



Datum raadsvergadering:	21 januari 2014
Datum collegebesluit:	26 november 2013
Onderwerp:	Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen
Agendapunt:	6 (voorstel)
Document / Decos Nummer:	bis 13/666
Verantwoordelijk portefeuillehouder	H. van den Berg
Ambtenaar:	Jan van Maanen
Intern doorkiesnummer:	0317 681 642

- **Onderwerp**

Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen

- **Voorstel**

1. De tegen het ontwerpbestemmingsplan "N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen" ingediende zienswijzen overeenkomstig de inhoud van de bij dit besluit behorende Commentaarnota zienswijzen ontvankelijk, doch ongegrond te verklaren;
2. Het bestemmingsplan "N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen" overeenkomstig de inhoud van de bij dit besluit behorende Commentaarnota zienswijzen ambtshalve gewijzigd ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan vast te stellen.

- **Inleiding**

De vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt op aanvraag van de provincie Utrecht in verband met de voorgenomen realisering van verkeersvoorzieningen aan de provinciale weg N225 ter hoogte van de Grebbeberg. Het betreft een wijziging van de parkeerplaats nabij de Erebegraafplaats, de realisering van veilige fietspaden en een aanpassing van de kruising Cuneralaan, Grebbedijk, Grebbeweg, Cuneraweg. De gemeente Rhenen is nauw betrokken bij de communicatie over dit plan. De gemeenteraad is bevoegd het bestemmingsplan vast te stellen. Deze bevoegdheid ontleend de raad aan artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening.

- **Beoogd effect**

Het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan 'N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen' en de realisatie van verkeersvoorzieningen van de N225 op de Grebbeberg planologisch mogelijk te maken.

- **Argumenten**

1.1 *In de Commentaarnota wordt ingegaan op de drie ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan.*

Het betreft zienswijzen van de Stichting Werkgroep Milieubeheer Rhenen (reclamant a), Ellen Appeldoorn en anderen (reclamant b) en M.M. van Zweden en anderen (reclamant c). De Commentaarnota gaat in op zowel de ontvankelijkheid als de gegrondheid van de zienswijzen. De algehele conclusie is dat de zienswijzen ontvankelijk, maar ongegrond zijn.

2.1 *De wijzigingen hebben betrekking op het aspect archeologie en zijn gewenst in verband met aansluiting op de regeling van het bestemmingsplan "Buitengebied 2010" en verduidelijking t.a.v. de gemeentelijke archeologische beleidskaart.*

De provincie Utrecht heeft om deze wijziging verzocht.

- **Kosten, baten, dekking**

De kosten van het bestemmingsplan komen ten laste van de provincie Utrecht.

- **Bijlagen**

1. concept-raadsbesluit
2. Zienswijzen (alg 13/5984, alg 13/6303 en alg 13/6304)
3. Commentaarnota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (alg 2013/6551)
4. Vast te stellen bestemmingsplan "N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen" (Toelichting met bijlagenboek, Regels en Verbeelding).

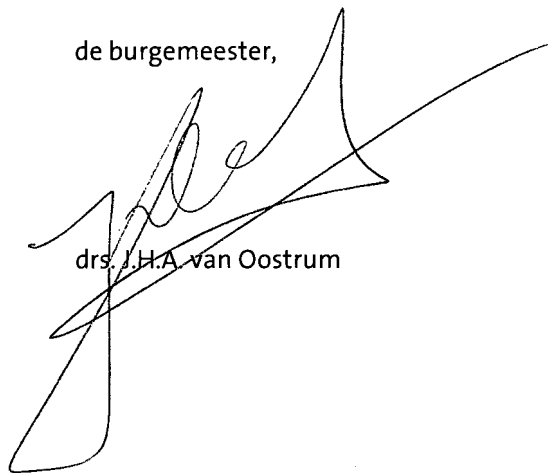
Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,



