

Zienswijzennota Inpassingsplan N322 Zaltbommel

versie 8 februari 2013

1. Inleiding

- a. Het ontwerp van bovengenoemd inpassingsplan heeft met ingang van 8 november 2012 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.
- b. In de periode zijn vier zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn tijdig ontvangen en zijn ontvankelijk.
- c. Hierna zijn de binnenkomen zienswijzen samengevat en van een provinciale beoordeling voorzien. Hierbij wordt benadrukt dat bij de beoordeling van de zienswijzen naar de gehele zienswijze is gekeken en niet alleen naar de samenvatting.
In verband met de anonimisering zijn in een separate lijst de namen en adressen van de indieners van een zienswijzen terug te vinden.

2. Beantwoording zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ontvangen.

1.

Datum zienswijze

De zienswijze is ontvangen op 29 november 2012.

Inhoud van de zienswijze

Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerp inpassingsplan. Het voorgestelde tracé is geen duurzame oplossing voor de bewoners van de Sint Anthoniestraat. Graag zien zij een aangepast plan met oplossingen voor de Sint Anthoniestraat met betrekking tot:

- a. Geluid. Waarden als 52-60 dB zijn niet te accepteren en niet duurzaam te noemen. Het geluid van de A2 graag hierin meenemen. Tevens zorgen de kantoren van de Hogeweg voor weerskaatsing van het geluid.
- b. Luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit voldoet niet. Reclamant verzoekt om dit structureel op te lossen, ook met betrekking tot de snelweg A2.
- c. Veiligheid. Reclamant verzoekt om vangrails op het viaduct over de A2 te plaatsen, gezien de vele ongevallen op de kruising A2 - N322. Zij maken tevens bezwaar tegen de geplande fietstunnel, omdat deze niet veilig is.
- d. Verlichting. Reclamant verzoekt om een duurzame oplossing voor de verlichting van motorvoertuigen die bij het huis naar binnen schijnen, met name in de winter als er geen blad meer aan de bomen zit.
- e. Schone grond. Reclamant eist dat er schone grond gebruikt wordt voor het verbreden van de N322.
- f. Werkzaamheden. Reclamant wil graag op de hoogte gehouden worden van geplande (nachtelijke) werkzaamheden.
- g. Fazanten en hazen. Reclamant wil graag dat de fazanten en hazen die er nu leven, kunnen blijven d.m.v. beschutting/water/riet.
- h. Ontsluiting. Reclamant verzoekt om goed te kijken naar de ontsluiting van wegen/wijken in Zaltbommel.
- i. Planschade. In het kader van mogelijke waardevermindering van het huis zal de gemeente/provincie aansprakelijk worden gesteld.

Beoordeling provincie

- a. Bij het akoestisch onderzoek wordt, volgens de Wet geluidhinder, elke weg apart getoetst aan de normen uit de wet. Daarnaast is er ook aandacht voor de gecumuleerde geluidsbelasting. Het weerkaatsen van geluid op gevels is tevens in de geluidberekeningen meegenomen. De geluidsberekeningen zijn bepaald volgens gangbare en rechtens geaccepteerde modelberekeningen. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat de toekomstige geluidbelasting van de woningen aan de Sint Antoniestraat vergelijkbaar is met de huidige situatie en slechts marginaal afwijkt. De geluidbelasting in 2025 overschrijdt de maximaal toegestane waarde van de 68 dB volgens de Wet geluidhinder niet. De berekende nieuwe situatie van tussen de 52-60 dB valt ruim binnen de normen en kan als een goede oplossing worden beschouwd.
- b. Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat het gehele studiegebied, waaronder gedeeltelijk de Sint Antoniestraat valt, voldoet aan de grenswaarden luchtkwaliteit, inclusief de strengere toetsing van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). In de bijlage van het onderzoeksrapport is uit de tabellen af te lezen dat op de lange termijn (2015-2020) de concentratie stikstof en koolstofdioxide zelfs afneemt ten opzichte van de huidige situatie.
- c. Binnen de bestemming Verkeer is de eventuele plaatsing van vangrails mogelijk. Bij de uitvoering wordt nader beoordeeld of plaatsing van vangrails noodzakelijk is (zie algemene opmerking onderaan deze beoordeling).

