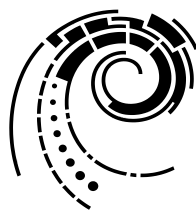


Nieuwegein



Notitie beantwoording zienswijzen
Ontwerpbestemmingsplan Ravenswade
e.o.

Inleiding

Dit is een reactienota zienswijze inzake het bestemmingsplan Ravenswade e.o. op grond van artikel 2.1, eerste lid, sub a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Het ontwerpbesluit heeft ter inzage gelegen van 8 november 2017 tot en met 19 december 2017. Gedurende deze periode kon een ieder een zienswijze indienen. Van deze gelegenheid is drie keer gebruik gemaakt. Hieronder zijn de ingediende zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord.

Beantwoording zienswijzen

	Zienswijze	Beantwoording gemeente
1	Indiener 1: Vereniging van Eigenaars Bedrijfscomplex Laagraven	
1.1	De Gemeente Nieuwegein heeft ons uitstekend op de hoogte gehouden van de van de voortgang bij het Ontwerpbestemmingplan Ravenswade e.o. .	De initiatiefnemer en de gemeente hebben in dit proces veel contact gehad met betrokken partijen. Wij zijn blij om dit te horen en dat de VVE Laagraven tevreden is over dit proces.
1.2	In de afgelopen maanden hebben wij herhaaldelijk over dit onderwerp contact gehad, zowel met de gemeente als met Laagraven Investment. Daarbij is duidelijk gebleken, dat er zoveel mogelijk met de belangen van de leden van onze VVE rekening is gehouden. Met name ging het hierbij over de verkeersproblematiek, zowel intern op het industrieterrein als bij de aansluitingen op het wegennet, We hebben de indruk, dat door de voorgenomen maatregelen ten eerste een chaos bij de verkeersafwikkeling zoveel mogelijk wordt beperkt of voorkomen en dat er een verbetering	In de verkeersstudies is de autonome groei (zonder planontwikkeling) van de verkeersintensiteit meegenomen. Uit de berekeningen en verkeerssimulaties blijkt dat er met deze infrastructurele maatregelen voldoende capaciteit wordt toegevoegd om de huidige overbelasting en het extra verkeer als gevolg van autonome groei en ontwikkelingen te faciliteren. Zonder verkeersmaatregelen en de planontwikkeling zou de Liesbosch verder dichtslippen. Ook is door deze maatregelen beperkte groei mogelijk voor de bestaande bedrijven.

	ontstaat bij het verlaten per auto op de diverse mogelijkheden, die het terrein aan de Oostzijde biedt of gaat bieden. De verkeersafwikkeling aan de Westzijde blijft voor het autoverkeer zorgelijk, maar dit gedeelte van het industrieterrein valt buiten de aanpassing van het bestemmingsplan.	
1.3	Een ander belangrijk item voor onze VVE is de notarieel vastgelegde erfdienstbaarheid om op het kadastrale perceel 3464 een vijftal parkeerstroken ten behoeve van de aanliggende gebouwen van onze leden te kunnen blijven gebruiken als parkeerstrook. Genoemde parkeerstrook valt binnen het voorgenomen zich wijzigende bestemmingsplan. De rechten van de leden van onze VVE zijn daarin voldoende gewaarborgd. Ditzelfde geldt voor een nieuw op te richten hekwerk met enkele poorten , dat het bestaande hekwerk moet vervangen. Uiteraard moeten over de verplichtingen tussen Laagraven Investment en onze VVE de duidelijk in het verleden notarieel vastgelegde afspraken door beide partijen nagekomen worden, maar dit belangrijke aspect valt buiten het kader van de wijziging bestemmingsplan en is een zaak tussen genoemde partijen.	De initiatiefnemer handhaaft de parkeerstrook in de huidige plannen. Het is inderdaad van belang dat de VVE en de initiatiefnemer dit verder samen afstemmen zonder tussenkomst van de gemeente.
1.4	Gezien bovenstaande ziet onze VVE geen reden om tegen dit voorgenomenbestemmingsplan geheel of gedeeltelijk bezwaar in te	

	dienen.	
2	Indiener 2 / Hoogheemraadschap de stichtse Rijnlanden	
2.1	Op 6 juli jl. heeft u ons wateradvies ontvangen. Onze opmerkingen zijn verwerkt in de planregels en toelichting het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. Wel hebben wij een opmerking ten aanzien van de ontwikkeling van de bouwkaavel en het vervolgproces (aanvragen watervergunningen).	Goed om te horen dat de opmerkingen van de HDSR juist verwerkt zijn in het bestemmingsplan Ravenswade e.o.
2.2	In de waterparagraaf van het voorliggende bestemmingsplan zijn voor een aantal varianten voor waterberging (o.a. kratten, wadi's of open water) uitgewerkt. U heeft hier nog geen keuze in gemaakt tijdens het bestemmingsplanproces. Wij nemen aan dat u dit doet in een vervolgproces fase 1 en 2. Wij vragen u om de keuze in overleg met het waterschap te maken. Wij bieden onze kennis met betrekking tot klimaatadaptatie aan om het inrichtingsplan te optimaliseren, voornamelijk als het gaat over het voorkomen van wateroverlast als gevolg van extreme neerslag. Wij vragen u om het waterschap actief te betrekken bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de bouwkaavel.	Jumbo heeft een bodemonderzoek laten doen en hieruit is geconcludeerd dat het waterniveau dermate hoog is dat kratten niet mogelijk zijn. Gekozen is om een wadi te realiseren. De HDSR is door de Jumbo reeds betrokken bij het bepalen van de omvang van deze wadi en zal in de uitwerking verder betrokken worden.
2.3	Voor het uitvoeren van de infrastructurele maatregelen én de ontwikkeling op de bouwkaavel (per fase) moet de initiatiefnemer een	In de vergunningen voor de bouw van fase 1 van het distributiecentrum van de Jumbo en de verkeersmaatregelen wordt aandacht besteed

