

## ***Rapport zienswijzen***

### ***Wijzigingsplan De Nieuwe Rietgraaf - Rietgraaf***

***5 november 2019***

Vastgesteld door Burgemeester en wethouders op 19 november 2019  
Registratienummer: 19INT04679

## **Inhoud**

1. Inleiding
- 2 Procedure ontwerpbestemmingsplan
3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording
  - 3.1 Veelgenoemde onderwerpen
  - 3.2 Individuele zienswijzen
4. Aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan
  - 4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen
  - 4.2 Ambtelijke aanpassingen
5. Conclusies

## 1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van de gevolgde zienswijzeprocedure voor het wijzigingsplan De Nieuwe Rietgraaf - Rietgraaf. Het wijzigingsplan maakt het verruimen van de bestemmingsgrens 'Bedrijventerrein' met 10 meter mogelijk.

## 2. Procedure wijzigingsplan

Op grond van artikelen 3.8 en 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening lag het wijzigingsplan zes weken voor zienswijzen ter inzage en was het digitaal te bekijken op de websites [www.overbetuwe.nl](http://www.overbetuwe.nl) en [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Dit is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'De Betuwe' op woensdag 10 juli 2019. Een ieder was in de gelegenheid om vanaf donderdag 11 juli 2019 tot en met woensdag 21 augustus 2019 een zienswijze in te dienen.

Daarnaast is de publicatie van het wijzigingsplan op grond van art 3.8 lid 1 sub b Wro toegestuurd aan de provincie Gelderland en het Waterschap Rivierenland.

De Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens. Om deze reden worden in dit rapport geen NAW-gegevens vermeld.

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 2 zienswijzen ingediend.

## 3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording

### 3.1 Individuele zienswijzen

Indiener 1: Fietsersbond, afdeling Overbetuwe

Samenvatting

- 1.1 Geadviseerd wordt een breedte voor het fietspad aan te houden van 4 m. Gelet op de functie voor woon-werkverkeer en recreatie.
- 1.2 Bij de drukke uitrit van kavel IV op de Rietgraaf zou een ongelijkvloerse kruising nodig zijn.
- 1.3 Er zou alle reden bestaan om de fietsers in de voorrang te laten op het "interne verkeer op het bedrijventerrein". Ook zou een ongelijkvloerse fietskruising bij de rotonde wenselijk zijn.
- 1.4 Ook op de Ovatonde zou een ongelijkvloerse kruising een betere oplossing zijn. Ook behoort de fietsroute in de voorrang te worden meegenomen.
- 1.5 Gegevens met betrekking tot de intensiteit van het fietsverkeer ontbreken.

Reactie:

- 1.1 Het wijzigingsplan De Nieuwe Rietgraaf – Rietgraaf heeft betrekking op het niet aanleggen van de ventweg onder de Rietgraaf en het wijzigen van de bestemming van de strook grond onder deze ventweg van 'Verkeer' naar 'Bedrijventerrein' en geen betrekking op dit fietspad. Het betreffende fietspad is reeds een aantal jaren geleden volgens de hiervoor verleende omgevingsvergunningen aangelegd. Dit valt dan ook nadrukkelijk buiten het plangebied wat betrokken is in deze procedure. Desondanks geldt het volgende.

Dit fietspad is met tweerichtingsverkeer onderdeel van een hoofdfietsroute van de gemeente Overbetuwe. In het beleid van de gemeente Overbetuwe is voor hoofdfietsroutes geen minimale breedte van het fietspad opgenomen. Dit is alleen het geval voor een snelfietsroute en een hoofdfietsroute-plus. Voor een snelfietsroute en een hoofdfietsroute-plus is 4 meter wenselijk. Omdat het hier om een hoofdfietsroute gaat is voorzien in een separaat fietspad in plaats van fietsstroken.

Tussen de recreatieve knooppuntenfunctie en de breedte van het fietspad bestaat geen relatie.

Overeenkomstig de Ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW dient een fietspad met tweerichtingsverkeer niet smaller te zijn dan 2 meter. Betreft het een drukker fietspad dan adviseert de Ontwerpwijzer meer breedte aan te houden. Uit tellingen van de provincie Gelderland blijkt dat de fietsintensiteit op deze route niet zo hoog is als op bijvoorbeeld de route langs de Rijksweg Zuid / Griftdijk (circa 2.000 fietsen per etmaal). Op de route door Park15 richting Valburg en Herveld is de fietsintensiteit circa 250 fietsen per etmaal blijkt uit tellingen van de provincie Gelderland. Als gevolg van de ontwikkeling van bijvoorbeeld het bedrijventerrein zal de fietsintensiteit toenemen. Bij een fietsintensiteit tot 150 fietsen per spitsuur is 2,5 meter breedte volgens de Ontwerpwijzer fietsverkeer nog voldoende. De toekomstige fietsintensiteit blijft lager dan 150 fietsen per spitsuur. De aangehouden breedte is dus voldoende.

