvoeringsaspect en valt buiten de kaders van dit inpassingsplan. Voor de aanleg van de fietspaden en aanpassingen aan de rijbaan zijn deze werkzaamheden niet noodzakelijk. Zowel civieltechnisch als planologisch is het mogelijk de mantelbuis aan te leggen. Het inpassingsplan vormt hiervoor geen belemmering.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.1.4 Verbinding naast elkaar gelegen percelen

Indiener stelt voor om als onderdeel van de werkzaamheden van de aanleg van het fietspad, ook de percelen die niet in verbinding staan met elkaar, door middel van dammen met elkaar te verbinden. De in het werk vrijkomende grond kan hierbij gebruikt worden om de percelen te egaliseren.

Reactie provincie

Ook voor dit specifieke verzoek geldt hetzelfde als het gestelde onder 2.1.3. Zowel civieltechnisch als planologisch is het mogelijk de dammen aan te leggen. Het inpassingsplan vormt hiervoor geen belemmering.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.1.5 Breedte watergang in relatie tot onderhoud

Indiener stelt dat de sloot en de daarnaast gelegen strook van 1 meter door een slootbreedte van 6,45 meter niet goed kunnen worden onderhouden.

Reactie provincie

Als gevolg van overleggen tussen de provincie, bewoners en het waterschap is het ruimtebeslag van de sloten, waar mogelijk, zo veel mogelijk teruggebracht. Hiervoor zijn de sloten voorzien van steilere taluds (1:1,5) in combinatie met een iets bredere bodem. De provincie zal de sloot en de bermen zodanig onderhouden dat er geen overlast voor de eigenaren en gebruikers van de aangrenzende terreinen ontstaat.

Conclusie

De reactie leidt tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan: de westelijke plangrens wordt in oostelijke richting verschoven en komt daarmee op de westrand van de nieuwe (versmalde) sloot te liggen.

2.1.6 Verplaatsing eigendomsgrenzen nabij watergang

Daarnaast stelt indiener dat het onderhoud van de aanwezige drainage door de nieuwe indeling een verantwoordelijkheid wordt van de provincie, terwijl indiener stelt hier verantwoordelijk voor te zijn. Indiener stelt voor om de eigendomsgrens te leggen op de helft van de sloot, zodat het onderhoud van de gehele sloot door de provincie vanaf het fietspad kan plaatsvinden en de drainagebuizen nog onder het eigendom van de indiener valt.

Reactie provincie

Het bestaande drainagesysteem zal als gevolg van de werkzaamheden moeten worden aangepast. Deze aanpassingen vinden plaats in overleg met de eigenaren. Het bestaande drainagesysteem kan op de nieuwe watergang worden aangesloten, waarbij wordt geregeld dat de eigenaar – als hierboven bedoeld – verantwoordelijk blijft voor het drainagesysteem (en waarbij de provincie de sloot dusdanig onderhoudt dat er geen overlast voor de eigenaren en gebruikers van de aangrenzende terreinen ontstaat).

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2 Zienswijze 2

hebben in een schriftelijke reactie van 20 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

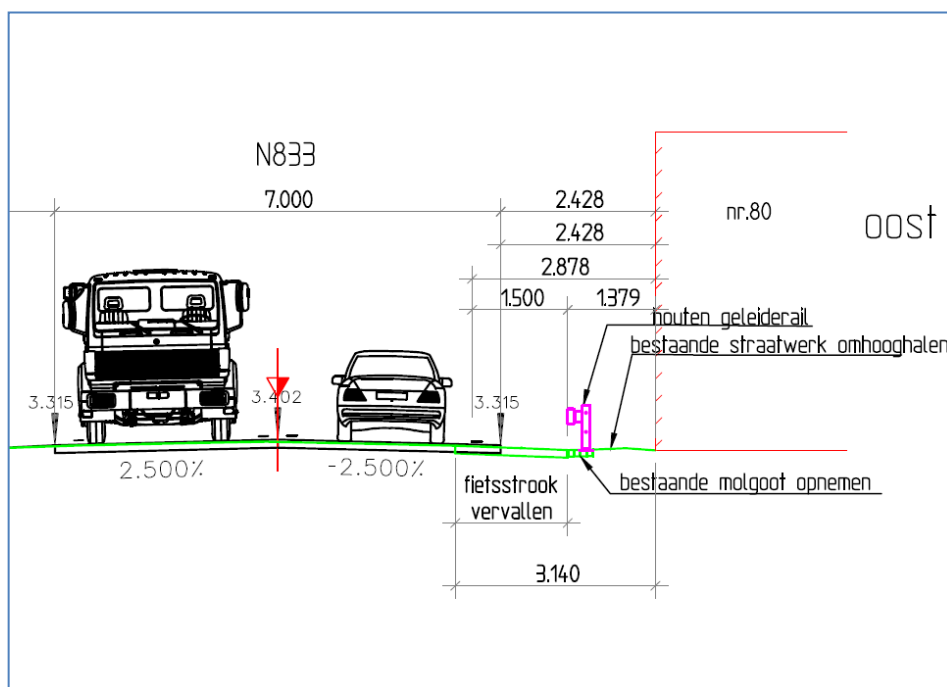
2.2.1 Verkeersveiligheid in verband met afstand woning tot weg

Indiener maakt bezwaar op het aanleggen van een vrijliggend fietspad en daarmee verbreden van het asfalt bestemd voor gemotoriseerd verkeer, zonder daarbij verkeersremmende maatregelen te nemen.

Reactie provincie

Het inpassingsplan voorziet in een verbreding van de verkeersbestemming aan de westzijde van de N833 ten behoeve van een vrijliggend fietspad. Aan de oostzijde, waar de woning ligt, blijft de planologische situatie ongewijzigd. Dit betekent dat de gronden, net als in de huidige situatie tot aan de westgevel van de woning bestemd zijn voor Verkeer. Binnen deze bestemming is de aanleg van een weg mogelijk, ongeacht of de weg is ingericht met een fietspad of alleen als rijbaan. De nieuwe inrichting van de weg, waarbij het fietspad op de rijbaan vervalt, en de rijbaan iets wordt verbreed is planologisch, dus ook op grond van het huidige bestemmingplan, toegestaan.

In de navolgende afbeelding is de rijbaan in de huidige en in de nieuwe situatie weergegeven. Op deze afbeelding is te zien dat in de huidige situatie de afstand tussen de rijbaan en de woning 3,14 meter bedraagt. In de nieuwe situatie bedraagt de afstand 2,43 meter. Dit betekent dat de rijbaan 0,71 meter dichterbij de woning komt te liggen.