	watervergunning aanvragen of geldt een meldingsplicht bij het waterschap voor onderstaande onderdelen: • Het laten toenemen van verhard oppervlak; • Het dempen en de aanleg van oppervlaktewater; • De aanleg van civieltechnische voorzieningen, zoals bruggen en duikers; • Het lozen van hemelwater op het oppervlaktewater • Het tijdelijke onttrekken en lozen van grondwater Wij adviseren om vroegtijdig contact op te nemen om de vergunningaanvraag effectief te laten verlopen.	aan deze verplichting.
3 3.1	Indiener 3 / Fietzersbond Voor de vierde keer dit jaar reageren we als Fietzersbond op de plannen voor het Liesboschterrein. Op 10 mei spraken we in bij de commissie ROM over de startnotitie Ravenswade. We kregen toen de toezegging, na een aangenomen motie vreemd, dat we geconsulteerd zouden worden bij de uitwerking van de plannen. Na twee maanden werd ons via het landelijk bureau van de Fietzersbond het voorontwerp-bestemmingsplan toegestuurd, waarop we konden reageren. Wij verstaan iets anders onder 'consulteren'. De toelichting bevatte drie minuscule kaartjes, waaruit onmogelijk de voorgenomen verkeersplannen	Vanaf de start van dit proces hebben wij als gemeente naar de initiatiefnemer toe altijd aangegeven dat een goede afwikkeling (veiligheid en bereikbaarheid) van het fietsverkeer op de Liesbosch een voorwaarde is om mee te werken. We hebben dit zowel contractueel als in het bestemmingsplan vastgelegd als voorwaarde voordat bedrijven operationeel kunnen worden. Met dit bestemmingsplan willen we vooral de verkeersbestemming vastleggen voor bijvoorbeeld de auto- en fietsgebruikers. De detail uitwerking staat op zich los van de discussie over het bestemmingsplan.

opgemaakt konden worden. Met veel moeite destilleerden we uit dit plan de consequenties voor fietsers op en rondom het Liesboschterrein. Onze GoogleMapskaart met voorgenomen fietsmaatregelen is inmiddels meer dan 800 keer bekeken, wat wel iets zegt over de informatiebehoefte van betrokkenen op dit punt. Natuurlijk reageerden we op het voorontwerp, waarna we uit de bundeling van de inspraakreacties vernamen dat initiatiefnemer Laagraven Investment contact met ons zou opnemen voor uitleg. Op 8 november publiceerde u dit ontwerpbestemmingsplan met dezelfde minuscule kaarten over de verkeerssituatie. Pas op 9 november kregen wij tijdens ons reguliere overleg met wethouder Snoeren inzicht in de (gewijzigde) fietsmaatregelen. Daarna spraken we (namens het Utrechts Fiets Overleg) op 20 november in bij de commissie Milieu, Mobiliteit en Economie van de provincie Utrecht, om aandacht te vragen voor de verslechtering voor fietsers vanwege de voorgenomen kruising met de zuidelijke ontsluitingsweg van het Liesboschterrein. Laagraven Investment heeft ons op 23 november uitvoerig geïnformeerd over de verkeersplannen. <i>Het zal duidelijk zijn dat wij niet tevreden zijn over de manier waarop wij betrokken zijn bij het maken van de verkeersplannen voor het</i>	Het proces over deze detailuitwerkingen van de verkeersbestemming is nog onderwerp van discussie met de marktpartij. Qua uitgangspunten en ontwerptekeningen zijn wel belangrijke stappen gezet. Deze zijn op het moment dat de goede discussie gevoerd kon worden door zowel de initiatiefnemer als de wethouder met de Fietzersbond besproken. Aangegeven is waarom sommige suggesties meegenomen kunnen worden en andere beslist niet. Tenslotte moet een afweging gemaakt worden tussen alle belangen die op het Liesboschterrein spelen. Wij zijn van mening dat de gemaakte keuzes recht doen aan alle verschillende belangen in het gebied de Liesbosch. We herkennen ons ook niet in het feit dat er geen goed proces met de Fietzersbond is doorlopen. Wij willen Laagraven Investment, de provincie en u de ruimte geven met betrekking tot de optimalisatie van de fietsinfrastructuur. Dit kan binnen de kaders van het vast te stellen bestemmingsplan.
---	--