P. Bonthuis

de burgemeester,



drs. J.H.A. van Oostrum

Datum raadsvergadering:	21 januari 2014
Onderwerp:	Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen
Agendapunt:	6 (besluit)
Document / Decos Nummer:	bis 13/666
Ambtenaar	Jan van Maanen
Intern doorkiesnummer:	0317 681 642

De raad van de gemeente Rhenen,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 26 november 2013;

gelet op artikel 3.1, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. De tegen het ontwerpbestemmingsplan "N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen" ingediende zienswijzen overeenkomstig de inhoud van de bij dit besluit behorende Commentaarnota zienswijzen ontvankelijk, doch ongegrond te verklaren;
2. Het bestemmingsplan "N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen" overeenkomstig de inhoud van de bij dit besluit behorende Commentaarnota zienswijzen, zowel digitaal als analoog, ambtshalve gewijzigd ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan vast te stellen.

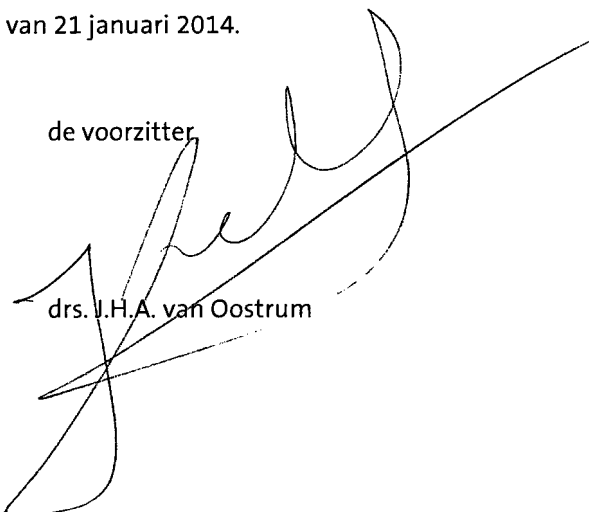
Vastgesteld in de openbare vergadering van 21 januari 2014.

de raadsgriffier,



C.A.M. Apell

de voorzitter



drs. J.H.A. van Oostrum

11/10/13

nummer: alg 2013/6551
contactpersoon: Jan van Maanen
doorkiesnummer: 0317 681 642
datum: 20 november 2013
onderwerp: Commentaarnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan “N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen”

1. In voorliggende commentaarnota wordt ingegaan op 3 ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan “N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen” ex artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro).
2. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 26 september 2013 tot en met woensdag 6 november 2013 ter inzage gelegen op www.ruimtelijkeplannen.nl, op www.rhenen.nl en in het gemeentehuis van Rhenen. Iedereen kon gedurende deze periode zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen.
3. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door:
 - a. (alg13/5984) 3
 - b. (alg13/6303), mede namens anderen..... 6
 - c. (alg13/6304), mede namens anderen..... 8
- ALGEHELE CONCLUSIE ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN 9**
4. Hieronder wordt de gevolgde procedure beschreven.
5. Vervolgens worden, per reclamant, op de aangegeven pagina’s de gronden van de zienswijze opgesomd, wordt ingegaan op de ontvankelijkheid van de zienswijze, zullen wij reageren op de gronden uit de zienswijze en geven wij een conclusie over de zienswijze.
6. Op pagina 9 wordt een algehele conclusie gegeven over de ontvankelijkheid en gegrondheid van de zienswijzen en over het vast te stellen bestemmingsplan.
7. Tenslotte wordt voorgesteld **ambtshalve** enkele wijzigingen aan te brengen in de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Verloop procedure

8. Het project N225 verbeteren fietsverbinding Candialaan – provinciegrens, is voor het eerst opgenomen in het UMP 2004 – 2008. Op dit weggedeelte met een lengte van 3,3 km ontbreken over een lengte van 1 km vrijliggende (brom)fietspaden. Voor het overige verdienen de oversteekvoorzieningen voor (brom)fietsers verbetering en is het gewenst de verouderde inrichting van het kruispunt Cuneraweg/Grebbedijk te verbeteren. Het beleid van de provincie op het gebied van (brom)fietsvoorzieningen is er op gericht dat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, comfort en fietsgebruik, langs de provinciale wegen zoveel mogelijk vrij liggende (brom)fietspaden aanwezig te zijn.