Dwarsdoorsnede oude en nieuwe situatie inrichting N833 ter plaatse van huisnummer 80

De wijziging van de afstand op zichzelf is niet significant negatief van invloed op de verkeersveiligheid ter plaatse. Daarnaast is in overleg met de bewoners overeengekomen, dat tussen de rijbaan en de woning een houten geleiderail wordt geplaatst. Deze geleiderail (zie voorgaande afbeelding) zorgt niet alleen voor een bescherming van de woning, maar zorgt ook dat onderhoud aan de woning op een veilige manier kan plaatsvinden. Van een onveilige situatie zal dan ook geen sprake zijn.

Het nemen van snelheidsremmende maatregelen is niet nodig. Door de aanleg van een vrijliggend fietspad in combinatie met de herinrichting van de bestaande rijbaan zal de verkeersveiligheid namelijk verbeteren. De nieuwe breedte van de weg is verkeerskundig bepaald naar aanleiding van het gebruik van de weg en sluit aan bij de richtlijnen van de CROW. De rijbaan wordt tevens voorzien van een middenberm. De genoemde maatregelen reduceren de kans dat automobilisten van de rijbaan afraaken of op de andere weghelft of het fietspad terechtkomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.2 Gevelbescherming eigen woning

Indiener wil weten in welke vorm van gevelbescherming wordt voorzien van de eigen woning en wat de straal wordt van de bocht naar de Molenkade.

Reactie provincie

Met de indieners is afgesproken dat een houten geleiderail wordt aangebracht, dit zal dan ook in de uitvoering worden meegenomen. In de tekeningen, zoals deze opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan, is de oorspronkelijke uitgangssituatie weergegeven waarin de individuele afspraken met de bewoners nog niet zijn verwerkt. In de nieuwe ontwerp-tekening is de geleiderail echter wel opgenomen (zie hiervoor ook de afbeelding zoals weergegeven bij het antwoord onder 2.2.1). Daarnaast worden de laatste afspraken met de bewoners meegenomen in de verdere planvorming.

De straal van de bocht naar de Molenkade blijft gelijk aan de bestaande situatie.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.3 Verkeersveiligheid Molenkade

Ook stelt de indiener dat het gemotoriseerd verkeer van en naar de Molenkade zal leiden tot onveilige situaties en vraagt welke maatregelen hier getroffen gaan worden.

Reactie provincie

De situatie van de aansluiting van de N833 op de Molenkade nabij huisnummer 80 zal niet wezenlijk veranderen. De veiligheid van de aansluiting op de Molenkade staat in principe ook los van dit inpassingsplan. Immers, de maatregelen aan de N833 zijn ook op grond van het huidige bestemmingsplan toegestaan. De vormgeving sluit aan bij de richtlijnen van de CROW en de bochten worden voorzien van trottoirbanden.

Gezien het feit dat de Molenkade uitsluitend een functie heeft voor de aansluitende percelen, is het gebruik van deze weg beperkt. Ook het gebruik van de Molenkade door grote voertuigen, zoals op de begeleidende foto in de zienswijze is aangegeven, zijn incidenteel. Maatregelen om de veiligheid te verhogen vallen verder buiten de kaders van dit inpassingsplan en het wegontwerp. Om de verkeersveiligheid te vergroten ligt het meer voor de hand oplossingen te zoeken die zich richten op verkeersmaatregelen, zoals het instellen van een inrijverbod en/of eenrichtingsverkeer. Mochten de bewoners dergelijke maatregelen wensen dan wordt geadviseerd contact op te nemen met de gemeenten Culemborg en Geldermalsen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.4 Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaaï eigen woning

De indiener stelt dat eigen woning niet is meegenomen in het akoestische onderzoek. Indiener vraagt daarom om specifieke informatie met betrekking tot de geluidshinder van het wegverkeer op de eigen woning. Daarnaast wordt verwacht dat de verkeersintensiteit op de weg toeneemt.

Reactie provincie

Akoestisch onderzoek is alleen noodzakelijk op de locaties waar de weg van de N833 wordt verlegd. Nabij de woning Rijkstraatweg 80 blijft de weg gelijk. De beperkte verbreding van de rijbaan ziet uitsluitend toe op een veiliger inrichting en leidt niet tot een toename van het aantal verkeersbewegingen, ook om die reden is onderzoek niet nodig. Omdat de weg gelijk blijft zal er geen andere geluidsbelasting optreden. De oostelijke weghelft komt weliswaar iets dichterbij de woning te liggen, maar de westelijke weghelft ligt in de nieuwe situatie verder van de woning af. Van een verslechtering van de akoestische situatie zal dan ook geen sprake zijn.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.5 Indiener doet een verzoek om 'geluidsarm asfalt' of een inrichting als 50 of 60 km zone.

Reactie provincie

Omdat er geen toename van de geluidsbelasting plaatsvindt, hoeven er op grond van de Wet geluidshinder geen maatregelen te worden getroffen. Om geluidshinder terug te dringen heeft de provincie wel zelf beleid opgesteld: het Actieplan geluid 2013-2017 (te raadplegen via <http://www.gelderland.nl>). Eén van de belangrijkste maatregelen in dit actieplan is het aanleggen van stil asfalt bij regulier groot onderhoud aan de provinciale wegen. Een weg kan voor stil asfalt in aanmerking komen indien er langs de weg genoeg woningen liggen met een hoge geluidsbelasting. Er moet voldaan worden aan het afwegingskader dat in bijlage 1 van het Actieplan geluid is opgenomen. Daarin worden punten toegekend aan woningen met hoge geluidsbelastingen. Indien het puntenaantal op 1 kilometer weg boven de drempel van 7.000 uitkomt, wordt overwogen om stil asfalt te realiseren. Langs de N833 ter hoogte van de woning Rijkstraatweg 80 wordt dit puntenaantal echter niet gehaald. Daarmee komt dit weggedeelte ook vanuit het Actieplan geluid niet in aanmerking voor stil asfalt.

Een inrichting van de N833 als 50 of 60 km/u zone is ongewenst. De N833 is met 6.300 motorvoertuigen per dag een belangrijke gebiedsontsluitingsweg op provinciaal en regionaal niveau. Bij een dergelijke capaciteit hoort een goede doorstroming van het verkeer. Het verlagen van de snelheid tot 50 of 60 km/u gaat ten koste van de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van het gebied. Bovendien is uit het oogpunt van de verkeersveiligheid een aanpassing van de snelheid niet noodzakelijk.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.6 Zuigkracht en trillingen

De indiener stelt dat de toenemende zuigkracht en trillingen als gevolg van het verkeer zorgen voor een onprettig leefklimaat en een belasting voor de woning.