- 1.2 Een ongelijkvloerse kruising is niet noodzakelijk. Wel zal, overeenkomstig het verkeerskundig advies, bij het ontwerpen van de uitritten en de rechtstreekse ontsluiting op de Rietgraaf rekening worden gehouden met het kruisen van het fietspad. Dat zou overigens niet anders zijn geweest indien geen wijziging in de verkeersstructuur middels het wijzigingsplan zou worden voorzien. Er bestaan voldoende mogelijkheden om een goed uitzicht voor het verkeer dat op de Rietgraaf ontsluit te bevorderen en te voorkomen dat het verkeer bij het uitrijden het fietspad blokkeert.

Om de volgende redenen is een ongelijkvloers kruispunt niet nodig voor een goede en veilige verkeersafwikkeling:

- Op deze uitrit van kavel IV is de toekomstige intensiteit maximaal 500 tot 1.000 mvt/ etmaal. Bij een dergelijke intensiteit is de kwaliteit van de oversteekbaarheid voor fietsers goed.
- Fietsers hebben voorrang ten opzichte van het verkeer van het kavel, daar dit een uitrit betreft.
- Door extra aandacht te geven aan het uitzicht en het voorkomen van blokkering van het fietspad door uitrijdende vrachtauto's, is een veilige kruising van de uitrit met de fietsroute te realiseren. Er bestaan voldoende mogelijkheden om dit uitzicht te bevorderen en te voorkomen dat het fietspad blokkeert.

- 1.3 Het wijzigingsplan ziet niet op een eventuele voorrangsregeling, maar moet worden beoordeeld op de vraag of voldoende ruimte is opgenomen voor een goede en veilige verkeersafwikkeling, ook voor wat betreft het fietsverkeer. Dat is het geval. De rotonde maakt geen onderdeel uit van het plangebied wat betrokken is in deze procedure en reeds gerealiseerd is op basis van eerdere besluiten. Verder is het zo dat voor deze specifieke locatie voorrang van het fietsverkeer ook niet wenselijk is. Door de bypass langs de rotonde kan het zicht op een fietser worden belemmert en kunnen afdekongevallen ontstaan. Voor de verkeersveiligheid is het daarom wenselijk fietsers uit de voorrang te houden.

De toekomstige intensiteit op deze tak van de rotonde is 1.500 mvt/etmaal. Bij een dergelijke intensiteit is de kwaliteit van de oversteekbaarheid voor fietsers goed. Bovendien kan het fietsverkeer door de aanwezigheid van een midden-eiland in twee etappes deze weg oversteken. Een ongelijkvloerse kruising is niet noodzakelijk voor een goede en veilige verkeersafwikkeling.

De betreffende rotonde en het fietspad hierlangs zijn reeds een aantal jaren geleden volgens de hiervoor verleende omgevingsvergunningen en verkeersbesluiten aangelegd.

- 1.4 Het wijzigingsplan ziet niet op een eventuele voorrangsregeling, maar moet worden beoordeeld op de vraag of voldoende ruimte is opgenomen voor een goede en veilige verkeersafwikkeling, ook voor wat betreft het fietsverkeer. Dat is het geval. Ook voor

de ovonde geldt dat deze geen onderdeel uitmaakt van het voorliggende plangebied en reeds gerealiseerd is op basis van eerdere besluiten.

De toekomstige intensiteit op de oostelijke tak van de ovatonde is 2.600 mvt/etmaal en op de noordelijke tak van de ovatonde 700 mvt/etmaal. Bij dergelijke intensiteiten is de kwaliteit van de oversteekbaarheid voor fietsers goed. Bovendien kan het fietsverkeer door de aanwezigheid van een middeneiland in twee etappes deze wegen oversteken. Een ongelijkvloerse kruising is niet noodzakelijk voor een goede en veilige verkeersafwikkeling.