9. De N225 is een gebiedsontsluitingsweg (GOW). In het algemeen is een GOW ingericht conform de landelijk geldende richtlijnen waaronder de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) met een maximum snelheid van 80 km per uur. Bij het desbetreffende deel van de N225 moet dit nog gebeuren. Door een combinatie van een steile helling, krapte van de bocht en de geringe wegbreedte van dit gedeelte van de N225, geldt op het betreffende wegvak in de bestaande situatie een maximum snelheid van 60 km/uur. Dit is echter niet voldoende om de verkeerveiligheid te waarborgen. Mede daarom is besloten tot het project N225 verbeteren fietsverbinding Candialaan – provinciegrens.
10. In het project N225 verbeteren fietsverbinding Candialaan-provinciegrens is niet alleen gekeken naar de aspecten verkeerveiligheid, comfort en fietsgebruik, maar zijn ook de belangen op het gebied van natuur, landschap en cultuurhistorie op deze plek zwaar meegewogen. Dit proces heeft van 2005 tot 2011 geduurd. Uiteindelijk zijn er aanzienlijke concessies gedaan aan de inrichting van de weg (ruimtebeslag), waardoor de taluds van de insnijding niet afgegraven hoeven te worden met het bijbehorende kappen van alle bomen. Omdat de beschikbare ruimte te beperkt is om vrijliggende fietspaden te realiseren, worden er aanliggende fietspaden aangelegd met een beperkt hoogteverschil. Ter plaatse van de bocht en onderaan de berg blijft de maximum snelheid 60 km per uur. Doordat er nu maar een gering aantal bomen gekapt hoeven te worden, blijft de waarde van de gesloten bomenkansen nu in stand of kan zich weer herstellen. In de boomrapportage wordt uitgegaan van 73 te kappen bomen. Tijdens de besteksuitwerking is gebleken dat dit 41 bomen is geworden wat het effect van aantasting nog verder zal verkleinen.
11. Vanuit verkeerveiligheid is een fysieke scheiding noodzakelijk tussen de rijbaan en het fietspad. Een barri r of een geleiderail past niet in de beschikbare ruimte. Daarom is er voor gekozen om een beperkt hoogteverschil aan te brengen. Deze oplossing is de afgelopen jaren diverse malen opnieuw afgewogen naar aanleiding van discussies met de Veilig Verkeer Nederland, Stichting Werkgroep Milieubeheer Rhenen en de gemeente Rhenen. De provincie blijft van oordeel dat de gekozen oplossing leidt tot een verbeterde verkeerveiligheid. Doordat alle weggebruikers visueel en fysiek een eigen plek krijgen zullen zij zich beter aanpassen aan de verkeerssituatie.
12. Op 2 juli 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten het voorontwerpbestemmingsplan “N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen” aan te bieden aan de wettelijke vooroverlegpartners.
13. Het vooroverleg is gevoerd met besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincies en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van de belangen welke in het plan in het geding zijn. De provincie Utrecht en het Waterschap Vallei en Veluwe hebben een vooroverlegreactie gegeven. Dit is verantwoord in paragraaf 8.3 van de plantoelichting.
14. Op 17 september 2013 heeft het college besloten om het gewijzigde ontwerpbestemmingsplan “N225, fietspad Grebbeberg, Rhenen” ter inzage te leggen. In het ontwerpbestemmingsplan zijn wijzigingen ten gevolge van de vooroverlegreacties verwerkt.
15. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van donderdag 26 september 2013 tot en met woensdag 6 november 2013 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon, overeenkomstig artikel 3.8, lid 1, onder d Wro in samenhang met afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb), door iedereen zienswijzen tegen het voorgenomen besluit worden ingediend.