Reactie provincie

De beperkte verbreding van de rijbaan zal niet leiden tot extra zuigkracht. Omdat er nieuw asfalt wordt aangebracht zal de trillingshinder eerder leiden tot een afname van het aantal trillingen. Van een verslechtering van de situatie is dan ook geen sprake.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.7 Waardevermindering

De indiener stelt dat de waarde van de woning zal dalen.

Reactie provincie

U kunt bij de provincie, nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om planschade indienen. Het in behandeling nemen van dit verzoek is een opzichzelfstaand traject, dat buiten de procedure van dit inpassingsplan loopt. De nieuwe inrichting van de weg, waarbij het fietspad op de rijbaan vervalt, is planologisch, dus ook op grond van het huidige bestemmingplan echter al toegestaan.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.8 Gezondheid

De indiener stelt dat door de verwachte intensivering van de verkeersbewegingen er meer CO₂ uitstoot zal zijn.

Reactie provincie

Het inpassingsplan leidt niet tot een toename van het aantal verkeersbewegingen, van een toename van CO₂ uitstoot is dan ook geen sprake.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.2.9 Informatie

Indiener heeft vragen over de inrichting nabij de woning en de afwatering, en vraagt of er een nieuwe brug komt.

Reactie provincie

Zoals reeds aangegeven bij het antwoord onder 2.2.1 zal een houten geleiderail worden gerealiseerd. De afstand tussen de woning en de geleiderail zal ongeveer 1 meter bedragen. De strook tussen de kant van de nieuwe rijbaan en de geleiderail zal worden ingericht als berm. Voor de afwatering wordt een molgoot aangelegd. Tussen de geleiderail en de woning wordt in principe uitgegaan van hergebruik van het bestaande straatwerk. Voor het vrijliggende fietspad zal een nieuwe brug worden aangelegd. Bovenstaande inrichtingsmaatregelen worden in de uitwerking van het ontwerp naar de bestektekening meegenomen.

De bestaande brug zal gehandhaafd blijven voor de rijbaan van de N833. Mogelijk zal deze brug in de toekomst in het kader van groot onderhoud vervangen worden. Deze vervanging valt echter buiten de scope van dit project.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.3 Zienswijze 3

De Lorijn heeft, namens cliënt [REDACTED]

[REDACTED], bij brief van 21 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvangen.

2.3.1 Verlegging van de weg naar het oosten

Indiener is van mening dat een verschuiving van 10 meter van percelen met bestemming 'Verkeer' ten opzichte van het eigen perceel zeer nadelig is. De indiener verzoekt de weg verder naar het oosten te verleggen en de berm te versmallen.

Reactie provincie

In het ontwerp is getracht zo veel mogelijk rekening te houden met de bestaande eigendommen. Er is een optimalisatie gezocht tussen de wenselijke wegbreedte en de verkeersveiligheid, de akoestische situatie en de impact op particuliere eigendommen. Het verzoek om de weg naar het oosten te verschuiven is om bovenstaande redenen dan ook niet mogelijk. Voor de landschappelijke inpassing is de, in het ontwerp opgenomen bermbreedte nodig voor de aanplant van nieuwe bomen. Ook de berm kan daardoor niet versmald worden.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.3.2 Handhaven breedte watergang

Indiener verzoekt de huidige breedte van de watergang te handhaven in plaats van te verbreden. Deze mening komt voort uit overleg met het waterschap. Tevens kan de berm versmald worden.

Reactie provincie

Voor de landschappelijke inpassing is de in het ontwerp opgenomen bermbreedte nodig, voor de aanplant van nieuwe bomen. De berm kan daardoor niet versmald worden. Ten aanzien van de watergang wordt verwezen naar het antwoord bij 2.1.5.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.3.3 Uitrit eigen perceel voor landbouwverkeer

Indiener verzoekt de provincie om een bredere uitrit.

Reactie provincie

Dit specifieke verzoek betreft een uitvoeringsaspect en valt buiten de kaders van dit inpassingsplan. Voor de aanleg van de fietspaden en aanpassingen aan de rijbaan zijn deze werkzaamheden niet noodzakelijk. Het ontwerp gaat uit van de breedte van de bestaande inritten, het staat de indiener vrij om een verzoek in te dienen bij de ODR (Omgevingsdienst Rivierenland) voor een bredere inrit. Het inpassingsplan vormt hiervoor in ieder geval geen belemmering.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4 Zienswijze 4

[REDACTED], heeft in een schriftelijke reactie van 20 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.4.1 *Verzoek verlengen termijn terinzagelegging*

Indiener verzoekt de provincie het inpassingsplan voor een langere periode ter inzage te leggen, omdat aan zijn verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur nog niet tegemoet is gekomen.

Reactie provincie

De gevraagde informatie is op 22 januari 2014 toegezonden. De informatie had alleen betrekking op de data van de gehouden informatieavonden, ook zonder deze informatie heeft de indiener voldoende informatie gehad om een zienswijze in te kunnen dienen. Temeer omdat deze informatie via de diverse media reeds bekend is gemaakt. Het verlengen van de zienswijzeperiode is dan ook niet nodig.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.2 *Inspraak gemeenteraad Culemborg en omwonenden*

Indiener is van mening dat de gemeenteraad van Culemborg niet of nauwelijks is geraadpleegd in de besluitvorming omtrent het inpassingsplan van de N833, terwijl lokaal maatwerk vereist is als het gaat om de verkeersveiligheid. Ook verwijt indiener de provincie de inperking van het gemeentelijke belang op het gebied van de verkeersveiligheid, wat zich onder meer uit in het negeren van het inspraakrecht van burgers.

Reactie provincie

Artikel 3.26 Wro biedt onder voorwaarden de mogelijkheid voor de provincie om een inpassingsplan op te stellen. Dit inpassingsplan voorziet in aanpassingen aan een provinciale weg op het grondgebied van drie gemeenten. De aanpassingen betreffen de aanleg van vrijliggende fietspaden en het aanpassen van de rijbaan van de N833. De keuze voor een inpassingsplan is, mede vanuit het provinciale belang, dan ook een logische keuze. In de toelichting van het inpassingsplan wordt nader gemotiveerd waarom gekozen is voor het opstellen van een inpassingsplan.

