

Nota inspraak- en overlegreacties bestemmingsplan 'Ontsluiting dorpskern Arkel'

1. Inspraak en vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Ontsluiting dorpskern Arkel' is in het kader van het vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Bro aan de wettelijke overlegpartners toegezonden. Daarnaast heeft het plan gedurende 6 weken voor eenieder ter inzage gelegen en is op dinsdagavond 1 september 2015 een inloopavond gehouden.

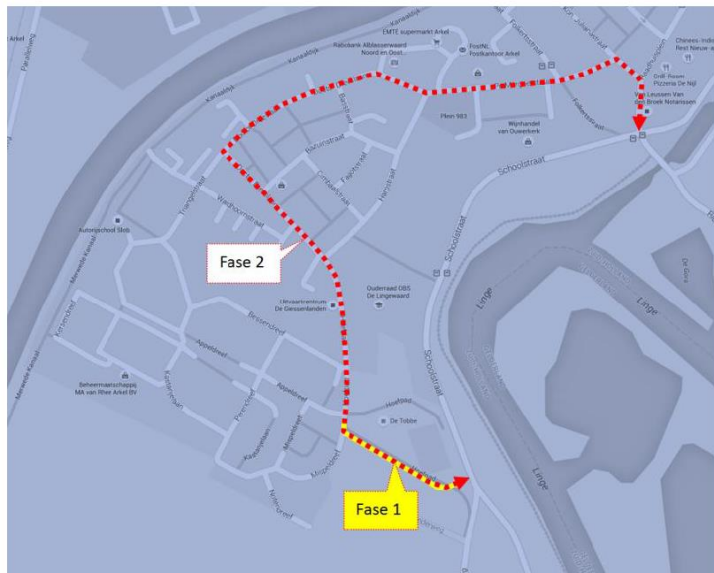
Gedurende deze ter inzage periode zijn 6 inspraak- en 2 overlegreacties ontvangen. De reacties betreffen over het algemeen de volgende vier onderwerpen:

1. Verkeer- en verkeersveiligheid;
2. Het ontwerp / de verbeelding;
3. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek;
4. Wateroverlast.

In onderstaande paragrafen wordt eerst een beschrijving gegeven van de totale ontwikkeling en de totstandkoming van het ontwerp. Vervolgens zijn de ingediende reacties samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

2. Inleiding en planproces

De gemeente Giessenlanden heeft de wens om een tweede ontsluitingsweg te realiseren voor het zuidelijk deel van de kern Arkel. De ontsluitingsweg zal worden gerealiseerd langs het bestaande Hoefpad, tussen de Mispeldreef en de Schoolstraat/Kerkeind. De tweede ontsluiting van Arkel (zie *figuur 1*) is meer dan alleen de oprit tussen Hoefpad en de Schoolstraat (fase 1, *figuur 1*). Naast deze ontbrekende schakel zal de route die daardoor ontstaat (fase 2, *figuur 1*) in z'n geheel heringericht moeten worden. Deze route moet verkeersveilig worden (her-)ingericht, zodat de beoogde spreiding van het verkeer op een adequate wijze kan worden afgewikkeld.



Figuur 1: 'Totale' route t.b.v. 2e ontsluiting Arkel

Tijdens de inloopavond op 1 september inloopavond is het voorontwerpbestemmingsplan voor de tweede ontsluitingsweg van Arkel het bespreekpunt geweest. Op deze avond is een globale schets van de weg gepresenteerd. Middels die schets konden geïnteresseerden iets meer 'gevoel' krijgen bij de wijze waarop de Arkelse Onderweg wordt aangesloten op de 2e Ontsluitingsweg en waar (en hoe) deze aansluit op het Hoefpad/Mispeldreef. Deze schets is vooralsnog niets meer dan een indicatie.

De ingediende reacties, over onder andere de toename van verkeer- en daarmee het samenhangende verkeers- onveiligheidsgevoel, zijn belangrijke elementen die bij het maken van het ontwerp bijzondere aandacht vergen. Dit geldt tevens voor de vraag hoe- en waar de benodigde parkeerruimte (t.b.v. zwembad/tennisbanen) terugkomt. Dit zijn aspecten welke zijn meegenomen in de vormgeving van het ontwerp, welke op een adequate wijze opgelost-, danwel ingepast zijn.



3. Inspraak- en overlegreacties

Indiener 3.1, onderwerp Verkeer en verkeersveiligheid:

Samenvatting

Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de verkeersveiligheid. Dit met name omdat op de Onderweg structureel te hard word gereden. In combinatie met een toename in de verkeerstroom (wat de beoogde ontwikkeling zal brengen) en de vele langzaamverkeersgebruikers (zoals schoolgaande fietsers en wandelaars) zal leiden tot onveilige situaties. Daarop aanvullend wordt de gemeente gewezen op haar taak, om haar inwoners in bescherming te nemen.