De geplande fietstunnel ligt op de doorgaande, regionale fietsroute, die ook richting Zaltbommel en de scholen leidt. Er is voor gekozen op deze plek een in alle opzichten veilige oplossing (verkeersveilig én sociaal veilig) te creëren door middel van een fietstunnel (ongelijkvloers). Comfort en bereikbaarheid waren hierbij belangrijke motivaties. Ook het toekomstige sportcomplex is met de fietstunnel goed te bereiken. De (sociale) veiligheid van de tunnel vormt in de verdere uitwerking van het ontwerp een belangrijk aandachtspunt. De ontwikkelaar zal uitgedaagd worden met dit aspect rekening te houden. De ruime begrenzing van het plan ter plaatse biedt voldoende mogelijkheden om hier optimaal invulling aan te geven.

Fietsers die de tunnel in de toekomst alsnog als onveilig ervaren (bijvoorbeeld 's nachts), kunnen op beperkte afstand de geregelde oversteek bij het Esso tankstation gebruiken.

- d. De verbreding van de N322 ter hoogte van de St. Antoniestraat leidt niet tot een andere situatie met betrekking tot eventuele hinder van binnenschijnende koplampen. Bij de uitwerking van het wegontwerp vormt dit punt een aandachtspunt (zie ook algemene opmerking onderaan deze beoordeling).
- e. Voor de verbreding van de N322 zal grond worden gebruikt die voldoet aan de grondkwaliteitsklasse die geldt voor wegen. Hier zal geen sprake zijn van vervuilde grond.
- f. Uiteraard worden direct omwonenden op de hoogte gehouden als (nachtelijke) uitvoering van werkzaamheden aan de orde is.
- g. Uit het natuurwaardenonderzoek is gebleken dat ten behoeve van de ontwikkelingen de bodem zal worden vergraven, waardoor leefgebied van een aantal licht beschermde soorten (tijdelijk) verloren gaat en vaste verblijfplaatsen kunnen worden vernietigd en verstoord. De nieuwe situatie is wederom geschikt voor genoemde algemene soorten. Bij de inrichting van het gebied wordt hiermee rekening gehouden. Dit komt met name tot uiting in de landschappelijke inpassing in combinatie met de natuurvriendelijke uitvoering van de waterberging.
Overigens blijft de zorgplicht van toepassing. Om invulling te geven aan de zorgplicht wordt het plangebied voor aanvang van de werkzaamheden zoveel mogelijk ongeschikt gemaakt voor (zoog)dieren. Dit kan onder meer worden bewerkstelligd door de vegetatie in het terrein enkele dagen voor aanvang van de werkzaamheden kort af te maaien en opgaande begroeiing te verwijderen.

- h. In het kader van de reconstructie van de N322 is uiteraard ook gekeken naar de aansluitingen op de bestaande wegenstructuur van Zaltbommel en de gevolgen die deze ontwikkeling wellicht kan hebben op het bestaande wegennet. Hierover is meermaals overleg gevoerd met de gemeente, waarbij de plannen op elkaar zijn afgestemd. Het gebruikte verkeersmodel heeft betrekking op de gehele kern van Zaltbommel en omgeving.
- Uit alle onderzoeken blijkt dat de voorgestelde oplossing een adequate en veilige afwikkeling van het verkeer mogelijk maakt op zowel de provinciale weg als op het onderliggende gemeentelijke wegennet. Op onderdelen zal de gemeente nog enkele aanvullende maatregelen moeten treffen als gevolg van de veranderende verkeersstromen. De gekozen oplossing is tot stand gekomen in nauw overleg met het gemeentebestuur. Zij kan volledig instemmen met de oplossing en zal tijdig passende maatregelen treffen. De verantwoordelijkheid hiervoor valt buiten het kader van dit inpassingsplan.
- i. Degene die meent schade te lijden door het vaststellen van een bestemmingsplan of inpassingsplan, kan te zijner tijd een verzoek indienen om een tegemoetkoming van de schade. De Wet ruimtelijke ordening biedt voor een ieder de mogelijkheid een planschadeclaim in te dienen (Artikel 6.1 Wro). In de wet is zo geregeld dat de claim bij de gemeente moet worden ingediend. De gemeente stuurt de claim door naar de provincie. Een aanvraag voor tegemoetkoming in schade kan worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan.
- Het indienen van een planschadeclaim is een verantwoordelijkheid van de grondeigenaar zelf. De provincie hanteert een planschadeverordening, waarin staat beschreven welke stappen ondernomen moeten worden als mensen een planschadeclaim indienen. Deze verordening is openbaar en verkrijgbaar bij de provincie. Bij ingediende planschadeclaims maakt de provincie gebruik van een onafhankelijke organisatie die adviseert over de toewijzing en de hoogte van de claims. Uiteindelijk beslist de provincie over de schadeclaims.