Het inpassingsplan is in nauwe samenwerking tussen provincie, gemeenten en omwonenden tot stand gekomen. In alle fasen van de planvorming heeft structureel overleg plaatsgevonden tussen de gemeenten Culemborg, Geldermalsen en Buren. In alle overleggen en afstemmingsmomenten is gebleken, dat de gemeenten kunnen instemmen met het project en de wijze waarop het inpassingsplan de veiligheid van de N833 verhoogd. Ook lokaal maatwerk heeft plaatsgevonden op ontwerpniveau in overleg met omwonenden en gemeenten. Als de betreffende gemeenten lokale veiligheidsmaatregelen hadden willen treffen, hebben zij de mogelijkheid gehad deze kenbaar te maken, dit is niet gebeurd. De betrokken gemeenteraden zijn van het voorneemen op de hoogte gesteld en gehoord. Gelet hierop is daarbij tevens voldaan aan de hoorplicht, zoals dit is opgenomen in artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening.

In de Wet ruimtelijke ordening is geen verplichting opgenomen omtrent het verlenen van inspraak op een inpassingsplan. Deze inspraak wordt geregeld in de provinciale inspraakverordening. In deze verordening is bepaald dat op besluiten die worden voorbereid volgens afdeling 3.4 Awb geen aparte inspraak wordt verleend. Ten behoeve van de planvorming is wel uitvoerig met betrokkenen en omwonenden gesproken over de voorkeursvariant en het wegontwerp.

Op donderdag 31 mei 2012 is een inloopavond georganiseerd, waarbij aanwonenden en geïnteresseerden kennis konden nemen van de plannen. Vervolgens konden bezoekers tot 15 juni 2012 schriftelijk reageren op de plannen met behulp van een reactieformulier. Hiervan is een reactienota opgesteld.

Op 12 september 2013 is er een informatiebijeenkomst over de werkzaamheden in de kom van Buurmalsen geweest en op 18 december 2013 is er een inloopbijeenkomst over het ontwerp-inpassingsplan in Culemborg geweest. Door de overleggen met de direct betrokkenen en de openbare informatieavonden is er voor burgers voldoende gelegenheid geweest om zicht te informeren over het project en hun mening over het project kenbaar te maken.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.3 De toelichting heeft geen juridisch bindende werking en moet de (on)haalbaarheid van het plan aantonen.

Reactie provincie

Deze constatering wordt voor kennisgeving aangenomen. Overigens wordt in de toelichting van het inpassingsplan de haalbaarheid van het project aangetoond.

Conclusie

De constatering leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.4 In de toelichting wordt geen aandacht besteed aan de doelstelling 'Zorgen voor een leefbare en veilige leefomgeving' uit de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Reactie provincie

De aangehaalde doelstelling uit het SVIR richt zich niet op de verkeersveiligheid, maar op een gezonde en veilige leefomgeving op het gebied van de milieukwaliteit, waterveiligheid, voldoende zoet water, de bescherming van cultureel erfgoed en unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging. Om die reden is deze doelstelling niet opgenomen in het beleidskader. De verkeersveiligheid is opgenomen als beleidsbeslissing in de Nota Mobiliteit deel IV. Deze nota wordt in de SVIR voortgezet en is als bijlage 6 bij de SVIR opgenomen. In de toelichting van het inpassingsplan is hier de nodige aandacht aan besteed en wordt gemotiveerd waarom het inpassingsplan voldoet aan het Rijksbeleid.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.5 In de toelichting ontbreekt een analyse van de verkeersgevallen

Indiener vraagt zich af waarom een vrijliggend fietspad wordt aangelegd, terwijl de veiligheidsproblematiek bestaat uit eenzijdige dodelijke ongelukken van automobilisten. Indiener vraagt zich af waarom er wel aandacht wordt besteed aan de landschappelijke inpassing.

Reactie provincie

De provincie acht een kwaliteitsverbetering van de fietsvoorzieningen in Gelderland noodzakelijk om het fietsen te bevorderen en de fietsveiligheid te verbeteren. Een verschuiving van verplaatsingen middels auto naar fiets heeft positieve effecten op o.a. milieu en de volksgezondheid. De veiligheid van fietsers staat bij een toename van het fietsgebruik en recente technische en demografische ontwikkelingen op fietsgebied (elektrische fiets, veel oudere fietsers) onder druk, zowel op landelijk niveau als in de provincie Gelderland. Het bevorderen van fietsen en het verbeteren van de fietsveiligheid is aanleiding om fietsverbindingen langs provinciale 80 km/u-wegen en wegen buiten de bebouwde kom met een intensiteit van meer dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal zo veel mogelijk vrijliggend vorm te geven. Dit is in lijn met de ontwerprichtlijnen van het CROW (o.a. Handboek Wegontwerp voor Gebiedsontsluitingswegen en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer).

Door de ligging van de N833 in een landschappelijk fraai rivierengebied zijn in het ontwerp niet alleen verkeersveiligheidsmaatregelen opgenomen, maar is ook aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing. Deze inpassing betreft niet alleen een ambitie van de provincie maar volgt ook uit de landschappelijke ambities voor het gebied, zoals opgenomen in de beleidsnota's van de betrokken gemeenten.

Conclusie

De reactie leidt tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan, bovenstaande nadere motivering wordt aan de toelichting van het inpassingsplan toegevoegd.

2.4.6 Verkeersveiligheid in relatie tot maximumsnelheid

Indiener is van mening dat het aanleggen van een vrijliggend fietspad en daarmee het verbreden van het asfalt voor gemotoriseerd verkeer van de N833 nadelig is voor de verkeersveiligheid, welke door de indiener al niet hoog wordt ingeschaald. Door het verdwijnen van de fietsstroken en het feitelijk breder worden van de rijbaan zal het verkeer nog harder gaan rijden. Indiener stelt de vraag waarom de N833 niet als 60 km/u-zone kan worden ingericht, omdat dit ten goede zal komen aan de verkeersveiligheid en zorgt voor een beperking van het aantal verkeersslachtoffers.

Reactie provincie

In het antwoord onder 2.4.5 is reeds ingegaan op redenen om een vrijliggend fietspad te realiseren. Gezien de intensiteit van het verkeer (> 3.000 motorvoertuigen per etmaal) is de aanleg van een vrijliggende fietsvoorziening wenselijk in verband met de fietsveiligheid. De aanleg van een vrijliggend fietspad moet bovendien los worden gezien van de maximumsnelheid op de N833. De N833 is met 6.300 motorvoertuigen per etmaal een belangrijke verbindingsweg op provinciaal en regionaal niveau. Bij een dergelijke functie hoort een goede doorstroming. Het verlagen van de snelheid naar 60 km/u gaat ten koste van de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van het gebied. Dit is ongewenst. Bovendien is ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid een 60 km/u-inrichting (conform richtlijnen CROW) niet wenselijk bij intensiteiten van meer dan 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit omdat bij een dergelijke inrichting er geen scheiding is tussen de rijrichtingen middels een markering.