Beantwoording

De gemeente neemt haar taak ter bescherming van haar inwoners, zeer zeker tot zich. Dit uit zich in het feit dat de ontsluiting naar de Schoolstraat als variant verkeerskundig is onderzocht. Met behulp van een verkeersmodel zijn de effecten geanalyseerd. Uit de verkeersmodelberekeningen is naar voren gekomen dat de variant 'Schoolstraat' een goede gelijkmatige verdeling van het verkeer geeft. Dit in tegenstelling tot de andere twee varianten, waarbij tevens meer verkeer via de Raadhuisstoep zou blijven rijden, dan bij de nieuwe ontsluiting op de Schoolstraat.

Daarnaast bleken de kosten voor de overige varianten beduidend hoger. De variant 'Schoolstraat' biedt daarom de beste oplossing om de wegen ter hoogte van het Raadhuisplein goed te ontlasten en verkeersveiliger te maken en is daarmee een logisch besluit van de raad in december 2013.

Volgens de uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen neemt het verkeer op de Onderweg niet toe. Daarmee blijft de situatie op de Onderweg feitelijk ongewijzigd ten gevolge van de tweede ontsluitingsweg. Deze erftoegangsweg buiten de bebouwde kom heeft een maximum snelheid van 60 km/h en is in beheer en eigendom van Waterschap Rivierenland. In overleg met het waterschap en de bewoners van de Onderweg onderzoekt de gemeente of aanvullende snelheid beperkende maatregelen wenselijk en mogelijk zijn op de Onderweg.

Indiener 3.2, onderwerp Verkeer en verkeersveiligheid:

Samenvatting

Indiener geeft aan zich zorgen te maken over het verkeer en – de verkeersveiligheid. Vanuit het ontwerp / de verbeelding is namelijk niet te zien of ter hoogte van de tennisbanen, een parkeergelegenheid zal worden gerealiseerd. Daarop aanvullend is tevens op te merken dat het fietspad (vanuit het dorp Arkel) aan de rechterzijde van de weg zal worden geplaatst. Het langzaamverkeer wat terug het dorp in zou willen, zou ten hoogte van de Mispeldreef, de weg moeten oversteken. Indiener geeft aan het passender te vinden wanneer aan beide zijden van de weg een fietspad wordt gerealiseerd en een tunnel wordt geplaatst onder de Mispeldreef. Ook heeft indiener de verwachting dat de Onderweg (in de beoogde situatie) voornamelijk in gebruik zal worden genomen om Gorinchem te bereiken.

Beantwoording

Wat betreft het parkeren willen wij ter herinnering brengen dat de tijdens de inloopavond gepresenteerde globale schets, niets meer is dan een voorlopig ontwerp. Op basis van het definitieve ontwerp is de Onderweg ondergeschikt aangesloten op de nieuw te maken oprit. De Onderweg is daarin via een 'slinger' aangesloten en ter plaatse van de aansluiting buigt de Onderweg af richting de dijk. Verkeer vanaf het Hoefpad richting de dijk wordt daarmee optisch en fysiek duidelijker geleid richting Kerkeind/Schoolstraat dan naar de Onderweg. Verkeer dat nu via de Onderweg rijdt zal dat in de toekomst ook blijven doen, terwijl verkeer dat gericht is op de route via Kerkeind naar Gorinchem-oost/Rijksweg A15 geen voordeel heeft bij rijden via de Onderweg en dus over de dijk blijft rijden.

Het fietspad ligt naast de ontsluitingsweg en sluit aan op de Mispeldreef en de Onderweg.

Indiener 3.3, onderwerp Verkeer en verkeersveiligheid:

Samenvatting

In de inspraakreactie wordt aangegeven dat de indieners zich zorgen maken over de jeugd wat te maken gaat krijgen met de toenemende verkeersstroom. Dit vanwege de aanwezige tennisbanen, -zwembad, -school en -sportzaal.

