

# **ZIENSWIJZENNOTA**

## **BESTEMMINGSPLAN VERBINDINGSWEG DODEWAARD 1<sup>e</sup> HERZIENING**

**Versie**

Ambtelijk: 11 december 2013

College: 7 januari 2014

Raad:

## **ZIENSWIJZENNOTA BESTEMMINGSPLAN VERBINDINGSWEG DODEWAARD 1<sup>e</sup> HERZIENING**

### **Aanleiding:**

Het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard 1<sup>e</sup> herziening richt zich op een reparatie van het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard, naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) d.d. 22 juli 2013. De ABRvS heeft een gedeelte van het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard vernietigd, omdat een borging voor de aanleg van een geluidscherm van 25 meter lang en 1 meter hoog nabij de Waalbandijk ontbrak. De 1<sup>e</sup> herziening omvat deze borging.

Het ontwerpbestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard 1<sup>e</sup> herziening heeft ingevolge het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 23 oktober tot en met 4 december 2013 ter inzage gelegen.

Er zijn schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1. Belangenvereniging Dijkbewaking Dodewaard, Waalbandijk 71, 6669 MD Dodewaard, mede namens dhr. M. Hordijk en mw. L van den Heuvel (Waalbandijk 54 te Dodewaard) en Dhr. J. Welles (Waalbandijk 55 te Dodewaard)

### **Ontvankelijkheid:**

De bovengenoemde schriftelijke zienswijze is ingediend binnen de daartoe bedoelde termijn en dient derhalve ontvankelijk te worden verklaard.

### **Inhoudelijke beoordeling van de zienswijze:**

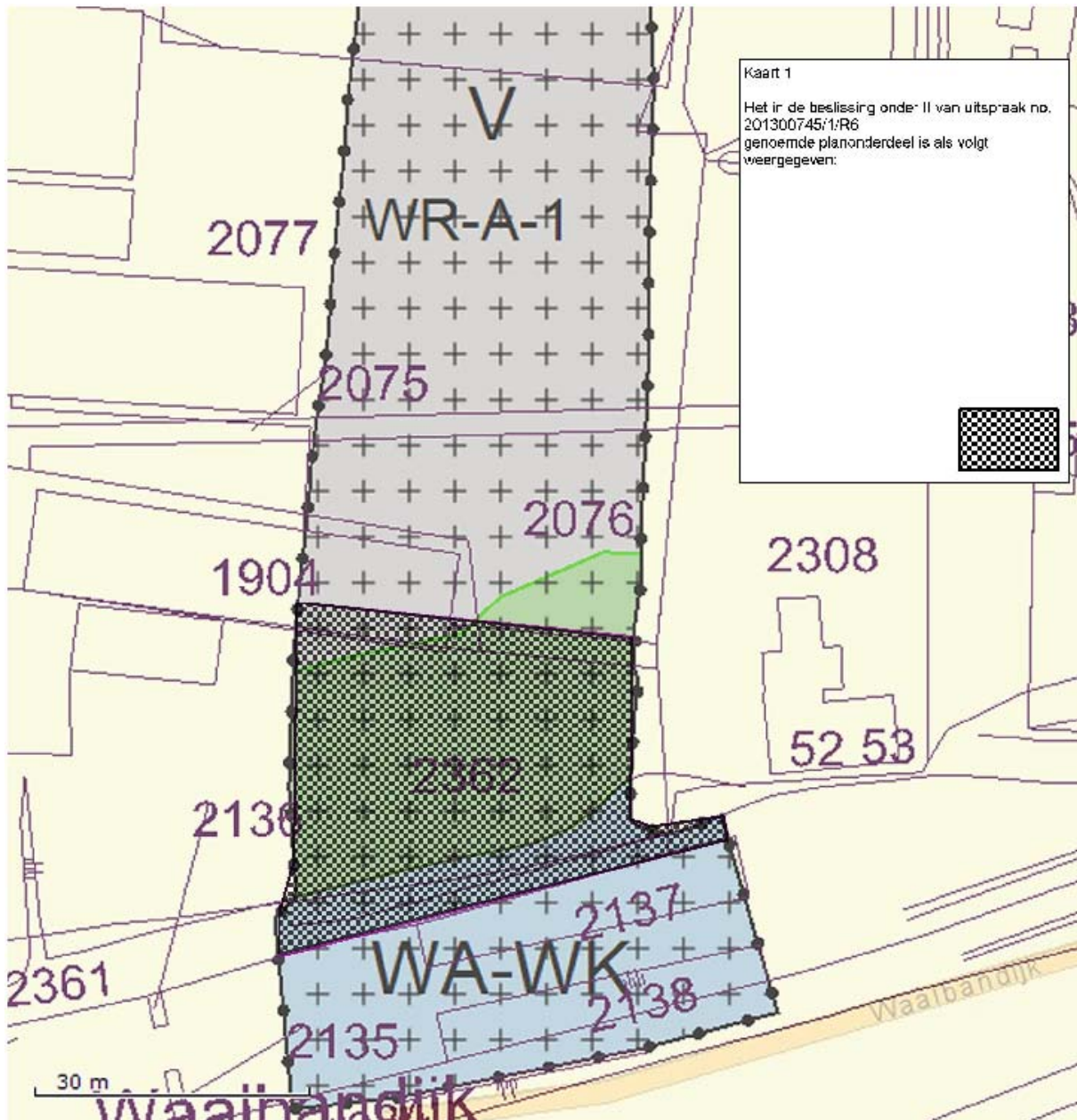
De zienswijze is onderstaand samengevat en beantwoord. Daarbij wordt het voorstel weergegeven van het college aan de raad op welke wijze met de zienswijze om te gaan. De zienswijze is integraal als bijlage bij deze nota opgenomen, zodat de raad er kennis van kan nemen en op basis van volledige informatie tot besluitvorming kan komen.

