

Zienswijzennotitie

Bestemmingsplan Wilpsedijk–N790



1. Inleiding

Het (ontwerp-)bestemmingsplan Wilpsedijk-N790 (hierna: plan) gaat over de weg de Wilpsedijk, aan de westzijde van de rivier de IJssel, tussen Wilp en Steenenkamer. Het doel van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid door het beter afstemmen van de functie, het gebruik en de vormgeving van de weg. Dit door eenzijdig aan de binnendijkse zijde van de dijk een tweerichtingen (brom)fietspad te realiseren en de vormgeving van N790 verder aan te passen als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/h.

Het plan heeft vanaf 10 juni 2021 tot en met 21 juli 2021 ter inzage gelegen. Tegen dit plan zijn 5 zienswijzen ingediend. Van de 5 ingediende zienswijzen zijn er 4 tijdig ingediend. Zienswijze 5 is op 24 juli 2021 ingediend. Deze overschrijding is beperkt, om deze reden vinden is het redelijkerwijs om de zienswijze alsnog te behandelen.

Op 27 september 2021 is een zienswijze (nr.2) aangevuld. Deze aanvulling gaat over de mogelijkheid tot aankoop van gronden door de provincie Gelderland. Het uitgangspunt van de provincie is om er op minnelijke wijze uit te komen, onteigening is pas een laatste optie. Daarnaast is deze aanvulling op een aanzienlijke termijn na de zienswijzetermijn ingediend. Om deze redenen is deze aanvulling niet meegenomen in deze ruimtelijke procedure.

2. Zienswijzen

In dit onderdeel zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. In verband met de verplichting tot anonimiseren op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens, zijn de NAW-gegevens van de betrokkenen niet vermeld in de zienswijzennotitie.

Zienswijze 1: d.d. 22 juni 2021, kenmerk 2021-37676

	Zienswijze	Reactie
1.	Het aanbrengen van een tweerichtingen-fietspad heeft volgens de indiener een aantal consequenties. Met name het oversteken vraagt om verhoogde attentie van fietser en automobilist. Door een haag - weliswaar niet hoger dan 0,7 tot 1,00 m - is oogcontact lastiger. Het gaat hierbij om verschillende oversteekpunten. Bij de oversteekpunten Wilp, Johanna-hoeve en Mr. Van Marlestraat gaat het om de volgende vragen: De indiener vraagt zich hierbij af of er genoeg aan snelheidsremming van de auto wordt gedaan? Verder is het de vraag of de meidoornhaag niet te ver tot het oversteekpunt komt. En staan de bebouwde kom-borden niet te dicht op dit oversteekpunt waardoor het zicht van de auto redelijk belemmerd wordt? Daarnaast vraagt de indiener zich af of een middengeleider (ondanks de krappe breedte van 6 m voor de rijbaan) een optie is zodat de fietser desnoods in 2 stappen kan oversteken?	Ter plekke van de oversteeklocaties komt een plateau als snelheidsremmende maatregel voor het gemotoriseerd verkeer. De haag (beide zijden) zal op gepaste afstand buiten de doorsteek worden beëindigd. Daardoor is een goede oversteekbeweging mogelijk. In tegenstelling tot hetgeen in het filmpje genoemd wordt, plaatsen we hier geen meidoornhaag maar een alternatieve haag waarbij snoeiafval geen overlast veroorzaakt voor fietsers (leke banden). De komborden staan precies buiten de zichtlijn zodat overstekende (brom)fietser en bestuurder van een motorvoertuig elkaar kunnen zien. Een middengeleider is praktisch niet haalbaar en ook niet wenselijk. Voor het inpassen van een middengeleider dient de rijbaan 'gesplitst' te worden waarbij beide rijstroken uitbuigen. Daarvoor zou het totale dijklichaam over grotere lengte