In z'n algemeenheid wordt opgemerkt, dat de door reclamanten naar voren gebrachte zorgpunten en aandachtspunten worden meegenomen in het aanbestedingsdossier. De provincie streeft samen met de gemeente Zaltbommel naar kwaliteit en maatwerk in haar planuitvoering. Daarom rekent de provincie de inrichtingswensen van reclamanten tot haar ambities. Marktpartijen worden in concurrentie uitgedaagd om met goede oplossingen voor bedoelde aspecten te komen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan aan te passen.

2

Datum zienswijze

De zienswijze is ontvangen op 2 december 2012.

Inhoud van de zienswijze

- a. Reclamant beweert dat de verkeersdruk op de N322 en de rondweg Zaltbommel de laatste tijd eerder af- dan toeneemt. Van de omlegging wordt een toename van geluidhinder, visuele hinder en milieubelasting in de directe woonomgeving verwacht. Reclamant is niet overtuigd van het nut en de noodzaak voor aanpassing van de N322.
- b. Behoud van de open ruimte tussen Bruchem en Zaltbommel is de intentie. Diverse plannen hebben deze groene buffer bedreigd. De druk is groot op de stedelijke zone van de kern Zaltbommel in de richting van Bruchem. Helaas wordt nu de deur open gezet voor een verdere aantasting van dit groene gebied.

De inhoudelijke reactie van reclamanten is onder andere gebaseerd op de tekening behorende bij de voorkeursoplossingen voor de fases 1 en 2, zoals gepubliceerd in november 2010:

- c. Bij de aansluiting van de Middelsteeg op de Krangstraat is sprake van een gevaarlijke verkeerssituatie. Komende vanaf de Steenweg is er geen zicht op de Middelsteeg. Van dit kruispunt maken vooral schoolkinderen veel gebruik. In de voorkeursoplossing blijft de huidige verkeerssituatie ongewijzigd. Reclamant vraagt erkenning van deze gevaarlijke situatie en aandacht hiervoor bij de inrichting en bebording van deze gelijkwaardige T-kruising.
- d. Reclamant vraagt duidelijkheid over het karakter van de bredere groene strook ten zuiden van de Middelsteeg en ten noorden van de Krangstraat.
- e. Reclamant vraagt zich af of er een 0-meting is gedaan voor de verkeersintensiteit op de Middelsteeg en de Krangstraat.
- f. Het landbouw verkeer en vele automobilisten maken veel gebruik van de Middelsteeg gezien de drempels in de Krangstraat. Om toename van de verkeersdruk op de Krangstraat te voorkomen, vraagt reclamant om bij de aanpassing en inrichting van de Middelsteeg hier rekening mee te houden, zodat men deze route blijft prefereren boven de Krangstraat.
- g. In het voorstel aan Provinciale Staten d.d. 26 oktober staat dat de toekomstverwachting voor de druk op de N322 is gebaseerd op “verkeersmodellen waarin de ambities van de gemeente zijn meegenomen, uitgedrukt in groeiprognozes”. Inmiddels is duidelijk dat de gemeente Zaltbommel zijn ambities gegeven de huidige woningmarkt en economische ontwikkelingen drastisch moet bijstellen. Reclamant vraagt zich af of die ambities nog wel realistisch zijn.
- h. In de voorkeursoplossing voor fase 1 en 2 zijn toekomstige ontwikkelingen opgenomen die onduidelijkheid in de hand werken. Diverse malen komt op de kaart de term toekomstige voor: toekomstige fietsverbinding, toekomstige ontsluiting, toekomstig sportcomplex en mogelijk toekomstige ontsluiting sportcomplex. Reclamant vraagt zich af welk tijdpad geldt voor deze voornemens.
- i. Reclamant stelt vraagtekens bij de voorgenomen oplossing voor het langzaam verkeer, een fietstunnel. Eerder is in Zaltbommel al een fietstunnel verdwenen (kruising Hogeweg, Wichard van Pontlaan). Reclamant vraagt zich af wat de mogelijkheden zijn om de N322 verlaagd aan te leggen en het langzaam verkeer op ‘niveau maaiveld’ te houden.
- j. Reclamant vraagt zich af waarom de doorstroming op de N322 zou verbeteren als er één rotonde (Watertoren) uit het tracé wordt gehaald, terwijl er een rotonde (Spellewaard) en een Verkeersregelinstantie (VRI Steenweg) voor terugkomt.

Beoordeling provincie

Vooraf wordt opgemerkt dat de door reclamant gebruikte tekeningen van november 2010 niet meer actueel zijn. Het ontwerp voor de weg is nadien op onderdelen aangepast. Onder ander is vooralsnog niet meer voorzien in een rotonde ter hoogte van Spellewaard.

