

Zienswijzennota Bestemmingsplan Ontsluiting Dorpskern Arkel

Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze

Er is geen enkele verkeersbeperkende maatregel zichtbaar voor het verkeer aan de Onderweg. De bewoners aan de Onderweg zijn bezorgd over de gevolgen op deze lokale weg. De weg is niet geschikt als doorgaande weg met een grotere verkeersdruk. De huidige verkeerssituatie is al zorgwekkend in verband met de hoge snelheid van motoren en auto's in combinatie met (school)fiets- en wandelverkeer.

De volgende aspecten spelen bij de bewoners van de Onderweg een rol:

1. Verkeer vanuit Arkel met bestemming Papland en Gorinchem zal niet gaan staan wachten om de dijk op te kunnen, maar de kortste route over de Onderweg pakken.
2. 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.
3. De bevoorrading van de winkels en bedrijven in Arkel zal ook via de nieuwe ontsluitingsweg gaan plaatsvinden, zeker na aanleg van de nieuwe op- en afrit van de A27. Mag dit vrachtverkeer straks via Papland en Onderweg naar Arkel v.v.?
4. De hellingshoek van de nieuwe ontsluitingsweg is aanzienlijk kleiner dan die van de Raadhuisstoep hetgeen naar verwachting extra verkeer over de nieuwe ontsluitingsweg en dus ook op de Onderweg zal opleveren.
5. In het rapport van het akoestisch onderzoek staat in paragraaf 3.2 bij de berekeningsuitgangspunten dat het snelheidsregime op de Onderweg 50 km/h is. Dit is onjuist het is 60 km/h.

Er gaan nu veel stemmen op om de Onderweg aan de Noordzijde doodlopend te maken, met uitzondering voor fietsers en voetgangers en in geval van calamiteiten.

Beantwoording

In overleg met de bewoners van de Onderweg zijn in maart 2017 op twee locaties op de Onderweg verkeerstellingen gehouden. Hieruit blijkt dat op de verkeerssituatie op de Onderweg binnen de normen valt. De V85 (De V85 is de gemeten snelheid die door 85 procent van de automobilisten niet wordt overschreden en is maatgevend voor het bepalen of dat er structureel te hard gereden wordt) is 55km/uur (met een piek van 58km/u tussen 23-07uur) en het aantal voertuigen per etmaal op het drukste punt is 1.028.

Uit het verkeersmodel komt naar voren dat de Onderweg drukker (door de gewijzigde verkeerssituatie en door de landelijke toename aan verkeersbewegingen) zal worden maar dat de verkeersintensiteit in 2030 met 2.900 voertuigen per etmaal nog steeds ruim onder de norm van wat een erftoegangsweg moet kunnen verwerken blijft. Vanwege bovenstaande punten zijn er geen verkeersbeperkende maatregelen getroffen op de Onderweg.

Hieronder wordt ingegaan op de specifieke aspecten die door de bewoners van de Onderweg zijn aangedragen:

1. De kruising van de 2^e ontsluitingsweg met de Schoolstraat - Kerkeind wordt gelijkwaardig. Het verkeer vanuit Arkel richting Papland en Gorinchem slaat hier rechtsaf en kruist het verkeer van rechts (vanaf Kerkeind) dus niet, het verkeer van links (vanaf Schoolstraat) moet

voorrang verlenen aan het verkeer vanuit Arkel. Er is dus geen sprake dat verkeer vanuit Arkel lang moet wachten om de dijk op te kunnen.

2. Het verkeer dat gebruik maakt van de op- en afrit van de A27 ten behoeve van bedrijventerrein Groote Haar (Gorinchem Noord) kan alleen richting het bedrijventerrein. Er is geen verkeer mogelijk tussen de nieuwe op- en afritten en Haarbrug, Haarweg en Onderweg.
3. Zie antwoord 2. Vrachtverkeer mag in principe gebruik maken van de Onderweg echter door de aansluiting bij Papland en op de 2^e ontsluitingsweg in combinatie met de breedte van de Onderweg is dit geen logische route en wordt ook niet verwacht dat vrachtverkeer via de Onderweg zal rijden.
4. De hellingshoek van de 2^e ontsluitingsweg is 5%. De aansluiting van de Raadhuisstoep op de dijk is stijler dan de hellingshoek van de 2^e ontsluitingsweg. Echter zal alleen bij extreme weersomstandigheden (gladheid) betekenen dat de 2^e ontsluitingsweg incidenteel meer zal worden gebruikt. De verwachting is dat er geen extra verkeersbewegingen zullen plaatsvinden over de Onderweg.
5. Er staat in paragraaf 3.2 van het akoestisch onderzoek dat de Onderweg 50 km/u is en dit moet 60 km/u zijn.

Conclusie

Het bestemmingsplan zal naar aanleiding van deze zienswijze worden aangepast. In het akoestisch onderzoek zal in paragraaf 3.2 de Onderweg als 60 km/u weg worden aangeduid.

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

In de keur van het Waterschap is de bescherming van de kern- en beschermingszone geregeld. De breedte van deze zone is 25 meter, gemeten uit de referentielijn van de waterkering, welke al op de verbeelding is aangegeven. Er is een watervergunning nodig voor werken en werkzaamheden in de zone van de waterkering. De tekst in de toelichting moet hierop worden aangepast.