De breedte en inrichting van de nieuwe rijbaan van de N833 is gebaseerd op de ontwerp-richtlijnen van het CROW voor een verkeersveilige weginrichting bij een maximumsnelheid van 80 km/u. In deze richtlijnen is rekening gehouden met het gewenste snelheidsgedrag uit oogpunt van verkeersveiligheid.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.7 De verkeerssnelheid is van ondergeschikt belang in relatie tot de hoofddoelstelling bereikbaarheid.

Reactie provincie

Deze constatering wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De constatering leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.8 De aanleg van een fietspad, waarvan de uitkomsten op het gebied van de verkeersveiligheid nog onzeker zijn, is strijdig met het principe duurzaamheid.

Reactie provincie

Deze constatering wordt voor kennisgeving aangenomen, daarnaast wordt verwezen naar de beantwoording bij 2.4.6 en 2.4.7.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.9 Noodzaak aanleg extra dubbelzijdig fietspad

Indiener stelt dat de aanleg van een extra onverlicht fietspad niet noodzakelijk is, omdat er reeds een verlichte bovenlokale fietsverbinding tussen Geldermalsen en Culmborg aanwezig is.

Reactie provincie

De fietsroute langs het spoor vormt ook een fietsverbinding tussen Geldermalsen en Culemborg. Dit is echter niet voor alle fietsers de kortste en meest logische route. Voor een deel van de fietsers (bijvoorbeeld tussen Buurmalsen en Culemborg) is de route langs de N833 logischer en sneller. De aanleg van het fietspad draagt daarmee bij aan het streven om meer verplaatsingen plaats te laten vinden met de fiets. Voor de verdere onderbouwing wordt verwezen naar het antwoord bij 2.4.5.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.10 In de toelichting is een onjuiste weergave geschetst van het PVVP 2, omdat het fietspad langs de N833 niet op de kaart in bijlage 1 van “Op weg naar duurzame mobiliteit” is ingetekend.

Reactie provincie

Op de betreffende kaart zijn de bestaande bovenlokale fietsverbindingen weergegeven. Dit betekent echter niet dat het beleid uit het PVVP 2 alleen op deze routes van toepassing is. Ook het vergroten van de veiligheid op andere fietsroutes en het verbeteren van het fietsnetwerk in algemene zin, zijn beleidsuitgangspunten. De aanleg van het fietspad en de aanpassingen aan de rijbaan van de N833 passen dan ook binnen het beleid.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.11 Akoestisch onderzoek

In het onderzoek is niet uitgegaan van de geluidshinder van bromfietzers en scooters over het nieuwe fietspad. Daarnaast stelt de indiener dat er zonder motivering gebruik is gemaakt van rekenmethode I. Bovendien is de verwachte akoestische geluidshinder gebaseerd op een lagere maximumsnelheid dan gebruikelijk op de N833. Hiermee acht indiener de geluidsoverlast van het inpassingsplan van de N833 niet voldoende onderbouwd.

Reactie provincie

Voor fietspaden en het gebruik van fietspaden geldt ten aanzien van het aspect geluid geen toetsingskader of een wettelijke motiveringsplicht. Om die reden is in het onderzoek alleen uitgegaan van de geluidsbelasting van auto- en vrachtverkeer. Bovendien leveren bromfietzers en scooters geen noemenswaardige bijdrage aan de geluidsbelasting, omdat de verschillende passages worden uitgemiddeld over een etmaal.

In het onderzoek is gebruikgemaakt van de uitgebreide rekenmethode II, een onderbouwing voor de eenvoudigere Rekenmethode I kan daardoor achterwege worden gelaten. Volgens de rekenmethode moet in het onderzoek rekening worden gehouden met de representatief te achten gemiddelde snelheid. In het onderzoek is gerekend met de maximaal toegestane snelheid, te weten 80 km/h buiten de bebouwde kom en 50 km/h binnen de bebouwde kom. Het inpassingsplan is akoestisch gezien dan ook voldoende onderbouwd.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.12 Verkeersveiligheid in relatie tot oprijdend en/of afslaand verkeer

Indiener stelt dat de aanleg van een vrijliggend fietspad de verkeersveiligheid van fietsers en bromverkeer niet ten goede zal komen in relatie tot oprijdend en/of afslaand verkeer.

Reactie provincie

De verkeersveiligheid van ontmoetingen tussen fietsers en bromfietsers met gemotoriseerd verkeer ter hoogte van zijwegen en erfaansluitingen heeft extra aandacht gehad in het ontwerp. Zo is bij het bepalen van de landschappelijke inpassing rekening gehouden met voldoende zicht en is ter hoogte van drukker zijwegen de weginrichting aangepast om de voorrangssituatie te benadrukken.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.13 Cultuurhistorische waarde De Nieuwe Brug

Indiener stelt dat in het inpassingsplan te weinig aandacht is besteed aan de hoge cultuurhistorische waarde van De Nieuwe Brug.

Reactie provincie

Voor het vrijliggende fietspad zal een nieuwe brug worden aangelegd. De bestaande Nieuwe Brug over De Meer (ook wel de Bisschopsgraaf genoemd) zal gehandhaafd blijven voor de rijbaan van de N833. Mogelijk zal deze brug in de toekomst in het kader van groot onderhoud vervangen worden. Deze vervanging valt echter buiten de scope van dit project. De brug is overigens niet aangemerkt als gemeentelijk- of rijksmonument, ook is het bouwwerk door de gemeente Culemborg niet aangemerkt als karakteristiek of beeldbepalend. In het kader van de vervanging zal de gemeente Culemborg mogelijk onderzoeken of de brug bepaalde cultuurhistorische waarden vertegenwoordigt en op welke wijze deze waarden in het nieuwe ontwerp meegenomen kunnen worden.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.4.14 Het ontbreken van inspraakmogelijkheid voor burgers is onwettig en onacceptabel

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.4.2.

2.5 Zienswijze 5

Landraad heeft namens cliënt [REDACTED], bij een schriftelijke reactie van 21 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.5.1 Opnemen parkeervakken in wegontwerp

Indiener maakt bezwaar tegen het verdwijnen van parkeervakken voor aanhangwagens langs de N833 als gevolg van de aanleg van een vrijliggend fietspad. Cliënt doet een verzoek voor het opnemen van enkele parkeervakken in het wegontwerp, omdat er in de nabijheid van de weg niet voldoende capaciteit wordt gezien met betrekking tot de parkeerdruk.