Daarop aanvullend maken zij zich tevens grote zorgen over de verkeersveiligheid van de Onderweg. Zij zijn van mening dat de huidige situatie, de verkeersveiligheid niet voldoende waarborgt en een toenemende verkeersdruk, een negatief effect zal hebben op het hiervoor genoemde. De Onderweg beschikt tevens niet over de fysieke eigenschappen (brede- en goed geasfalteerde) om de maximum geldende snelheid van 60 km per uur te waarborgen. De Onderweg wordt voornamelijk in gebruik genomen door langzaamverkeer, zoals fietsers en wandelaars. Deze combinatie van weggebruikers (hard rijdende auto's i.c.m. het langzaamverkeer), zal volgens indieners leiden tot gevaarlijke situaties. Daarop aanvullend geven zij tevens aan dat de Onderweg deel uitmaakt van 'Het Arkelse Ommetje', hierdoor bevinden vele wandelaars zich op deze weg. De beoogde ontwikkeling zou deze doelgroep in onveilige situaties kunnen brengen. Ook zijn zij van mening dat snelheidsremmende maatregelen, niet werken op de Onderweg. Daarop aanvullend zouden snelheidsremmende maatregelen (zoals wegversmallingen en plateau's), een hinderlijke werking hebben op de landbouwwerktuigen. Ten slotte geven zij nog enkele tips ter verbetering van het ontwerp.

Beantwoording

Bij de uitwerking van het ontwerp zullen onder andere snelheidsremmende maatregelen- en een veilige inrichting van de rijbaan ter waarborging van de veiligheid van alle gebruikers, op een adequate manier worden ingepast. Als vertrekpunt wordt in elk geval rekening gehouden met een weg van circa 6 meter breed, met aan weerszijden een trottoir en (afhankelijk van de locatie) parkeerhavens buiten de rijbaan. Betreft het hiervoor genoemde zal de gemeente in een latere fase contact leggen met omwonenden. Dit om hen te betrekken in de uitwerking van het totale (c.q. definitieve) ontwerp. De toenemende verkeersstroom is middels een verkeersmodel onderzocht. Uit deze berekening is naar voren gekomen dat de variant 'Schoolstraat' een goede gelijkmatige verdeling van het verkeer geeft. Ook is hieruit gebleken dat het verkeer op de Onderweg niet zal toenemen. Daarmee blijft de situatie op de Onderweg feitelijk ongewijzigd ten gevolge van de tweede ontsluitingsweg. Volgens de uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen neemt het verkeer op de Onderweg niet toe. Daarmee blijft de situatie op de Onderweg feitelijk ongewijzigd ten gevolge van de tweede ontsluitingsweg. Deze erftoegangsweg buiten de bebouwde kom heeft een maximum snelheid van 60 km/h en is in beheer en eigendom van Waterschap Rivierenland. In overleg met het waterschap en de bewoners van de Onderweg onderzoekt de gemeente of aanvullende snelheid beperkende maatregelen wenselijk en mogelijk zijn op de Onderweg.

Indiener 3.4, onderwerpen Verkeer en verkeersveiligheid & akoestisch onderzoek:

Samenvatting

Indieners hebben namens 54 bewoners van de Onderweg, Kerkstoep en Haarweg, kenbaar gemaakt zich zorgen te maken over de verkeersveiligheid en een bezwaar te hebben op het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Zij geven aan de huidige verkeerssituatie reeds zorgwekkend te vinden. Dit in verband met de veelal hoge snelheden van motoren en auto's, in combinatie met het (school-)fiets- en wandelverkeer. De zorgen van de bewoners ontstaan vanwege het gegeven, dat tot u toe geen enkele beperkende maatregel voor het verkeer over de Onderweg in de plannen zichtbaar is. Hierop aanvullend geven zij aan te denken dat het verkeer naar Papland en Gorinchem niet via de dijk, maar (de sluiproute via) de Onderweg zullen nemen. De geplande nieuwe op- en afrit van de A27 bij Gorinchem Noord, zal een aanzienlijke verschuiving van de verkeersstroom richting Haarbrug, Haarweg en Onderweg tot gevolg hebben. Dit gaat gepaard met de verwachting dat een kleinere hellingshoek (vanuit de beoogde situatie) volgens indieners tevens extra verkeer zal opleveren. Daarnaast wordt de vraag gesteld of het vrachtverkeer (die de winkels moeten bevoorraden) ook via Papland en Onderweg, richting Arkel mag rijden.

Ten slotte melden zij dat het in het uitgevoerde akoestisch onderzoek (paragraaf 3.2 bij de berekeningsuitgangspunten) ervan uit is gegaan, dat het snelheidsregime op de Onderweg 50 km/h bedraagt. Dit is volgens indieners onjuist. Zij geven aan dat de geldende maximumsnelheid op de Onderweg 60 km/h is. Afsluitend wordt een tip ter verbetering aan gegeven.