		verder moeten worden verbreed. Daarvoor is aan de binnendijkse zijde geen ruimte vanwege het woonhuis Wilpsedijk nr.4. Daarnaast zou het ten koste gaan van meerdere bestaande bomen en er zou fors meer grond verworven moeten worden. Ook zou de Mr. Van Marlestraat over behoorlijke lengte moet worden opgehoogd om het hoogteverschil te overbruggen. Gelet op de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer is een middengeleider ook niet noodzakelijk. De voordelen van een betere oversteekbaarheid wegen niet op tegen de aantasting van het landschap (waaronder het kappen van bomen) en de te verwerven benodigde ruimte.
2.	Voor het vervolgen met de fiets van de route op de N344 (Rijksstraatweg) richting Apeldoorn moeten 3 oversteekbewegingen gemaakt worden. Kan dat niet efficiënter opgelost worden? De indiener stelt voor om het tweerichtingenfietspad door te trekken bij het oversteken van de N344. Dit scheelt twee oversteekbewegingen. Bij fietsverkeer uit Deventer richting Wilp dient -ook (nog steeds) 3 oversteken te worden gemaakt: Twelloseweg – N344 – Burgemeester van der Feltweg. De indiener hoopt dat dit in de toekomst ook goed (minder wachttijd) op elkaar wordt afgestemd.	Het twee richtingen (brom)fietspad ligt westelijk van de rijbaan Wilpsedijk (zijde houtzagerij) en sluit aan bij de Burgemeester van der Feltweg. In eerste instantie zou het (brom)fietspad langs de westzijde worden doorgezet over de kruising met de N344 naar de Twelloseweg. Op grond van de volgende afwegingen is gekozen voor het huidige ontwerp: - Fietzers vanuit de richting Wilp met een bestemming richting Apeldoorn maken al eerder een keuze om een andere route te nemen: of via de Voordersteeg, of via de Vermeersweg of via de Burgemeester van der Feltweg. Naar Deventer en De Worp neemt de fietser vanuit Wilp de route via de Mr. Van Marlestraat door Steenenkamer. - Er ontstaat bij de aansluiting op de Worp een lastige, verkeersonveilige situatie bij de Dahliastraat waar (brom)fietsers het (wachtende) autoverkeer ongeregeld moeten kruisen; - Uit verkeersgegevens blijkt dat er een redelijke stroom (brom)fietsers is, komende vanuit de Burgemeester van der Feltweg die langs de N344 naar Deventer rijden. Voor het vlot afwickelen van deze stroom gelijktijdig met gemotoriseerd verkeer, blijft de geregelde oversteek van de N790 aan de zuidzijde van de Burgemeester van der Feltweg behouden. Voor een efficiënte verkeersregeling is het beter één goede route voor (brom)fietsers richting Deventer te faciliteren. - Het aantal (brom)fietsers dat vanaf de Wilpsedijk via de kruising N790/N344 richting Apeldoorn rijdt en niet eerder

		al via bijvoorbeeld de Voordersteeg richting Twello zijn afgeslagen is beperkt. De meest verkeersveilige routes zijn als volgt: - Vanaf Wilpsedijk dienen (brom)fietzers richting de Worp eerst de Wilpsedijk over te steken en dan de N344. Dit is twee keer oversteken, niet vaker dan wanneer het (brom)fietspad westelijk over de N344 zou zijn doorgezet. De oversteken zijn conflictvrij en verkeersveilig; - Alleen (brom)fietzers vanaf de Wilpsedijk richting Apeldoorn dienen nog een extra oversteek te maken parallel aan de N344 (zijde Worp). Het aantal (brom)fietzers dat via de kruising N790/N344 naar Apeldoorn rijdt is beperkt. Dit weegt niet op tegen het verkeersveilig maken van de oversteekmogelijkheden in een efficiënte verkeersregeling voor alle verkeer. Ook wordt een nieuwe verkeersonveilige oversteek op de Worp ter hoogte van de Dahliastraat (die intensiever wordt gebruikt) voorkomen.
	Voor de sociale veiligheid is het van belang dat er verlichting komt langs deze route. Dat kan ook sensor-gestuurde milieuvriendelijke verlichting zijn.	Bij de kruispunten van zijwegen komt verlichting. Het overige deel niet, zoals dat ook in de huidige situatie niet aanwezig is. De provincie is terughoudend met het plaatsen van openbare verlichting, tenzij er goede redenen uit oogpunt van verkeersveiligheid of sociale veiligheid zijn. De achtergrond van dit beleid is het streven om het energieverbruik en de CO₂-uitstoot te verminderen, de lichthinder/lichtvervuiling terug te dringen en de kernkwaliteiten donkerte, rust en openheid van natuurgebieden en waardevolle landschappen te versterken. In dit geval is beoordeeld dat er geen reden is om af te wijken van het beleid.