Reactie provincie

In de huidige situatie zijn er langs de N833 geen parkeervakken maar pechstroken. Deze pechstroken worden onterecht gebruikt als parkeerstrook. In het nieuwe ontwerp zijn bewust geen parkeervakken opgenomen, omdat dit de doorstroming kan belemmeren en de verkeersveiligheid in gevaar kan brengen. Het parkeerbeleid van de betreffende gemeenten gaat uit dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost en dat het afwentelen van een parkeerdruk in het openbaar gebied niet wenselijk is. Er is dus geen aanleiding om op dit verzoek in te gaan.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.5.2 Verkeersveiligheid oversteekpunten in relatie tot nieuwe hagen en bomen

Indiener stelt dat de verkeersveiligheid bij de kruising Rijksstraatweg / Oude Hoevenseweg / Kruisweg niet gewaarborgd is in het inpassingsplan, omdat de regels van het inpassingsplan de mogelijkheid bieden om overal hagen en bomen te planten. Indiener doet een verzoek voor een verbod van het aanplanten van extra groenstructuren in een zone van 50 meter rondom een kruising.

Reactie provincie

Een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe weg is bij de voorbereiding van de plannen een nadrukkelijke wens van de betrokken gemeenten geweest en als zodanig ook in de vastgestelde Landschapsontwikkelingsplannen van deze gemeenten opgenomen. In overleg met de gemeenten is in het ontwerp gekozen om het historische profiel van de Rijksstraatweg verder te benadrukken door de bestaande laanbeplanting zo veel mogelijk aaneen te rijgen tot een consistente structuur, ook nabij kruisingen. Om onveilige situaties te voorkomen, is bij de situering van de bomen rekening gehouden met de vigerende ontwerprichtlijnen van het CROW. Het CROW is onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer en stelt diverse richtlijnen, normen en instrumenten op, om de wegontwerper te helpen bij het maken van een optimaal en veilig wegontwerp. Omdat rekening wordt gehouden met deze richtlijnen is het niet nodig in het inpassingsplan aanvullende regels te stellen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.5.3 *Verbreiding wegdek*

Indiener stelt dat het nieuwe wegdek te smal wordt (6 meter) voor het langs elkaar passeren van landbouwverkeer. Indiener doet een verzoek voor verbreding van het wegdek naar 7,5 meter.

Reactie provincie

De nieuwe breedte van de weg bedraagt 7 meter en is verkeerskundig bepaald naar aanleiding van het gebruik van de weg en sluit aan bij de richtlijnen van de CROW. De genoemde maatregelen zijn erop gericht de kans dat automobilisten van de rijbaan afraken of op de andere weghelft terechtkomen te reduceren. Een grotere breedte dan 7 meter is niet wenselijk.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.6 Zienswijze 6

De Lorijn heeft, namens cliënt [REDACTED], bij brief van 21 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.6.1 Verlegging van de weg naar het oosten

Indiener is van mening dat een verschuiving van 10 meter van percelen met bestemming 'Verkeer' ten opzichte van het eigen perceel zeer nadelig is. De indiener verzoekt de weg verder naar het oosten te verleggen.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.3.1.

2.6.2 Handhaven breedte watergang

Indiener verzoekt de huidige breedte van de watergang te handhaven in plaats van te verbreden. Deze mening komt voort uit overleg met het waterschap. Tevens kan de berm versmald worden.

Reactie provincie

Voor de landschappelijke inpassing is de in het ontwerp opgenomen bermbreedte nodig voor de aanplant van nieuwe bomen. De berm kan daardoor niet versmald worden. Ten aanzien van de watergang wordt verwezen naar het antwoord bij 2.1.5.

2.6.3 Indiener verzoekt de provincie om een bredere uitrit.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.3.3.

2.7 Zienswijze 7

De Lorijn heeft, namens cliënten [REDACTED], bij brief van 21 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.7.1 Verlegging van de weg naar het oosten

Indiener is van mening dat een verschuiving van 10 meter van percelen met bestemming 'Verkeer' ten opzichte van het eigen perceel zeer nadelig is. De indiener verzoekt de weg verder naar het oosten te verleggen.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.3.1.

2.7.2 Handhaven breedte watergang

Indiener verzoekt de huidige breedte van de watergang te handhaven in plaats van te verbreden. Deze mening komt voort uit overleg met het waterschap. Tevens kan de berm versmald worden.

Reactie provincie

Voor de landschappelijke inpassing is de in het ontwerp opgenomen bermbreedte nodig voor de aanplant van nieuwe bomen. De berm kan daardoor niet versmald worden. Ten aanzien van de watergang wordt verwezen naar het antwoord bij 2.1.5.

2.7.3 De woning en het fietspad zijn niet betrokken in het akoestische onderzoek.

Reactie provincie

Akoestisch onderzoek is alleen noodzakelijk op de locaties waar de wegas van de N833 wordt verlegd. Nabij de woning Rijkstraatweg 61A blijft de wegas gelijk. De beperkte verbreding van de rijbaan ziet uitsluitend toe op een veiliger inrichting en leidt niet tot een toename van het aantal verkeersbewegingen, ook om die reden is onderzoek niet nodig. Omdat de wegas gelijk blijft zal er geen andere geluidsbelasting optreden. De westelijke weghelft komt weliswaar iets dichterbij de woning te liggen, maar de oostelijke weghelft ligt in de nieuwe situatie verder van de woning af. Van een verslechtering van de akoestische situatie of het woongenot zal dan ook geen sprake zijn.

Voor fietspaden en het gebruik van fietspaden geldt ten aanzien van het aspect geluid geen toetsingskader of een wettelijke motiveringsplicht. Om die reden is in het onderzoek alleen uitgegaan van de geluidsbelasting van auto- en vrachtverkeer. Bovendien leveren bromfietzers en scooters geen noemenswaardige bijdrage aan de geluidsbelasting, omdat de verschillende passages worden uitgemiddeld over een etmaal.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.7.4 De brede verkeersbestemming leidt ertoe, dat er tot dicht op de woning geluids-overlast kan optreden.

Reactie provincie

Om ervoor te zorgen dat de akoestische situatie niet wijzigt of verslechtert, is op de verbeelding van het inpassingsplan de wegas van de N833 vastgelegd. In de regels is bepaald dat het midden van de rijbaan, ter hoogte van de wegas moet liggen. Aanpassingen in het ontwerp van de rijbaan zijn dan ook niet mogelijk en van een verslechtering van de akoestische situatie is dan ook geen sprake.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.8 Zienswijze 8

De Lorijn heeft, namens cliënt [REDACTED], bij brief van 21 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.8.1 Verlegging van de weg naar het oosten

Indiener is van mening dat een afname van 9 meter tot 6 meter afstand van de percelen met bestemming 'Verkeer' ten opzichte van het eigen perceel zeer nadelig is. De indiener verzoekt de weg verder naar het oosten te verleggen.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.3.1.