- a. Uit diverse aan het project ten grondslag liggende studies is gebleken dat de N322 Zaltbommel één van de grootste bereikbaarheidsknelpunten is binnen de provincie Gelderland. In de toelichting van het inpassingsplan is dat nader onderbouwd. De provincie Gelderland wenst voor de toekomst een veilige en vlotte verkeersafwikkeling voor het auto- en fietsverkeer en heeft er daarom voor gekozen om de N322 aan te passen.
- b. De aanleg van de omlegging van de N322 leidt op zichzelf niet tot een aantasting van de openheid van het gebied. Deze omlegging kan prima in het open landschap worden ingepast. Vanuit de gemeente Zaltbommel bestaat evenwel tegelijkertijd ook de noodzaak om de sportvelden te verplaatsen naar een nieuwe locatie. Hiervoor is de hoek Steenweg/ Van Heemstaweg West als meest geschikt aangemerkt. De omlegging van de N322 is hierop afgestemd. Tevens is de voorkeursoplossing zoals deze is opgenomen in het inpassingsplan verkeerstechnisch als beste oplossing beoordeeld. Voor de realisatie van het nieuwe sportcomplex wordt nog een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht.

Om het sportcomplex mogelijk te maken hebben Provinciale Staten op 19 december 2012 de structuurvisie en verordening aangepast, waardoor het gebied niet meer is aangemerkt als waardevol open gebied. Daarbij hebben PS expliciet de afweging gemaakt inzake de noodzaak voor realisering van het sportcomplex en de open landschappelijke kwaliteiten van het gebied.

De landschappelijke inpassing van de omlegging van de N322 is afgestemd op de komst van het sportcomplex. Hiermee ontstaat een duidelijke nieuwe begrenzing die recht doet aan de landschappelijke kwaliteiten. Dit is expliciet vastgelegd in de regels van het inpassingsplan als voorwaardelijke verplichting (zie artikel 3.1 onder e en f).

- c. Deze situatie blijft ongewijzigd. Overigens valt de genoemde kruising buiten het plangebied van het inpassingsplan.
- d. Niet duidelijk is wat reclamant precies bedoeld. Als de groene strook inclusief blauwe streep wordt bedoeld zoals opgenomen op de tekeningen van november 2010, dan geeft dat aan dat hier een watergang wordt verlegd. Een verdere uitwerking van deze zone zal later plaatsvinden in het kader van de verdere planuitwerking en planrealisatie.
- e. Voor deze wegen zijn voor het verkeersmodel de laatst beschikbare gegevens uit 2003 gehanteerd. Volgens een gangbare methode in het verkeersmodel zijn deze gegevens geëxtrapoleerd voor de huidige en toekomstige situatie.
- f. Het karakter van zowel de Middelsteeg als Krangstraat zal hetzelfde blijven, de weg zal alleen iets verlegd worden. Overigens gaat het hierbij om wegen waarvoor de gemeente de verantwoordelijkheid heeft. De zienswijze valt dus buiten het kader van het inpassingsplan.
- g. De noodzaak tot aanpak van deze provinciale weg ligt in het feit dat het op dit moment één van de grootste bereikbaarheidsknelpunten binnen de provincie is en om die reden aangepakt dient te worden. Ook zonder nieuwe woningbouwlocaties is de aanpak hiervan gewenst. Niettemin is ook rekening gehouden met de ambities van de gemeente. Door de huidige economische crisis zal de termijn van realisatie wellicht langer zijn, maar het blijft gewenst om rekening te houden met deze ambities. De gemeente Zaltbommel heeft geen van de plannen geschrapt.
- h. Het inpassingsplan regelt alleen het tracé inclusief inpassing van de N322. De planning hiervoor is dat in het voorjaar 2013 het inpassingsplan vastgesteld zal worden, waarna de uitvoering zal worden aanbesteed. Naar verwachting kan in 2014 met de werkzaamheden worden begonnen. Voor de sportvelden wordt een afzonderlijk (gemeentelijk) bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht.
- i. De geplande fietstunnel ligt op de doorgaande, regionale fietsroute, die ook richting Zaltbommel en de scholen leidt. Er is voor gekozen op deze plek een in alle opzichten veilige oplossing (verkeersveilig én sociaal veilig) te creëren door middel van een fietstunnel (ongelijkvloers). Comfort en bereikbaarheid waren hierbij belangrijke motivaties. Ook het toekomstige sportcomplex is met de fietstunnel goed te bereiken. De (sociale) veiligheid van de tunnel vormt in de verdere uitwerking van het ontwerp een belangrijk aandachtspunt. De ontwikkelaar zal uitgedaagd worden met dit aspect rekening te houden. De ruime begrenzing van het plan ter plaatse biedt voldoende mogelijkheden om hier optimaal invulling aan te geven.
Fietsers die de tunnel in de toekomst alsnog als onveilig ervaren (bijvoorbeeld 's nachts), kunnen op beperkte afstand de geregelde oversteek bij het Esso tankstation gebruiken.
- j. De rotonde bij de Watertoren wordt niet verwijderd en tevens wordt bij de aansluiting Spellewaard vooralsnog geen rotonde worden aangelegd. Gezien de verlegging van de N322 dient de kruising met de Middelsteeg te worden aangepast. Een VRI ter hoogte van de Middelsteeg is verkeerskundig de meest optimale oplossing en zal de doorstroming op de N322 bevorderen. In de uitgevoerde verkeersonderzoeken is dit nader onderbouwd.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan aan te passen.