Zienswijze 2: d.d. 6 juli 2021, kenmerk 2021-42316

Zienswijze	Reactie
------------	---------

1.	De indiener stelt dat het plan de bestaande schuur aan de Voordersteeg 39 legaliseert. Deze wordt hierbij 90° gedraaid. Verder vindt uitbreiding en vernieuwing plaats.	Van de schuur is geen bouwvergunning opgenomen in het archief. Op de oudste luchtfoto's (1986) is de schuur echter al aanwezig. In 1990 is een gedeelte van de schuur door een calamiteit ingestort. Er is op 13 november 1990 vergunning verleend om dit gedeelte terug te bouwen. Dit is gerespecteerd en wordt met het plan publiekrechtelijk vastgelegd. Er geen sprake van uitbreiding. De bebouwing wordt gedraaid vanwege de beschikbare ruimte op het perceel. Het is niet wenselijk om de schuur terug te bouwen in het dijklichaam; dit vermindert de werking van het dijklichaam. Dit vormde ook de reden voor verplaatsing en vernieuwing.
2.	Er worden zorgen geuit over het gebruik van de schuur voor recreatieve doeleinden. Dit ook in verband met de bouw aanvraag, deze toont eerder een woonfunctie dan een schuurfunctie.	In het plan heeft de schuur de bestemming Agrarisch. Binnen deze bestemming is recreatief medegebruik toegestaan. Deze gebruiksmogelijkheden sluiten aan op de bestemming Agrarisch in het bestemmingsplan Buitengebied. In afwijking van dit bestemmingsplan zijn er echter geen mogelijkheden voor Bed&Breakfast opgenomen. Daarbij is ook expliciet in het plan opgenomen – met de maatvoering 'maximum aantal wooneenheden – 0' dat er geen woning is toegestaan. De bouw aanvraag moet te zijner tijd worden getoetst aan een onherroepelijk plan. Onderliggend plan vormt dan ook te zijner tijd het toetsingskader voor vergunningverlening. Het plan en de omgevingsvergunning zijn uiteindelijk instrumenten waarop gehandhaafd kan worden.
3.	De aanvraag laat tevens een kapschuur zien, dichtbij de woning aan de Voordersteeg 37. Dit zorgt voor overlast en zichtbeperking. Dit gaat verder dan de beoogde legalisering.	De oppervlakte van te realiseren bebouwing sluit aan op de bouw- en gebruiksmogelijkheden uit het verleden. Daarnaast is 20 m2 aan andere bouwwerken toegestaan. Dit sluit aan op dezelfde gebruiksmogelijkheden als bij de bestemming Agrarisch in het bestemmingsplan Buitengebied en is vastgelegd in onderliggend plan. Vanwege het vrijliggende fietspad is een breder dijklichaam noodzakelijk. Hierdoor wordt de schuur anders gesitueerd. Ter plaatse van het andere volume (de kapschuur) vindt opslag van voornamelijk hout plaats. Om de kwaliteit en uitstraling van het perceel te verhogen, heeft de eigenaar de wens om de hout-

