

provincie
GELDERLAND

Zienswijzennota

Inpassingsplan N317 rotonde Bontebrug



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Leeswijzer	1
2 Zienswijze	2
2.1 Inspreker 01	2
2.2 Inspreker 02	3
3 Overzicht wijzigingen	6



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 18 augustus 2015 hebben Gedeputeerde Staten besloten om te starten met het opstellen van een inpassingsplan (IP). Het inpassingsplan vormt planologisch/ juridische kaders voor de realisatie van een rotonde, de rotonde 'Bontebrug', ter hoogte van het kruispunt Uftseweg, Oversluis en Dinxperloseweg. Met de aanleg van de rotonde wordt de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid vergroot. Naast de aanleg van de rotonde wordt de verkeersveiligheid van de naastgelegen kruising verbeterd en wordt een fietspad aangelegd. Gedeputeerde Staten hebben op 3 november 2015 het ontwerp inpassingsplan vastgesteld. Het inpassingsplan "IP N317 rotonde Bontebrug" met bijbehorende stukken heeft zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om in de periode van 9 oktober tot en met 19 november zienswijzen in te dienen op het ontwerp IP.

Op 19 november 2015 is een inloopavond gehouden ten behoeve van het ontwerp inpassingsplan. De inloopavond is door circa 15 belangstellenden bezocht.

In voorliggende zienswijzennota worden de zienswijzen die betrekking hebben op het IP samengevat en beoordeeld. GS hebben 2 zienswijzen ontvangen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is elke zienswijze samengevat en beoordeeld. Na de samenvatting en beantwoording van de betreffende zienswijze is aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het provinciaal inpassingsplan (IP) N317 rotonde Bontebrug. Aan het einde van voorliggende nota, in hoofdstuk 3, staat een overzicht van de voorgestelde wijzigingen van het IP ten opzichte van het ontwerp.



2 Zienswijze

2.1 Inspreker 01

Samenvatting

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Inspreker het er niet mee eens is dat de voorgenomen rotonde de verkeersveiligheid vergroot.
2. Inspreker afgaande op geruchten bang is dat de situatie voor de inspreker onveiliger wordt.
3. Inspreker tegen de aanleg van de rotonde is en verzoekt de weg te laten zoals hij is.

Beoordeling

Ad 1. t/m Ad 3. Het provinciale verkeersveiligheidsbeleid is erop gericht om potentiële verkeersonveilige situaties te verbeteren en daarmee het risico op ongevallen te verminderen en de weg vergevingsgezinder te maken. Belangrijke onderdelen van dat beleid zijn het voorkomen van (te) lange wachttijden op kruispunten en het verbeteren van de kwaliteit van het (utilitaire) fietsnetwerk.

In 2012 is een verkenning uitgevoerd naar de N317 tussen Doetinchem en Dinxperlo. Daarbij is voor de gehele weg een probleemanalyse uitgevoerd naar onder andere de verkeersveiligheid op de provinciale weg. In die verkenning is geconstateerd dat uit oogpunt van verkeersafwikkeling en een veilige fietsoversteek, een maatregel in de vorm van een rotonde of verkeerslichten noodzakelijk is. In de huidige situatie zijn gedurende de spitsperiode te weinig hiaten in de verkeersstroom om op een veilige manier linksaf te kunnen slaan op het kruispunt. Daarnaast maakt de fietsoversteek onderdeel uit van het utilitaire fietsnetwerk. Het volledige plan inclusief de enkelstrooksrotonde voorziet in een aanpassing van de fietsstructuur en veilige fietsoversteken, onder andere ter hoogte van de rotonde zelf. Door de aanleg van de rotonde liggen de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerd verkeer lager. In combinatie met een gefaseerde oversteek is het risico op (ernstige) ongevallen met fietsers lager.

De provincie Gelderland en de gemeente Oude IJsselstreek zijn van mening dat de verkeersveiligheid met deze maatregelen aanzienlijk wordt verhoogd. Uit de zienswijze blijkt niet op welke geruchten de inspreker doelt en wat de aard van deze geruchten is. Op dit punt kan de zienswijze daarom niet worden beantwoord.