3

Datum zienswijze

De zienswijze is ontvangen op 6 december 2012.

Inhoud van de zienswijze

Reclamant brengt een zienswijze in ten aanzien van een gepland geluidsscherm ter hoogte van het einde van de geluidswal. Als projectontwikkelaar is reclamant bezig met het project "Waluwewal". Vermoed wordt dat de bouw van het complex, aansluitend op de geluidswal, de bouw van een geluidsscherm overbodig maakt. Verder doet een geluidsscherm geen recht aan de zichtkwaliteiten van ons gebouw.

Beoordeling provincie

Voorliggend bouwplan valt buiten het plangebied van het inpassingsplan. Bovendien heeft het project Waluwewal nog geen status. Desalniettemin sluit voorliggend inpassingsplan de bouw van het complex niet uit. Het inpassingsplan maakt een geluidsscherm mogelijk. Mocht de ontwikkeling van het bouwplan gelijk oplopen met de aanleg van het bouwplan, dan kan op basis van nader akoestisch onderzoek bekeken worden of de realisatie van een geluidsscherm ter hoogte van het bouwplan nog nodig is.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan aan te passen.

4

Datum zienswijze

De zienswijze is ontvangen op 11 december 2012.

Inhoud van de zienswijze

Zienswijzen betreft de toegestane palen en masten binnen de verkeersbestemming.

- a. Reclamant verzoekt om de begripsomschrijving van 'palen en masten' zend-, telefoon-, en hoogspanningsmaten uit te sluiten en alleen verkeersgerelateerde palen en masten toe te staan.
- b. Reclamant vindt een bouwhoogte van 20 meter (artikel 3.2.3) plus een afwijkmogelijkheid van 20% voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (art. 8), totaal van maximaal 24 meter voor palen en masten te hoog. Met deze bouwmogelijkheden wordt het landschap onnodig aangetast en wordt lichtvervuiling veroorzaakt. Verwezen wordt naar de bestemmingsplannen voor o.a. de "omlegging van de A2 Zaltbommel Empel", "Rondweg Hedel" en ontwerpbestemmingsplan "Rondweg Voorthuizen" waarin steeds een maximale hoogte voor palen en lichtmasten wordt aangehouden van 12 meter al dan niet met 10% afwijking. Reclamant verzoekt om deze maximale hoogte van 12 meter en 10% afwijking over te nemen in voorliggend inpassingsplan.

Beoordeling provincie

- a. Hieraan wordt tegemoet gekomen. In de regels wordt toegevoegd dat het uitsluitend om verkeersgerelateerde palen en masten gaat.
- b. Aan de zienswijze wordt gedeeltelijk tegemoet gekomen. Een bouwhoogte van 15 meter plus 10 % afwijking wordt voldoende geacht voor het realiseren van de benodigde verkeersgerelateerde palen en masten. De regels van het inpassingsplan zullen hierop worden aangepast.
De meeste palen en masten zullen niet hoger worden dan 10 m., maar ter plaatse van het viaduct over de A2 wordt gemeten vanaf de hoogte van de A2, waarom een hogere maximale maat is opgenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het inpassingsplan aan te passen door de regels van de bestemming Verkeer aan te passen.

3. Conclusie beantwoording zienswijzen

De zienswijzen, zoals genoemd onder 1 t/m 3 geven geen aanleiding om het inpassingsplan aan te passen. Naar aanleiding van zienswijze 4 wordt de regels van het inpassingsplan als volgt gewijzigd:

- In artikel 3 wordt onder 3.2.3, onder a1 gewijzigd in: “15 m voor verkeersgerelateerde palen en masten”;
- In artikel 8, onder c wordt 20% gewijzigd in 10%.