- 1.5 Intensiteiten voor het fietsverkeer zijn ook niet nodig om te komen tot een plan dat voorziet in een goede en veilige verkeersafwikkeling voor alle weggebruikers. Omdat het een hoofdfietsroute betreft is rekening gehouden met aanzienlijke stroom fietsers. Daarom voorziet het plan in een grotendeels vrijliggend fietspad van 2,5 meter breed in plaats van fietsstroken. Dit ondanks dat op een deel van de wegvakken fietsstroken ook voldoende zouden zijn geweest op basis van de toekomstige intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer. Enkele intensiteiten zijn overigens in het voorgaande alsnog vermeld.

## Indiener 2: Park 15 Business

### Samenvatting

- 2.1 Indiener stelt dat de bestemming van gronden wordt gewijzigd die grotendeels benodigd zijn voor de aanleg van infra voor kavels van indiener.
- 2.2 Indiener acht het ongewenst dat de eigenaar van de gronden belang krijgt bij het niet aanleggen van wegen die nodig zouden zijn voor een goede ontsluiting en verkeersdoorstroming.
- 2.3. Indiener wijst erop zelf eigenaar van een gedeelte van het gebied te zijn en stelt zich op het standpunt dat hierover geen afspraken zijn gemaakt.
- 2.4 Indiener stelt zich op het standpunt dat bezwaar bestaat tegen de wijziging zolang nut en noodzaak niet bekend zijn en een goede ontsluiting van indieners kavels niets gegarandeerd is

### Reactie:

- 2.1 Bij het wijzigingsplan worden de mogelijkheden voor de gronden ten zuiden van de Rietgraaf verruimd. In plaats van de enkel bestemming verkeer wordt thans de bestemming bedrijventerrein gegeven. Binnen die bestemming is het evenzeer mogelijk om wegen, (collectieve) parkeervoorzieningen en fiets- en voetpaden te realiseren. Evengoed is het echter mogelijk om de gronden in te zetten ten behoeve van de te vestigen bedrijven. Of de betreffende gronden benodigd zijn voor de aanleg van infra voor de kavels, is afhankelijk van de exacte beoogde invulling. Ook op grond van de verkeerskundige onderbouwing hoeft niet te worden gevreesd voor een situatie dat onvoldoende infra kan worden aangelegd voor de beoogde functies.
- 2.2 De verkeerskundige onderbouwing, bijlage 2 bij de plantoelichting, maakt duidelijk dat bij de reeds gerealiseerde invulling van het plangebied, in combinatie met de gronden die nog moeten worden ingevuld, een wijziging van de verkeersstructuur mogelijk en zelfs wenselijk is. Het is beter de gronden die niet kunnen bijdragen aan een goede verkeersstructuur omdat ze daarvoor niet meer nodig zijn, ook in te kunnen zetten ten behoeve van verruiming van de bedrijfskavels, nu een goede inrichting van de bedrijfskavels ook kan bijdragen aan een goede verkeersafwikkeling.
- 2.3 Inderdaad is indiener eigenaar van een gedeelte van het gebied. De mogelijkheden om dit gebied in te richten op een wijze waarop de grondeigenaren binnen het gebied dat willen, wordt met het wijzigingsplan verruimd. Het staat indiener vrij om van deze verruimde mogelijkheden gebruik te maken. Dat staat los van eventuele privaatrechtelijke afspraken, waar de indiener aan refereert. Overigens komt aan dit privaatrechtelijke aspect geen doorslaggevende betekenis toe. Met het wijzigingsplan bedrijven wij goede ruimtelijke ordening en zetten wij in op een zuinig en efficiënt

- ruimtegebruik. Zoals reeds opgemerkt worden voor indiener de mogelijkheden enkel verruimd, niet valt in te zien dat de mogelijkheden voor indiener worden beperkt.
- 2.4 Nut en noodzaak zijn met de plantoelichting en de daarbij behorende bijlagen uitgebreid onderbouwd. De planwijziging staat geenszins in de weg aan een goede ontsluiting van de kavels van indiener.

#### **4. Aanpassingen van het wijzigingsplan**

4.1 De ingediende zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het wijzigingsplan.

#### **5. Conclusie**

Er zijn schriftelijke zienswijzen op het wijzigingsplan ontvangen.

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan (zie onder punt 4).

Er bestaat geen aanleiding om ambtshalve wijzigingen door te voeren (zie onder punt 4).

Het wijzigingsplan wordt ongewijzigd vastgesteld.

Aldus besloten op 19 november 2019.

Burgemeester en wethouders,  
de gemeentesecretaris,                      de burgemeester,

mr. M.F.H. Knaapen

R.P. Hoytink-Roubos