a. (alg13/5984)

Gronden van de zienswijze

16. [reclamant a] geeft in zijn zienswijze de volgende gronden:

- a. De ingreep zal de veiligheid voor fietsers eerder verslechteren dan verbeteren.
- b. De geplande opstaande afscheiding tussen de weg en de fietsstroken kunnen leiden tot meer verkeersonveilige situaties vanwege een 'kaatseffect' en daaropvolgend schrikeffect voor bestuurders van motorvoertuigen die de opstaande randen raken.
- c. Fietsers die per abuis op de rijbaan voor het snelverkeer terecht komen, kunnen niet goed terugkeren naar het fietspad. Dat geldt vooral voor afdalend fietsverkeer dat met grote snelheid rijdt in de scherpe bocht naar rechts op de helling van 7%.
- d. In de huidige situatie bestaat een uitvoegstrook voor autoverkeer komend vanuit Wageningen dat rechtsaf wil slaan naar de Cuneraweg. Op tekening 8187 is te zien dat deze uitvoegstrook verdwijnt. Volgens [reclamant a] lijkt dit de veiligheid niet te bevorderen.
- e. De ingreep heeft sterk nadelige gevolgen voor de natuur- en cultuurhistorische waarden van de Grebbeberg. Dit weggedeelte vormde in de Tweede Wereldoorlog het toneel van de slag om de Grebbeberg, waardoor het een belangrijke cultuurhistorische waarde heeft. De weg vormt met haar diepe insnijding in het meest zuidelijke punt van de Utrechtse Heuvelrug een zeer bijzonder en waardevol element in het landschap. Door de diepe insnijding en door de geringe breedte van de weg raken de kruinen van de bomen, die aan weerszijden van de weg op de hellingen staan, elkaar. Dit gegeven vormt ook voor de natuur een belangrijk element. Er is een ongestoorde migratie over de weg over de volle lengte van de insnijding mogelijk van boomdieren zoals boommarters en eekhoorns. Een weg die diep in het landschap ligt ingebed in een boomrijke omgeving, is welhaast uniek in Nederland. Het ophogen van het wegdek tot 0,5 meter maakt de insnijding minder diep en tast daardoor het huidige karakter van de insnijding aan. De weg moet aldus [reclamant a] in haar huidige unieke vorm en karakter bewaard blijven, waardoor ook de kap van bomen vermeden kan worden.
- f. [Reclamant a] geeft aan de voorgenomen aanleg van het ecoduct en de verbetering van de kruising Cuneralaan-Cuneraweg als positief te beoordelen. Het ecoduct bevordert de migratie mogelijkheid van boomdieren over de weg alsook van kleinere grondgebonden dieren. De verbetering van de kruising is goed voor de verkeersveiligheid, mits de uitvoegstrook naar de Cuneraweg gehandhaafd blijft.

Ontvankelijkheid

17. De zienswijze van [reclamant a] is gedateerd 23 oktober 2013 en is binnengekomen bij de gemeente op dezelfde dag. De zienswijze is hiermee tijdig ingediend.

Reactie op de gronden van de zienswijze

18. Op de gronden van de zienswijze, zoals hierboven is opgesomd, zullen wij hieronder een reactie geven.

- a. *De ingreep zal de veiligheid voor fietsers eerder verslechteren dan verbeteren.*

De verkeersveiligheid van het fietsverkeer en het autoverkeer is in de huidige situatie in het geding. Bij een dergelijk gebruik (intensiteit) van de weg is vermenging van fietsers en auto's op één rijbaan met een beperkte breedte erg gevaarlijk. De laatste 10 jaar hebben er meerdere ongevallen plaatsgevonden, waarbij de auto de fietser afsneed. Om dit te voorkomen wordt een scheiding aangebracht tussen fietspad en rijbaan die de auto belemmert om de bocht af te snijden.