	<i>Liesboschterrein. 'Consulteren' is iets anders dan 'achteraf informeren'. Het kost op deze manier onevenredig en onnodig veel tijd en energie van vrijwilligers om de belangen van de ruim 4000 fietsers, die de wegen op en langs het Liesboschterrein per etmaal gebruiken, te behartigen.</i>	
3.2	<u>Tweerichtingenfietspad Ravenswade</u> In het plan wordt een tweerichtingenfietspad langs de Ravenswade voorzien. <i>Hoewel tweerichtingspaden niet onze voorkeur hebben –op dit soort paden gebeuren tweemaal zoveel ongelukken met kruisend verkeer als op éénrichtingspaden- kunnen we er mee leven.</i> Door de verplaatsing van de toegang van de Hornbach naar de zuidkant zal de aansluiting met de Veldwade minder druk worden. Ook zal de doorgang tussen McDonalds en Hornbach minder gebruikt worden. Voor fietsers vanuit Utrecht-West richting Houten en terug is dit fietspad een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie.	
3.3	<u>Fietsersbypass is ventweg geworden</u> Het nieuwe fietspad langs de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg is helaas in dit ontwerp een ventweg geworden. Ook is het aan de zuidelijke kant van de auto-ontsluiting geprojecteerd, zodat fietsers vanuit Utrecht-West naar Houten tweemaal moeten oversteken, éénmaal bij de Biezenwade en éénmaal bij de met verkeerslichten geregelde nieuwe kruising.	

3.4	<u>Verslechtering hoofdfietsroutes langs N408 en N409</u> Het plan voorziet in de aanleg van twee nieuwe kruisingen met de N408, één ten noorden en één ten zuiden van de kruising met de Ravenswade. Beide kruisen belangrijke utilitaire (woon-werk) hoofdfietsroutes. Over de (provinciale) hoofdfietsroute Houten – Nieuwegein-Centrum fietsen naar schatting twee- tot drieduizend fietsers per etmaal, waaronder veel scholieren. De voorgestelde extra kruising op de N408 ten zuiden van de kruising met de Ravenswade zal worden geregeld met verkeerslichten. Dit betekent oponthoud voor fietsers op hun route van Houten naar Nieuwegein en terug (N409/N408): een verslechtering van deze belangrijke hoofdfietsroute. De voorgestelde verkeerslichtregeling gaat uit van een <i>gemiddelde</i> verliestijd van 34 seconden in de ochtendspits, 41 seconden in de avondspits en 28 seconden in de middagspits. <i>Gemiddeld</i> houdt in, dat fietsers in de avondspits maximaal 82 s zullen moeten wachten op groen licht. Wij vinden deze wachttijd niet acceptabel. Ook verwachten we dat veel fietsers het rode verkeerslicht gaan negeren, met een vergroting van de onveiligheid als gevolg. De Fietzersbond vindt een verslechtering van de huidige hoofdfietsroute langs de N409 en N408 niet acceptabel, in het licht van	
-------------------	---	--

3.5	de ambitieuze doelstelling uit het provinciale Realisatieplan Fiets. In dit door Provinciale Staten vastgestelde plan staat dat het fietsgebruik in 2030 verdubbeld moet zijn. Ook in het gemeentelijke Mobiliteitsplan+ staan fiets en OV op één. Provincie Utrecht en de gemeente Nieuwegein nemen maatregelen om fietsknelpunten weg te nemen en wegen veiliger en aantrekkelijker te maken voor fietsers, met minder oponthoud. Het valt toch niet te verkopen dat een bestaande, goede hoofdfietsroute door deze ontwikkelingen slechter wordt? Om meer mensen uit de auto en op de fiets of e-bike te krijgen zijn veilige, vlotte routes een must, juist op de N408, waar het nu al zo vaak vastloopt met autoverkeer. <i>Wij pleiten daarom voor een verlenging van de bestaande fietstunnel tot onder de zuidelijke aansluiting bij de Hornbach, met een aftakking naar de Biezenwade. Dit zorgt voor een veilige en vlotte verbinding voor fietsers en is in lijn met de fietsambities van zowel gemeente Nieuwegein als provincie Utrecht. Gedeputeerde Verbeek heeft de Staten toegezegd om na te gaan wat de kosten voor aanleg van zo'n tunnel zijn.</i> <i>Een alternatief is een fietsvriendelijke verkeerslichtregeling: tweemaal per cyclus groen, maximaal 40 s wachttijd voor fietsers, en detectie met lussen in het wegdek op</i>	
------------	---	--

3.6	<i>voldoende afstand van de kruising. Voorbeelden van fietsvriendelijke verkeerslichteninstallaties staan in Tekenen voor de Fiets (1993).</i> <u>Betrekken Fietzersbond bij uitwerking verkeersplannen</u> <i>Ook vragen wij u nogmaals om ons te betrekken bij de uitwerking van de verkeersplannen voor het Liesboschterrein.</i>	
------------	---	--

Conclusie

Bovenstaande zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven het bestemmingsplan – al dan niet op onderdelen – te wijzigen.