2.8.2 Handhaven breedte watergang

Indiener verzoekt de huidige breedte van de watergang te handhaven in plaats van te verbreden. Deze mening komt voort uit overleg met het waterschap. Tevens kan de berm versmald worden.

Reactie provincie

Voor de landschappelijke inpassing is de in het ontwerp opgenomen bermbreedte nodig voor de aanplant van nieuwe bomen. De berm kan daardoor niet versmald worden. Ten aanzien van de watergang wordt verwezen naar het antwoord bij 2.1.5.

2.8.3 De brede verkeersbestemming leidt ertoe, dat er tot dicht op de woning geluids-overlast kan optreden.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.7.4.

2.8.4 Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaai in relatie tot fietspad

Indiener vraagt zich af of in de huidige geluidsberekeningen met betrekking tot geluidshinder, rekening is gehouden met de aanleg van een nieuw dubbelzijdig fietspad. In dit kader verwacht indiener geluidsoverlast ten opzichte van de eigen woning te krijgen.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.7.3.

2.8.5 Uitrit eigen perceel voor landbouwverkeer

Indiener stelt dat de eigen uitrit ten behoeve van eigen landbouwverkeer niet goed is ingetekend in het wegontwerp. In dit kader wenst indiener dat de uitrit naar de boomgaard 5 meter verschuift naar het zuiden, ten behoeve van de privacy van de woning.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.3.3.

2.8.6 Verdwijnen hoogstamboomgaard

De indiener is van mening dat het verdwijnen van een groot deel van de eigen hoogstamboomgaard aan de noordzijde van het perceel ten gevolge van een te verbreden watergang niet goed landschappelijk is te verantwoorden.

Reactie provincie

In het ontwerp is getracht zo veel mogelijk rekening te houden met de bestaande eigendommen. Er is een naar optimalisatie gezocht tussen de wenselijke wegbreedte en de verkeersveiligheid, de akoestische situatie en de impact op particuliere eigendommen. Voor de landschappelijke inpassing is de, in het ontwerp opgenomen berm-breedte nodig voor de aanplant van nieuwe bomen. Ook de berm kan daardoor niet versmald worden. Als gevolg van overleggen tussen de provincie, bewoners en het waterschap is het ruimtebeslag van de sloot waar mogelijk, zo veel mogelijk teruggebracht. Hiervoor zijn de sloten voorzien van steilere taluds (1:1,5) in combinatie met een iets bredere bodem. Dit betekent dat de grondbehoefte voor het plan behoorlijk minder is geworden en de gevolgen voor de boomgaard minder groot zijn.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.9 Zienswijze 9

De Lorijn heeft, namens cliënt [REDACTED], bij brief van 21 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.9.1 Verlegging van de weg naar het oosten

Indiener is van mening dat een verschuiving van 10 meter van percelen met bestemming 'Verkeer' ten opzichte van het eigen perceel zeer nadelig is. De indiener verzoekt de weg verder naar het oosten te verleggen.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.3.1.

2.9.2 Handhaven breedte watergang

Indiener verzoekt de huidige breedte van de watergang te handhaven in plaats van te verbreden. Deze mening komt voort uit overleg met het waterschap. Tevens kan de berm versmald worden.

Reactie provincie

Voor de landschappelijke inpassing is de in het ontwerp opgenomen bermbreedte nodig voor de aanplant van nieuwe bomen. De berm kan daardoor niet versmald worden. Ten aanzien van de watergang wordt verwezen naar het antwoord bij 2.1.5.

2.9.3 Brede verkeersbestemming leidt tot extra verkeersoverlast.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.7.4.

2.9.4 Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaaï in relatie tot fietspad

Indiener vraagt zich af of in de huidige geluidsberekeningen met betrekking tot geluidshinder, rekening is gehouden met de aanleg van een nieuw dubbelzijdig fietspad. In dit kader verwacht indiener geluidsoverlast ten opzichte van de eigen woning te krijgen.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.7.3.

2.9.5 Uitrit eigen perceel voor landbouwverkeer

Indiener stelt dat de afspraken met betrekking tot de eigen uitrit ten behoeve van eigen landbouwverkeer niet goed is verwerkt in het wegontwerp.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.3.3.

2.10 Zienswijze 10

Indiener [REDACTED], heeft bij mail van 22 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.10.1 Verkeersveiligheid in relatie tot snelheidsremmende maatregelen

Indiener geeft aan niet zondermeer bezwaar te hebben tegen het verleggen van de N833, maar is van mening dat het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen, zoals een drempel of bocht in het tracé de verkeersveiligheid van de weg nabij de Molenkade ten goede zal komen.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.2.3.

2.10.2 Verkeersveiligheid bij oversteekpunten door verbreding weg

Indiener is thans van mening dat het wegontwerp door het verbreden van de weg de verkeersveiligheid nabij de op-/afritten niet goed gewaarborgd is.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 2.4.12.

2.11 Zienswijze 11

Indiener, [REDACTED], heeft bij mail van 22 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.11.1 Gebrekkige informatievoorziening inloopavond

Indiener is van mening dat tijdens de inloopavond van 18 december 2013 te weinig informatie is gegeven over het wijzigen van de N833.

Reactie provincie

De inloopavond op 18 december 2013 had als doel om belanghebbenden en belangstellenden kennis te laten nemen van het ontwerp-inpassingsplan en de planologische gevolgen van dat plan. Tevens konden vragen worden gesteld over de procedure en kon het wegontwerp worden bekeken. De avond was niet bedoeld om individuele afspraken te maken over de grondverwerving, hiervoor worden de betreffende eigenaren apart geïnformeerd.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.11.2 Schadeloosstelling

Indiener stelt inkomsten mis te lopen tijdens de werkzaamheden aan de weg. Hieromtrent stelt indiener dat er duidelijke afspraken gemaakt dienen te worden.

Reactie provincie

U kunt bij de provincie een verzoek om nadeelcompensatie indienen. De afhandeling van dit verzoek is een opzichzelfstaand traject dat buiten de procedure van dit inpassingsplan loopt.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.12 Zienswijze 12

Indiener, [REDACTED], heeft bij brief van 19 januari 2014 een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan kenbaar gemaakt. De zienswijze is ontvankelijk.

2.12.1 Trillingshinder werkzaamheden rondom brug over Bisschopsgraaf

Indiener is van mening dat nergens in de toelichting wordt ingegaan op de aanpassingen van de weg rondom de brug over de Bisschopsgraaf bij de kruising Rijksstraatweg/Zeedijk. Indiener vraagt of de Nieuwe Brug wordt vervangen, op welke wijze de brug wordt gefundeerd en of de werkzaamheden zorgen voor trillingen.