Beantwoording

De ontsluiting naar de Schoolstraat is als variant verkeerskundig onderzocht. Met behulp van een verkeersmodel zijn de effecten geanalyseerd. Uit de verkeersmodelberekeningen kwam naar voren dat de variant 'Schoolstraat' een goede gelijkmatige verdeling van het verkeer geeft. Dit in tegenstelling tot de andere twee varianten, waarbij tevens meer verkeer via de Raadhuisstoep zou blijven rijden, dan bij de nieuwe ontsluiting op de Schoolstraat. Daarnaast bleken de kosten voor de overige varianten beduidend hoger.

De variant 'Schoolstraat' biedt daarom de beste oplossing om de wegen ter hoogte van het Raadhuisplein goed te ontlasten en verkeersveiliger te maken en is daarmee een logisch besluit van de raad in december 2013.

Wat betreft het vermeende structureel te hard rijden van motorvoertuigen - en het missen van snelheid beperkende maatregelen in het ontwerp, willen wij ter herinnering brengen dat de voorgelegde globale schets, niets meer is dan een voorlopig ontwerp. Bij de uitwerking van dit ontwerp kan worden aangenomen dat onder andere snelheidsremmende maatregelen van de route tussen de dijk en Plein 983, op een adequate manier zullen worden ingepast. Het vrachtverkeer richting Arkel dient gebruik te maken van de route Zuiderlingedijk-Kerkeind-Schoolstraat. Voor deze route geldt geen beperking ten aanzien van het vrachtverkeer. De enige beperking die de Onderweg ter plaatse van de aansluiting op de dijk kent, is de verplichting om linksaf te slaan. Dit in het kader van verkeersveiligheid. In het akoestisch onderzoek is abusievelijk uitgegaan van een niet correcte maximumsnelheid (50 km/h) op de Onderweg. Echter wanneer wordt uitgegaan van een snelheid van 60 km/h zullen de conclusies niet veranderen. Er is en blijft sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat, aangezien geen sprake is van een reconstructiesituatie ingevolge de Wgh. Het akoestisch onderzoek zal - betrekkelijk op de Onderweg - aangepast worden naar de correcte maximumsnelheid (60 km/h). De voorgestelde tips worden ter kennisneming aangenomen.

Indiener 3.5, onderwerpen Verkeer en verkeersveiligheid, het ontwerp / de verbeelding & de wateroverlast:

Samenvatting

Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de verkeersveiligheid, - het ontwerp / de verbeelding en - de wateroverlast. De angst is daarbij dat de Onderweg een tweede Vlietskade zal worden, ofwel een smalle polderweg met een maximumsnelheid van 60 km/h per uur, gepaard met de aanwezigheid van vele schoolgaande fietsers. Dit roept volgens indiener om problemen. Destijds werd aan de zijkant van Het Hoefpad een afvoer voor het regenwater aangelegd. Echter is dit een aantal jaar geleden verdwenen. Nu de nieuwe ontsluitingsweg is gepland zou zij graag extra mogelijkheden terug willen zien, betreft het waterafvoer. Dit om verdere wateroverlast te voorkomen. In overleg met het waterschap onderzoekt de gemeente aanvullende snelheid beperkende maatregelen op de onderweg of een deel ervan mogelijk zijn. Betreft het ontwerp / de verbeelding van de huidige helling, is de vraag ontstaan of het asfalt ter plaatse zal worden verwijderd en vervolgens ingevuld zal worden met gras. Dit vanwege de groene kleur op de verbeelding. Tevens geeft indiener enkele tips ter verbetering aan.

Beantwoording

Het is niet de bedoeling dat de Onderweg een weg wordt zoals beschreven is in de reactie. Volgens de uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen neemt het verkeer op de Onderweg niet toe. Daarmee blijft de situatie op de Onderweg feitelijk ongewijzigd ten gevolge van de tweede ontsluitingsweg. Deze erftoegangsweg buiten de bebouwde kom heeft een maximum snelheid van 60 km/h en is in beheer en eigendom van Waterschap Rivierenland. In overleg met het waterschap en de bewoners van de Onderweg onderzoekt de gemeente of aanvullende snelheid beperkende maatregelen wenselijk en mogelijk zijn op de Onderweg.

Indiener 3.6, onderwerp Verkeer en verkeersveiligheid:

Samenvatting

Indiener heeft middels een inspraakreactie laten weten, zich zorgen te maken over de verkeersveiligheid. De kennis over waarom de nieuwe ontsluitingsweg weer over de dijk zou moeten plaatsvinden, ontbreekt bij hem. In zijn optiek blijft het probleem zo bestaan. Met in achthouding van de aanwezigheid van de sporthal, school, skatebaan en zwembad zal dit volgens indiener (voornamelijk in de zomer) voor (onnodige) onveilige situaties zorgen (in de zomer staan namelijk de auto's verspreid over de weg geparkeerd). Ook de Onderweg zal drukker en onveiliger worden. Tevens worden tips gegeven ter verbetering van het ontwerp, alsmede de wijze van (een eventuele) samenwerking met Gorinchem.