		opslag in de kapschuur op te bergen. De houtopslag is op 50 m gesitueerd van het woonhuis en gelegen achter een groensingel. De bouw- en goothoogte is laag, met respectievelijk 5,7 m en 2,5 m. Ter vergelijking: de bestemming Agrarisch laat 12 m bouwhoogte en 6 m goothoogte toe. In alle redelijkheid is aan te nemen dat de overlast en zichtbeperking minimaal is, waarbij ook het dijklichaam volwaardig kan worden gerealiseerd.
4.	Om in de toekomst verder ongewenste plannen te voorkomen, stelt de indiener voor om geen wijzigingsbevoegdheden op te nemen in het plan.	Het plan heeft eenzelfde systematiek als de wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan Buitengebied. Zo kunnen Burgemeester en wethouders de bestemming Agrarisch wijzigen in de bestemming Natuur of Bos (art.3.5) of om een gedeelte van het Gelders Natuur Netwerk te realiseren (art.13.2). Verder zijn voor intensieve veehouderijbedrijven wijzigingsbevoegdheden opgenomen (art.22.1). Daarnaast zijn enkele algemene wijzigingsregels (art.23) opgenomen. De bovengenoemde ontwikkelingen zijn niet beoogd, of uitvoerbaar. Overigens verdwijnt de wijzigingsbevoegdheid (hier komen andersoortige delegatiemogelijkheden voor in de plaats) door de naderende Omgevingswet. Om deze redenen kunnen deze wijzigingen uit het plan. De zienswijze treft op dit aspect doel.

Zienswijze 3: d.d. 20 juli 2021, kenmerk 2021-43651

	Zienswijze	Reactie
1.	De indiener geeft aan dat de oversteekbaarheid van de Wilpsedijk gevaarlijk is voor jonge kinderen die naar school gaan in Wilp. Hiervoor moet twee keer de weg worden overgestoken; zowel buiten als binnen de bebouwde kom. Het plan zorgt voor een verslechtering van de (fietsers)veiligheid ter hoogte van de inrit van de indiener en de ventweg. De huidige fietsstrook tussen de rijbaan en de inrit van de indiener zorgt voor een buffer. Dit zorgt er ook voor dat fietsers beter zichtbaar zijn, voorafgaand aan het oversteken. In de nieuwe situatie sluit de inrit direct	Het project voor verbetering van de N790 is al enige tijd in voorbereiding. Het uitgangspunt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is een verlaging van de maximum snelheid (van 80 km/u naar 60 km/u) en de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de westzijde van de N790. Dit is ook al eerder met omwonenden zo besproken. Dat betekent dat het ontwerp op hoofdlijnen al vastligt. Overigens betekent dat niet dat de Rijksstraatweg op andere locaties niet veilig kan worden overgestoken. Integendeel, door de lagere maximum snelheid en het smallere wegprofiel (rijbaan-