Conclusie

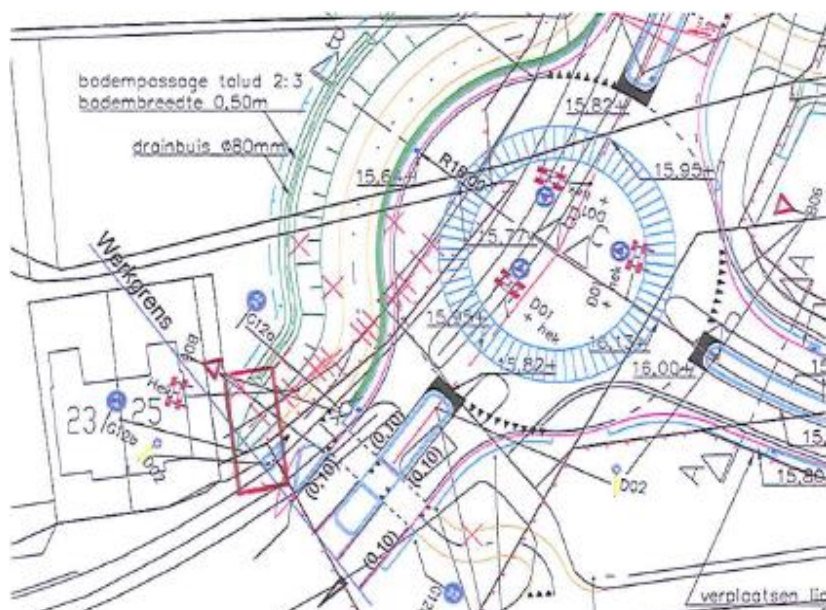
De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.

2.2 Inspreker 02

Samenvatting

In de zienswijze wordt aangegeven, dat:

1. Door de aanleg van de rotonde de weg en het fietspad dichtbij en direct naast de woning van de inspreker komt te liggen. De inspreker geeft aan dat dat hierdoor het rijgeluid zal toenemen in en om de woning.
2. Inspreker zich af vraagt of voor het verbeteren van de veiligheid een relatief grote rotonde aangelegd dient te worden. Er zijn ook volgens inspreker meer, kleinere en daardoor goedkopere manieren die de veiligheid verbeteren
3. In verband met een eventuele aankoop van een stuk grond naast en achter de woning er ruimte nodig is naast de oprit om deze grond per auto te kunnen bereiken. Deze ruimte is er nu, maar op onderstaande tekening is volgens inspreker te zien dat deze ruimte wordt ingenomen door de uitloop van het talud, afwatering, verkeersborden, stukje fietspad en de vluchtheuvel. Het stuk grond is door de inspreker weergegeven met een rood vak. De inspreker ontvangt graag meer informatie over de situatie en vraagt serieus te kijken naar de mogelijkheden om de ruimte, die aangegeven staat op de afbeelding, vrij te maken of hier een oplossing voor te zoeken





4. De situatie op de ventweg niet veiliger wordt. In ieder geval niet, volgens de inspreker, ter hoogte van zijn/haar in- en uitrit, vanwege:
 - a. het feit dat er met enige regelmaat scooters en elektrische fietsen langs komen. In de huidige situatie worden deze gescheiden, doordat de weg en het fietspad gescheiden is. In de nieuwe situatie is dit niet het geval.
 - b. de overzichtelijkheid. De inspreker geeft aan dat het fietspad direct doorloopt in de ventweg. Inspreker wil dat bij de aanleg rekening wordt gehouden met het plaatsen van borden, struiken en dergelijke.De inspreker verzoekt te kijken naar de mogelijkheden om ruimte vrij te maken of hier een oplossing voor te zoeken.
5. Inspreker graag één en ander wil bespreken.

Beantwoording:

- Ad 1. Bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen moet de geluidsbelasting op zogenaamde geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder indien:
- er sprake is van een fysieke wijziging van de weg (geen 30 km/uur weg zijnde) én;
 - er door de wijziging in het toekomstig maatgevende jaar (in dit geval 10 jaar na aanleg) zonder het treffen van maatregelen een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename).

Het realiseren van de rotonde is een fysieke wijziging van de weg. Daarom is er akoestisch onderzoek verricht om vast te stellen in hoeverre er sprake is van een toename van de geluidsbelasting. Het onderzoek is verricht volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, zoals de Wet geluidhinder dat voorschrijft. Een volledige rapportage van dit onderzoek, met daarin een toelichting op de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd, is als bijlage toegevoegd aan het ontwerp inpassingsplan.

Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek (paragraaf 5.1) blijkt dat er 10 jaar na aanleg bij geen enkele woning binnen de gehanteerde geluidzone sprake is van een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer, de toename bedraagt maximaal 1 dB. Daarom hoeft er niet te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en hoeft er dus ook niet te worden onderzocht of er maatregelen nodig zijn die de geluidsbelasting verminderen.