Beantwoording

De ontsluiting naar de Schoolstraat is als één van de drie varianten verkeerskundig onderzocht. Met behulp van een verkeersmodel zijn de effecten geanalyseerd. Uit deze analyse kwam naar voren dat de variant 'Schoolstraat' een goede gelijkmatige verdeling van het verkeer geeft. Dit in tegenstelling tot de andere twee varianten, waarbij tevens meer verkeer via de Raadhuisstoep zou blijven rijden dan bij de nieuwe ontsluiting op de Schoolstraat en tevens de kosten voor de overige varianten beduidend hoger lagen. De variant 'Schoolstraat' biedt daarom de beste oplossing om de wegen ter hoogte van het Raadhuisplein goed te ontlasten en verkeersveiliger te maken en is daarmee een logisch besluit van de raad in december 2013. De veilige oversteekbaarheid- en daarmee bereikbaarheid van onder andere de school, -sporthal en zwembad, is een belangrijk argument waarom er is gesteld dat er aansluitend op de realisatie van de oprit (zie *figuur 1*, fase 1), ook een volledige herinrichting van de route Hoefpad-Doctor Dreeslaan-Prinses Margrietstraat zal volgen. Over dat ontwerp (zie *figuur 1*, fase 2) zal de gemeente in een latere fase terugkomen bij de bewoners.

Indiener 3.7 Provincie Zuid-Holland

Samenvatting

Indiener heeft middels een overlegreactie laten weten dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen (ex artikel 3.1.1. Bro). Dit omdat het plan in lijn is met de Verordening ruimte 2014. De indiener geeft daarnaast enkele tekstvoorstellen voor de plantoelichting.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisneming aangenomen. De aangegeven tekstvoorstellen worden overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Indiener 3.8 Waterschap Rivierenland

Samenvatting

Indiener heeft middels een overlegreactie laten weten enkele opmerkingen en aandachtspunten te hebben betreft het bestemmingsplan. Onder paragraaf 4.1 wordt 'Veiligheid en waterkering' beschreven. Er wordt bevestigd dat voor de regionale waterkering nog geen legger is vastgesteld. Echter is in de keur van het waterschap wel degelijk een bescherming van de kern- en beschermingszone geregeld. Voor werken en werkzaamheden in deze zone is dan ook een watervergunning noodzakelijk. Het waterschap verzoekt de tekst in de toelichting hierop aan te passen. Daarop aanvullend dient de (bijbehorende) beschermingszone opgenomen te worden als 'vrijwaringszone'. Dit zodat het conform de instructie vanuit de Barro blijft.

De kern- en beschermingszone tezamen hebben een breedte van 25 meter, gemeten uit de referentielijn van de waterkering.

De kernzone dient de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' te krijgen en deze heeft hier een breedte van 18 m, gemeten vanuit de referentielijn van de waterkering. De beschermingszone dient de aanduiding 'Vrijwaringszone – dijk-1' te krijgen, welke aansluit op de kernzone en een breedte van 7 m bedraagt. Indiener geeft hiervoor modelregels. Daarnaast worden enkele technische c.q. verkeerskundige opmerkingen gemaakt die mogelijk consequenties kunnen hebben op de ruimtelijke inpassing. Hierbij kan gedacht worden aan de voorwaarden die het waterschap stelt aan de wegopbouw en de steilte (helling) van het fietspad (CROW richtlijnen). Mits het hiervoor genoemde op een goede manier wordt verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan, adviseert de indiener positief over het plan.

Beantwoording

Bij de uitwerking van het voorgelegde (voorlopige schets-)ontwerp zal de reactie van de indiener op een adequate wijze worden ingepast en zullen aspecten zoals de wegopbouw en steilte van het fietspad op een efficiënte wijze ingepast worden. Hiervoor zullen de CROW-richtlijnen worden aangehouden. Het op het watervergunning betreffende tekst zal opgenomen worden in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Daarop aanvullend zal de 'vrijwaringszone' opgesteld worden conform de eisen vanuit de Barro. Dit houdt in dat de kernzone de juiste bestemming- en afmetingen krijgt. De beschermingszone zal middels een aanduiding opgenomen worden en tevens de juiste afmetingen krijgen. Hiervoor zullen wij gebruikmaken van de bijgevoegde documenten.