Reactie provincie

De bestaande brug zal gehandhaafd blijven voor de rijbaan van de N833. Mogelijk zal deze brug in de toekomst in het kader van groot onderhoud vervangen worden. Deze vervanging valt echter buiten de scope van dit project. Voor het vrijliggende fietspad zal een nieuwe brug worden aangelegd. De wijze waarop de brug wordt geplaatst en gefundeerd is een uitvoeringsaspect. Met de aannemer worden nadere afspraken gemaakt over trillingen, de aannemer wordt verplicht een 0-meting uit te voeren en tijdens de werkzaamheden zal de omgeving door de aannemer worden gemonitord. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de aanleg van de nieuwe brug zal leiden tot trillingen die schade kunnen aanbrengen aan bestaande opstallen. Mochten eventuele trillingen, veroorzaakt door onze werkzaamheden, onverhoopt leiden tot schade dan zal deze uiteraard worden vergoed.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.12.2 Planschade

Indiener is van mening planschade te ondervinden in de vorm van waardevermindering van het eigen huis door de aanleg van een dubbelzijdig fietspad.

Reactie provincie

U kunt bij de provincie, nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om planschade indienen. Het in behandeling nemen van dit verzoek is een op zichzelf staand traject dat buiten de procedure van dit inpassingsplan loopt.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.12.3 Verkeersveiligheid in relatie tot maximumsnelheid

Indiener doet een aanvraag voor verlaging van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 60 of 50 km/u ten behoeve van de verkeersveiligheid en het aanbrengen van geluidsarm asfalt.

Reactie provincie

Voor de beantwoording van het onderdeel van de zienswijze dat wordt verwezen naar het antwoord bij 2.2.5.

2.12.4 *Het separaat aanleggen van een fietspad zal harder rijden stimuleren.*

Reactie provincie

Voor de beantwoording van het onderdeel van de zienswijze dat wordt verwezen naar het antwoord bij 2.4.6.

2.12.5 *Strengere handhaving*

Indiener vraagt of er ook voorzien kan worden in strengere handhaving van de maximumsnelheid op de N833.

Reactie provincie

Het handhaven van de maximum snelheid door verkeerscontroles of flitspalen is een verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de politie. Indiener kan hiervoor met de politie contact opnemen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerp-inpassingsplan.

2.12.6 *Indiener verzoekt om geluidsarm asfalt.*

Reactie provincie

Voor de beantwoording van het onderdeel van de zienswijze dat wordt verwezen naar het antwoord bij 2.2.5.

2.12.7 *Indiener verzoekt om de duidelijkheid over de situatie nabij de woning.*

Reactie provincie

In de bijlage bij het bestemmingsplan is het ontwerp opgenomen. Daarop is de ligging van het fietspad te zien ten opzichte van uw woning.

3 Overzicht aanpassingen

In dit hoofdstuk is een overzicht opgenomen van de aanpassingen die naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen in het ontwerp-inpassingsplan worden gemaakt. Eveneens is een overzicht van de ambtshalve wijzigingen opgenomen.

3.1 Inpassingsplan

3.1.1 *Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen*

3.1.1.1 Toelichting

In de toelichting wordt nader ingegaan op het doel van de aanleg van het vrijliggende fietspad. Hierbij wordt duidelijker aangegeven dat de aanleg samenhangt met een kwaliteitsverbetering van de fietsvoorzieningen in Gelderland en dat deze ingreep noodzakelijk is om het fietsen te bevorderen en de fietsveiligheid te verbeteren.

3.1.1.2 Verbeelding

De westelijke plangrens wordt in oostelijke richting verschoven en komt daarmee op de westrand van de nieuwe (versmalde) sloot te liggen.

3.1.2 *Ambtshalve wijzigingen*

Naar aanleiding van het ontwerp-inpassingsplan zijn de volgende ambtshalve wijzigingen in het inpassingsplan doorgevoerd:

3.1.2.1 Toelichting

In de toelichting zijn een aantal afbeeldingen van het wegontwerp vervangen door uitsneden van de laatste tekeningen van het wegontwerp.

3.1.2.2 Regels

Het wegontwerp van de N833 zoals opgenomen in de Regels in bijlage 1 *Wegontwerp N833, Culemborg - Geldermalsen* is vervangen door het definitieve ontwerp van de N833 inclusief de landschappelijke maatregelen.

Bijlage 1: Publicatie

provincie

Gelderland

Bekendmakingen



	Overzicht	RSS	Overige informatie		
	Inpassingsplan N833 fietspad				
	Bekendmakingnummer	13305			
	Kenmerk				
	Type bekendmaking	bestemmingsplan			
	Titel	Inpassingsplan N833 fietspad			
	Korte Omschrijving	Inpassingsplan t.b.v. vrijliggen fietspad tussen Culemborg en Geldermalsen			
	Bedrijf				
	Gemeente	Geldermalsen			
	Gemeente2	Culemborg			
	Gemeente3	Buren			
	Gemeente4				
	Postcode				
	Huisnummer				
	Publicatie datum	donderdag 12 december 2013			
	Verval datum	donderdag 23 januari 2014			
	Links	http://www.geldermalsen.nl/Nieuws/Actueel/berichten_december/Vrijliggend_fietspad_N833_Geldermalsen_Culemborg http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen?planidn=NL.IMRO.9925.INPASSINGSPLANN833-ONT1			
	Omschrijving	Langs de N833 liggen tussen de bebouwde kom van Culemborg en Geldermalsen aanliggende fietspaden. De combinatie van fiets- en autoverkeer op 1 rijbaan zorgt voor onveilige situaties. Hiervoor is in overleg met de gemeenten Culemborg, Geldermalsen en Buren besloten een vrij liggend fietspad aan te leggen. Hiertoe wordt een inpassingsplan opgesteld. Vanaf 12 december 2013 tot en met 22 januari 2014 ligt het ontwerp inpassingsplan met betrekking tot de aanleg van het vrij liggend fietspad ter inzage. Op 18 december 2013 organiseert de provincie Gelderland een inloopbijeenkomst over het project. Terinzagelegging Gedeputeerde Staten van Gelderland maken bekend dat met ingang van <u>12 december 2013 tot en met 22 januari 2014</u> het volgende ontwerp besluit met bijbehorende documenten ter inzage ligt: - het ontwerp inpassingsplan N833 U kunt in deze periode een zienswijze indienen. Zie bovenstaande link voor meer informatie.			
	Terug				