Bovendien is het goed om te benadrukken dat het hanteren van een grotere aftrek (door het verplaatsen van de komgrens) niet van invloed is op de hierboven genoemde conclusie van het akoestisch onderzoek. Bij het hanteren van de te realiseren komgrens is het effect van de geluidsbelasting ter plaatse van de woning gunstiger.

- Ad 2. De doelstelling van het project is om de verkeersveiligheid te vergroten door de verkeersafwikkeling te verbeteren en een veilige fietsoversteek te maken. Er zijn geen andere, meer kleinschalige maatregelen, die een vergelijkbaar effect sorteren.

De rotonde met straal $R=18\text{m}$ is conform landelijke ontwerprichtlijnen uit het ASVV de minimale straal binnen de bebouwde kom, waarbij uitgangspunt is dat het maatgevende voertuig (in dit geval een trekker-oplegger-combinatie) de rotonde in alle toegestane richtingen kan passeren. Vanuit comfort en tijdsverlies van vrachtwagens en bussen is een grotere straal beter. In dit geval is er voor gekozen om deze grotere straal niet toe te passen om het ruimtebeslag van de rotonde te beperken.



Ad 3. Het klopt dat het stuk grond naast de oprit nodig is voor de uitloop van het talud en de afwatering en het (brom)fietspad. De grond is op dit moment nog niet in het bezit van de provincie Gelderland. Bij het aankopen van de grond zullen de eisen van de grondeigenaar worden meegenomen in de grondtransactie, waarbij onder andere gekeken kan worden naar de aansluiting van het rood gearceerde terrein op de parallelweg.

Ad 4.

- a. De reconstructie van de ventweg Oversluis is geen onderdeel van de realisatie van de rotonde, maar een afzonderlijk plan van de gemeente Oude IJsselstreek. De verdere inrichting van dit stuk weggedeelte valt buiten het inpassingsplan en is niet van invloed op de inrichting van de rotonde.

Een belangrijke wijziging in het plan van de gemeente is het verwijderen van het (vrij liggende) verplichte fietspad langs de ventweg. Met deze maatregel wordt beoogd om op diverse locaties potentiële conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer te voorkomen. Dit is nader gemotiveerd in het verkeersbesluit van de gemeente Oude IJsselstreek van 18 december 2012 met kenmerk 12ini02880, dat inmiddels (na uitspraak van de Raad van State) onherroepelijk is. Consequentie van de maatregel is dat fietsers komend vanaf de te realiseren rotonde zich in de nieuwe situatie op de ventweg aan de zijde van de woningen zullen bevinden. De gemeente Oude IJsselstreek zal diverse maatregelen nemen om het zicht vanaf de uitritten zo optimaal mogelijk te houden, onder andere door het instellen van een parkeerverbod.

Met betrekking tot bromfietsers geldt overigens dat deze al voor de ventweg (ter hoogte van de westelijke fietsoversteek bij de rotonde) middels bebording de hoofdrijbaan op worden geleid

- b. Ter hoogte van de aansluiting van het fietspad op de ventweg zullen gemeente en provincie daarnaast aandacht besteden aan het creëren van zoveel mogelijk overzicht, zodat fietsers goed zicht hebben op verkeer vanaf de uitritten en vice versa.

Als aanvullende en ondersteunende maatregelen zijn bebordingen, haag tussen de rotonde en het (brom)fietspad in het ontwerp opgenomen. Mede door deze maatregelen zal de attendering op en van fietsers door bebording worden ondersteund. Op de overgang van de ventweg en het (brom)fietspad is als fysieke maatregel een verhoogd midden geleider opgenomen. De toegang en overgang wordt duidelijk aangegeven door middel van bebording, ondersteunende markering en met een fysieke maatregel.

Ad 5. Provincie Gelderland zal contact opnemen met de inspreker om haar standpunt verder te bespreken. De provincie Gelderland wil wel opmerken dat dit niet gaat over de inrichting van de ventweg Oversluis. De inrichting van de ventweg Oversluis maakt geen onderdeel uit van de inrichting van de rotonde en dit inpassingsplan. Vanuit de gemeente Oude IJsselstreek zal contact worden opgenomen met de inspreker om nader in te gaan op de plannen voor de ventweg en de mogelijkheden die er zijn om de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te waarborgen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen.



3 Overzicht wijzigingen

Naar aanleiding van de zienswijzen is er geen aanleiding om het inpassingsplan te wijzigen.

Ambtshalve worden de volgende wijzigingen in het plan aangebracht:

- Artikel 3 lid 1 onder sub d wordt gewijzigd in: Nutsvoorzieningen en kabels en leidingen;
- Artikel 8 Algemene wijzigingsregels wordt in zijn geheel verwijderd.