Daarnaast zal de vrijwaringszone op de verbeelding moeten worden aangepast. De dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering is toegekend aan de kern en beschermingszone, echter is er geen Vrijwaringszone-dijk-1 toegekend aan de beschermingszone. Dit aanpassen.

Beantwoording

Per abuis zijn de opmerkingen van het waterschap op het voorontwerpbestemmingsplan niet verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. De reactie is alsnog verwerkt.

Conclusie

Zowel de tekst in de toelichting als de verbeelding zal worden aangepast naar aanleiding van de zienswijze van het Waterschap.

Zienswijze 3

Samenvatting

In het voorliggende plan is te weinig rekening gehouden met de verkeerstoename op de Onderweg en met name voor de fietsers. In een overleg met de gemeente op 9 juni 2017 is gesproken over de uitgevoerde verkeerstellingen. Aangegeven dat er behalve verkeersbelemmerende maatregelen ook visuele belemmeringen aangebracht kunnen worden om de snelheid af te remmen en de oplettendheid van de verkeersdeelnemers te vergroten.

De indiener vraagt aandacht voor de mogelijke wateroverlast in de tuin. In het verleden is het goed gegaan bij aanleg van het Hoefpad door het regenwater via het riool af te voeren. Na herstrating van het Hoefpad is dit riool weggehaald en er was weer wateroverlast.

De Onderweg maakt deel uit van de knooppuntroute van de ANWB waardoor er zomers veel fietsers over de Onderweg komen. Een gevaarlijk punt is dat er op de hoek Haarweg/Onderweg een groot routebord staat.

Bij de aanleg van de 2^e ontsluitingsweg kan men stuiten op archeologische vondsten.

De ontsluiting van Arkel over de koppen van de akkers langs het Merwedekanaal is destijds niet doorgestaan vanwege de kosten en omdat de aansluiting naar de A27 niet doorging. Nu deze aansluiting er wel komt blijft de ontsluiting langs het Merwedekanaal de beste oplossing.

Beantwoording

Het is de gemeente als initiatiefnemer van het plan van de 2^e ontsluitingsweg en het Waterschap als wegbeheerder bekend dat de Onderweg gebruikt wordt als schoolroute richting de scholen in Arkel en Gorinchem. Daarom is in het kader van de bestemmingsplannen gekeken naar de gevolgen van voor het verkeer

Naar aanleiding van eerder geuite zorgen door de bewoners van de Onderweg zijn in overleg met hen in maart 2017 op twee locaties op de Onderweg verkeerstellingen gehouden. Hieruit blijkt dat op de verkeerssituatie op de Onderweg binnen de normen valt. De V85 is 55km/uur (met een piek van 58km/u tussen 23-07uur) en het aantal voertuigen per etmaal op het drukste punt is 1.028. Uit het verkeersmodel komt naar voren dat de Onderweg drukker zal worden maar dat de verkeersintensiteit in 2030 met 2.900 voertuigen per etmaal nog steeds ruim onder de norm blijft van wat een erftoegangsweg moet kunnen verwerken. Vanwege bovenstaande punten zijn er geen verkeersbeperkende maatregelen getroffen op de Onderweg.

Na overleg met bewoners van de Onderweg op 9 juni 2017 is door het college van b. en w. van de gemeente Giessenlanden op 31 juli 2017 besloten om strikte voorwaarden te stellen aan de groei en de snelheid (V85) van het verkeer op de Onderweg. Na de ingebruikname van de Tweede Ontsluitingsweg zal het Verkeer op de Onderweg periodiek gemonitord worden wanneer de intensiteiten meer dan 50% stijgen of wanneer de V85 boven 60km/u ligt zal gekeken worden naar verkeersbeperkende en/of snelheidsremmende maatregelen.

In de nieuwe situatie wordt een deel van verharding van de bestaande oprit van de Onderweg verwijderd. Dit zal een positief effect hebben op de waterhuishouding op het perceel aan de Onderweg 1. In het nieuwe ontwerp wordt rekening gehouden met extra watercompensatie en zal

zorg worden gedragen voor voldoende kolken, drainage en de opvang van regenwater in waterpartijen en in de bodem.

Het routebord op de hoek Haarweg/Onderweg staat in de berm fietsers kunnen in de berm staan op het bord te kijken. De aanleg van de Tweede Ontsluitingsweg verandert niets aan de kruising Haarweg-Onderweg en ook niet aan de locatie van het bord.

Voorafgaand aan de aanleg van de ontsluitingsweg zal een omgevingsvergunning aangevraagd worden. Het aspect archeologie maakt hier onderdeel van uit. Ook wordt bij het afgeven van de omgevingsvergunning de wettelijke meldingsplicht (ex artikel 53 Monumentenwet 1988) kenbaar gemaakt, om het documenteren van vondsten te garanderen.

De nieuwe aansluiting op de A27 wordt solitair voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Groote Haar. Het verkeer van de A27 kan niet op het onderliggende wegennet komen. Er is dus ook geen mogelijkheid om Arkel via deze aansluiting te ontsluiten.

Conclusie

Het bestemmingsplan zal niet worden aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.