Het beleid van de provincie Utrecht is er op gericht dat er zich langs alle provinciale wegen met een gebiedsontsluitende functie vrijliggende fietspaden bevinden. Dat is op dit deel van de N225 nog niet het geval. Door het aanleggen van vrijliggende of aanliggende fietspaden vindt er een reductie plaats van 25% voor letselongevallen met fietsers door de ontmenging van het verkeer.

- b. *De geplande opstaande afscheiding tussen de weg en de fietsstroken kunnen leiden tot meer verkeersonveilige situaties.*

De bedoeling van de visuele geleiding en het verhoogde fietspad is dat elke weggebruiker een eigen fysieke plaats op de rijbaan krijgt en heeft als doel dat iedereen zich aanpast aan de situatie. In de huidige situatie kan het gevaarlijk zijn dat een fietser uitwaaiert als er net een achteropkomende auto inhaalt. Of dat een auto de bocht afsnijdt en zo op het fietspad terecht komt. Door het visueel versmallen van de rijbaan zal het attentieniveau hoger zijn en de snelheid lager. De provincie is bovendien van mening dat door de toepassing van schuine banden het kaatseffect gering zal zijn en niet tot schrikreacties zal leiden.

- c. *Fietsers die per abuis op de rijbaan voor het snelverkeer terecht komen, kunnen niet goed terugkeren naar het fietspad.*

In de scherpe bocht naar rechts is het fietspad verbreed van 1.75 meter naar 2.50 meter met een verharde tussenberm van 1.00 meter. In totaal is daar dus 3.50 meter verharding beschikbaar voor de fietser. Indien een fietser van het fietspad af zou geraken, zal hij niet vallen door de schuine betonband. Er is geen opstaande rand waartegen de fietser aanbotst. De fietser kan via de rijstrook zijn weg verder vervolgen en na de afdaling onder aan de berg weer terug op het fietspad komen. De fietser kan ook de keuze maken om af te stappen en zich weer op het fietspad te positioneren en zijn weg vervolgen via het fietspad.

- d. *Het verdwijnen van de uitvoegstrook naar de Cuneraweg lijkt de verkeersveiligheid niet te bevorderen*

Het beleid (CROW publicatie 330) dat geaccepteerd is door de wegbeheerders in Nederland beoogt de rechtsafstroken zoveel mogelijk op te heffen. Door de rechtsafstroken te verwijderen worden de zogenaamde afdekongevallen voorkomen. Dit wil zeggen dat een automobilist vanuit de zijweg een rechtdoor rijdend voertuig niet ziet, indien op het zelfde moment uit dezelfde richting een auto rechtsaf slaat. Omdat er op deze locatie relatief veel ongevallen met overstekende fietsers plaatsvinden wordt er een middengeleider op de hoofdrijbaan aangebracht. Zo kunnen fietsers en voet-

gangers de oversteek in twee etappes uitvoeren. Dit bevordert niet alleen de verkeersveiligheid voor deze weggebruikers, maar leidt tevens tot een betere geleiding van het doorgaande verkeer in en na de bocht. Verder wordt er een linksafstrook aangebracht die ervoor zorgt dat de linksafslaande voertuigen zich buiten het verkeer kunnen opstellen en zo niet van achteren aangereden kunnen worden door verkeer wat van de berg af komt.

- e. *De ingreep heeft sterk nadelige gevolgen voor de natuur- en cultuurhistorische waarden van de Grebbeberg.*

Er is een afweging gemaakt tussen landschappelijke waarde/inpassing, doorstroming van het verkeer en verkeersveiligheid. Uitgangspunt van het ontwerp is om de situatie voor de fietser te verbeteren, waarbij de verkeersveiligheid en de doorstroming niet in het geding komen. Elke oplossing leidt in meer of mindere mate tot een landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische aantasting. Alle aspecten zijn even zwaar meegewogen. De gekozen oplossing leidt naar ons oordeel tot een acceptabele indeling van de GebiedsOntsluitingsWeg waarbij het comfort en de veiligheid van de fietsers voldoende is gewaarborgd en geeft zo min mogelijk aantasting van de aanwezige waarden.