	aan op de rijbaan. Het fietspad voor beide richtingen bevindt zich aan de andere kant (westzijde) van de rijbanen. Indiener maakt zich zorgen over de veiligheid van schoolgaande kinderen. Op circa 100 m van de inrit van de indiener bevindt zich de nieuwe fietser oversteekplaats. Hierbij worden de voordelen van deze plek – aanwonenden geen hinder van remmen, optrekken en verlichting – gezien.	breedte) is de N790 ook op andere plekken voldoende veilig over te steken; er zijn voldoende hiaten in de verkeersstroom. De rijbaan krijgt een nieuw profiel. De huidige fietsstroken komen te vervallen, maar er komt nog wel een kantstrook (strook tussen kantmarkering en rand asfalt). Er is daardoor nog steeds een veilige afstand tussen het gemotoriseerd verkeer en opgestelde fietsers die willen oversteken. Fietzers die willen oversteken blijven goed zichtbaar. Onderdeel van de nieuwe weginrichting is het realiseren van een plateau als snelheidsremmende maatregel bij zijwegaansluitingen. Omdat de gecombineerde aansluiting van de parallelweg en de inrit wordt gezien als toegang tot percelen is hier geen plateau ingepast. Het betekent in de praktijk dat fietsers van/naar de oostzijde een keer extra moeten oversteken. De herinrichting van de Rijksstraatweg met vrijliggend fietspad en de rechte korte oversteek zorgen voor een verkeersveiligere situatie. In de huidige oversteek naar de overzijde van de rijbaan moet een bocht worden gemaakt en rijdt het verkeer harder.
2.	De indiener stelt voor om een 'pad' te creëren aan de oostzijde van de rijbaan, tussen de oversteekplaats en hun inrit. Hier ligt een stuk grond van circa 8m breedte met een bomenrij. Deze zone ligt wat lager, het pad zou circa 100m bedragen. Door de aanplant van de heg wordt het pad aan het zicht onttrokken.	Het voorstel om aan de oostzijde van de N790 tussen de bebouwde kom van Wilp en de aansluiting van de parallelweg/inrit een pad te maken is vanuit oogpunt van de indiener te begrijpen. Tegelijkertijd past dit niet bij de inrichting zoals nu is uitgewerkt. Immers, er is bewust uitgegaan van een vrijliggend fietspad met fietsverkeer in twee richtingen aan de westzijde van de N790. Dit is de zijde waar de meeste zijwegaansluitingen zijn en de meeste erftoegangen. Dit is de best passende zijde, gelet op de meeste gebruikers. Een extra pad vanaf de komgrens Wilp naar de inrit maakt dat er een extra (tweede) route voor fietsers (en voetgangers) ontstaat over een beperkte lengte. Dit kan ertoe leiden dat niet alleen de indiener, maar ook andere fietsers/voetgangers hiervan gebruik gaan maken en ter hoogte van de inrit worden 'verplicht' alsnog over te steken om op het vrijliggend fietspad te komen richting Deventer. Dit is ongewenst, omdat juist bij de bebouwde komgrens de meest gewenste en daartoe ingerichte plek is om over te steken. De snelheid is hier lager (vanwege de bebouwde kom en het verkeersplateau)

	en de oversteeklocatie is duidelijk herkenbaar en zichtbaar.
--	--

Zienswijze 4: d.d. 21 juli 2021, kenmerk 2021-43949

	Zienswijze	Reactie
1.	De kruising van de Wilpsedijk met de Vermeersweg en de bomenopslag is een gevaarlijke verkeerssituatie. Dit vanwege de aansluiting van de Vermeersweg op de Wilpsedijk. De helling is in de huidige situatie erg steil. De reconstructie gaat dit verslechteren. Voor een goed zicht op de Wilpsedijk moet zowel de fietser als automobilist ver doorrijden. Dit geldt met name voor het verkeer vanaf het kruispunt met de stoplichten richting Deventer, omdat vanaf hier de weg omhoog loopt. Het verkeer is pas goed te overzien wanneer het hoogste punt is bereikt van de kruising, dit is op het fietspad.	De aansluiting van de Vermeersweg ligt in de nieuwe situatie vergelijkbaar steil als in de huidige. De hellingslengte en het hellingspercentage zullen niet wijzigen. Er is redelijkerwijs geen mogelijkheid om deze aansluiting minder steil te maken. Het minder steil maken leidt tot verbreding van het onderliggend grondlichaam en heeft gevolgen voor bestaande inritten. Er is hiervoor onvoldoende ruimte. Bovendien wordt de verkeerssituatie al veiliger doordat de rijbaan Wilpsedijk (N790) voor gemotoriseerd verkeer smaller wordt (6 m), de maximum snelheid omlaag gaat (60 km/u) en de kruising een plateau krijgt als snelheidsremmende maatregel. Overigens is deze verhoging vooral in de Wilpsedijk merkbaar; de helling van het plateau in de Vermeersweg wordt in de bestaande helling opgenomen en is hier niet merkbaar, alleen zichtbaar door de markering. De zichtbaarheid op de Wilpsedijk verslechterd dan ook niet in de nieuwe situatie. De verkeerssituatie wordt veiliger.
2.	De indiener stelt voor om het zicht te verbeteren door een horizontale strook van circa 10 m vanaf de kruising naar de Vermeersweg aan te leggen. Dit geldt ook voor de situatie aan de overzijde van het kruispunt, ter plaatse van de bomenopslag.	Het aanbrengen van een horizontaal vlak van circa 10 m is in de Vermeersweg niet mogelijk. Om dat te kunnen realiseren zou de Vermeersweg over grotere lengte moeten worden aangepast, met bredere taluds. Hiervoor is onvoldoende ruimte. Het verwerven van gronden is problematisch vanwege de bestaande bebouwing. Ook zouden diverse perceeltoegangen moeten worden verplaatst/opgeheven zoals die van de indiener.
3.	De indiener maakt veel gebruik van de kruising vanwege de bomenopslag aan de overzijde. Dit vormt een essentieel onderdeel van het productiebedrijf. Met groot materieel wordt het materiaal verplaatst naar het bedrijf. Een goed uitzicht is noodzakelijk om het groot materieel veilig aan de overkant te krijgen. De nieuwe situatie leidt tot een slechtere	De aansluiting van de houtopslag wordt nagenoeg vlak en geeft voldoende vlakke opstelruimte. Daarbij is in het plan rekening gehouden met zichtlijnen wanneer vanuit zijwegen de Wilpsedijk wordt opgereden. Vanaf de Vermeersweg wijzigt de helling niet door het beoogde plateau. Met het plan wordt de maximum snel-

	situatie. Dit omdat ter plaatse van de kruising een snelheid reducerende verhoging wordt aangebracht.	heid omlaag gebracht. Dit zorgt in de nieuwe situatie voor een betere verkeersveiligheid. Met de zichtlijnen is rekening gehouden. Er is ons geen sprake van een slechtere situatie.
--	---	--

Zienswijze 5: d.d. 24 juli 2021, kenmerk 2021-44271

	Zienswijze	Reactie
1.	De indiener geeft aan dat de ingetekende op- en afrit aan de Rijksstraatweg te steil is ontworpen. Dit geeft in de winter problemen bij gladheid. Daarnaast creëert dit een verkeeronveilige situatie; veilig oprijden via het vlakke plateau is onmogelijk gemaakt door het vrijliggende voetpad dat er komt te liggen. Verder maken ook landbouwvoertuigen gebruik van deze op- en afrit, waardoor dit een onverantwoorde situatie oplevert.	In het plan wordt de op- en afrit bij de aansluiting op de Rijksstraatweg in zuidelijke richting verschoven. Recht tegenover de in- en uitrit van het agrarische perceel nabij de A1 aan de zijde van de IJssel. Dat betekent dat de op- en afrit minder steil wordt en beter te berijden is dan in de huidige situatie. De hellinglengte wordt van 40 meter naar 50 meter verlengd. Het hellingspercentage is dan 7% en minder steil (nu 7,5%) het geval is. Bovenop de dijk, waar de op-/afrit aansluit is een vlak deel dat gemiddeld circa 5 meter lang is, voldoende om met een personenauto te staan voor het oprijden van de Rijksstraatweg (N790) en voor het passeren van het nieuwe fietspad. Omdat op de Rijksstraatweg de maximum snelheid wordt verlaagd (van 80 km/u naar 60 km/u) wordt de nieuwe situatie met vrijliggend fietspad verkeersveiliger ten opzichte van de huidige situatie. In geval van gladheid is er geen verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie.
2.	De indiener stelt voor om de op- en afrit naar het zuiden, richting de A1, te verschuiven waardoor het hoogteverschil kleiner wordt en daarmee de verkeerssituatie veiliger.	Het plan voorziet al in een verschuiving van de aansluiting op de dijk in zuidelijke richting. Daarmee wordt de op- en afrit langer en minder steil.

3. Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen

Door zienswijze 4 vinden een aantal aanpassingen in het bestemmingplan plaats. Het gaat om de volgende punten:

- In de regels zijn de volgende wijzigingsbevoegdheden verwijderd:
 - o Artikel 3.5
 - o Artikel 13.2
 - o Artikel 22.1
 - o Artikel 23

- In de verbeelding is de aanduiding 'reconstructiewetzone-verwevingsgebied' verwijderd.