Tijdens de nadere uitwerking van het ontwerp zijn diverse varianten beoordeeld op hun landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden door de desbetreffende afdelingen van de provincie. In de huidige oplossing zijn de provinciale beleidsdoelen op het gebied van cultuurhistorie, ecologie en landschap voldoende geborgd. Dit wordt onderbouwd door de diverse onderzoeken die bij het bestemmingsplan ter inzage zijn gelegd. Uit deze onderzoeken blijkt dat de uiteindelijke oplossing voldoet aan de geldende natuurwetgeving.

- f. *De voorgenomen aanleg van het ecoduct en de verbetering van de kruising Cuneralaan-Cuneraweg wordt als positief beoordeeld.*

Van deze zienswijze nemen wij kennis.

Conclusie

19. Wij stellen voor de zienswijze van [reclamant a]:

- a. Ontvankelijk te verklaren;
- b. Ongegrond te verklaren.

b. (alg13/6303), mede namens andere ondertekenaars

Gronden van de zienswijze

20. [reclamant b] geeft in hun zienswijze de volgende gronden:
- a. De ingreep zal de veiligheid voor fietsers eerder verslechteren dan verbeteren.
 - b. Als een fietser per ongeluk van het verhoogde pad afschiet en zich mengt tussen het snelle autoverkeer, dan is die situatie nog onveiliger dan nu het geval is. Een vrij liggend fietspad is wellicht veiliger, het verhoogde pad op het hellend deel zeker niet. Er zijn andere maatregelen mogelijk die minder ingrijpend en goedkoper zijn en tegelijk voor een ieder vergroten. Denk aan een flitspaal, (optische) snelheidsremmende middelen, lichtsignalen in het wegdek of een lagere maximumsnelheid.
 - c. De ingreep heeft sterk nadelige gevolgen voor de natuur- en cultuurhistorische waarden van de Grebbeberg. Om de verbreding van de weg mogelijk te maken worden 73 bomen gekapt. Er zou daarbij geen sprake zijn van een 'onevenredige aantasting van het landgoed'. Het heeft echter wel degelijk impact op de directe locatie waar de bomen verdwijnen. Door deze bomen heeft de insnijding een uniek karakter. De kronen van de bomen raken elkaar straks niet meer en dat is nadelig voor diersoorten die deze takken als noord-zuid verbinding gebruiken.
 - d. Het ecoduct zal erg dominant aanwezig zijn en een te grote impact hebben op het natuurgebied.
 - e. [Reclamant b] vraagt zich af hoe onveilig de N225 werkelijk is voor fietsers. Ze mist de cijfers van ongelukken tussen fietsverkeer in combinatie met gemotoriseerd verkeer.

Ontvankelijkheid

21. De zienswijze van [reclamant b] is gedateerd 4 november 2013 en is binnengekomen bij de gemeente Rhenen op 6 november 2013. De zienswijze is hiermee tijdig ingediend.

Reactie op de gronden van de zienswijze

22. Op de gronden van de zienswijze, zoals hierboven is opgesomd, zullen wij hieronder een reactie geven.

a. De ingreep zal de veiligheid voor fietsers eerder verslechteren dan verbeteren.

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze a. van [reclamant a].

b. Als een fietser per ongeluk van het verhoogde pad afschiet en zich mengt tussen het snelle autoverkeer, dan is die situatie nog onveiliger dan nu het geval is.

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze c van [reclamant a].

c. De ingreep heeft sterk nadelige gevolgen voor de natuur- en cultuurhistorische waarden van de Grebbeberg.

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze e. van [reclamant a].

- d. *Het ecoduct zal erg dominant aanwezig zijn en een te grote impact hebben op het natuurgebied.*

Het ecoduct is bedoeld om de ecologische verbinding tussen de noord- en zuidzijde van de Grebbeberg te verbeteren. Het ecoduct is bedoeld voor de kleinere diersoorten. Dit blijkt ook uit de beschikbare breedte en de maximale doorloophoogte van 40 cm. De landschappelijke inpassing van het ecoduct is meegenomen in het proces, waarbij ook externe belanghebbenden zoals de stichting Milieu Werkgroep Rhenen een stem hebben gehad. Wij verwijzen in dit verband ook naar zienswijze f. van [reclamant a].

- e. *Hoe onveilig is de N225 werkelijk voor fietsers.*

De veiligheid van een wegvak wordt niet alleen bepaald door de cijfers van de verkeersongevallen. Te meer omdat de laatste jaren de registratie van verkeersongevallen te wensen overlaat. De veiligheid van een wegvak wordt beschouwd op basis van de algemene richtlijnen vanuit wetenschappelijk onderzoek, het beleid van de provincie en objectieve (aantal slachtoffers) en subjectieve (beleving) aspecten. Hieruit volgt dat dit wegvak in het verleden als onveilig is aangemerkt en dat dit bij herhaalde toetsing vandaag de dag nog steeds is.

Voor de jaren 2001 t/m 2012 hebben zich 20 ongevallen voorgedaan waarbij een fietser of bromfietser betrokken was. Bij 16 daarvan is een slachtoffer gevallen. Van deze 20 ongevallen waren er 17 waarbij de fietser in aanraking kwam met een auto of bestelauto. Het merendeel van de 20 ongevallen (17) waren flankongevallen. Dit zijn ongevallen waarbij de fietser aan de zijkant werd geraakt. De grootste concentratie van 10 ongevallen vond plaats op kilometer 41,3 en 41,4, net over de Grebbeberg bij de aansluitingen Cuneraweg/Grebbedijk. 4 ongevallen vonden plaats op het gedeelte van de berg zelf.

Conclusie

23. Wij stellen voor de zienswijze van [reclamant b]:
- a. Ontvankelijk te verklaren;
24. Ongegrond te verklaren.

c. (alg13/6304), mede namens andere ondertekenaars

i.

25. [reclamant c] geeft in zijn zienswijze de volgende grond:
- a. De ondergetekenden steunen de zienswijze van [reclamant b].

Ontvankelijkheid

26. De zienswijze van [reclamant c] is ongedateerd en is binnengekomen bij de gemeente Rhenen op 6 november 2013. De zienswijze is hiermee tijdig ingediend.

Reactie op de grond van de zienswijze

27. Verwezen wordt naar onze reactie op de zienswijze van [reclamant b].

Conclusie

28. Wij stellen voor de zienswijze van [reclamant c]:
- a. Ontvankelijk te verklaren;
 - b. Ongegrond te verklaren.

ALGEHELE CONCLUSIE ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

29. Voor wat betreft de ontvankelijkheid verzoeken wij u de zienswijze van:
- a. [reclamant a], [reclamant b], [reclamant c] ontvankelijk te verklaren.
30. Voor wat betreft de gegrondheid verzoeken wij u de zienswijze van:
- a. [reclamant a], [reclamant b], [reclamant c] ongegrond te verklaren.
31. Voor wat betreft het vast te stellen bestemmingsplan verzoeken wij u **ambtshalve** het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en daarbij de volgende wijzigingen door te voeren:

TOELICHTING

- a. De paragraaf archeologie is aangevuld op verzoek van de provincie Utrecht.

REGELS

- b. In de regels is artikel 7.2.2, onder c, sub 1 toegevoegd en zijn sub 1, 2 3 vernummerd tot sub 2, 3 ,4;
- c. In de regels is artikel 7.4.1, onder b, sub 1 toegevoegd en is sub 1 vernummerd naar sub 2.

VERBEELDING

- d. De **aanduiding** 'archeologische waarde' is toegevoegd binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologisch monument' conform de regeling in het bestemmingsplan Buitengebied 2010.