1. Er wordt aangegeven dat het plan de status ontwerp heeft en er geen onherroepelijk plan verbindingsweg Dodewaard is.
2. Gesteld wordt dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is.
3. Er wordt aangegeven dat een paragraaf verkeersveiligheid ontbreekt en onderdeel van het plan uit zou moeten maken.
4. Gesteld wordt dat het geluidscherm negatieve effecten heeft op de verkeersveiligheid, er wordt gepleit voor een transparant en hoger scherm.
5. Er wordt gesteld dat het wettelijk niet mogelijk is om op de Waalbandijk, buiten de bebouwde kom, een snelheidsregime van 30 km/uur in te stellen.

**Oordeel college:**

**Ad. 1**

De situatie is als volgt. Op 20 december 2012 is het bestemmingsplan "Verbindingsweg Dodewaard" door de gemeenteraad vastgesteld. Tegen dit besluit is beroep ingesteld en heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) op 22 juli 2013 uitspraak gedaan. De ABRvS heeft het besluit van de raad van de gemeente Neder-Betuwe van 20 december 2012, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Verkeer" en het plandeel met de bestemming "Water - Waterkering" vernietigd, zoals aangeduid op de bij deze uitspraak behorende kaart (zie onderstaand). Het betreft het gedeelte waar het geluidsschermbaan is voorzien. Voor het overige is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden. Het is dus zo dat het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard tussen de Matensestraat en de Waalbandijk onherroepelijk is geworden, met uitzondering van de circa 25 meter bij de opgang naar de dijk.



Het voorliggende bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard, 1<sup>e</sup> herziening richt zich enkel op het vernietigde plandeel. Er is een borging opgenomen dat het geluidsschermbaan wordt opgericht voordat de weg in gebruik wordt genomen. Inhoudelijk is er geen wijziging. Het gehele bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard is als bijlage bij het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard, 1<sup>e</sup> herziening opgenomen. In de zienswijzen die op het ontwerp bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard zijn gekomen en in de

beroepen tegen de vaststelling ervan zijn vele aspecten naar voren gebracht, afgewogen en is er zowel door de gemeenteraad als de ABRvS tot een oordeel gekomen. Er is geen aanleiding om bij voorliggend plan tot een ander oordeel te komen, het plan en de bijbehorende onderbouwing en belangenafweging zijn hetzelfde. Daarom is de toelichting bij het voorliggende plan beknopt.

#### Ad. 2

Het punt van de uitvoerbaarheid is in (de behandeling van) het beroep tegen de vaststelling van het bestemmingsplan uitvoerig aan de orde gekomen. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak d.d. 22 juli 2013 hier het volgende over opgenomen:

*...“26.2. [appellante sub 1] heeft hetgeen de raad ten aanzien van de financiering heeft gesteld niet gemotiveerd weerlegd. Gelet op de afspraken met de provincie Gelderland over de financiering van de weg, die zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst en de reeds beschikbaar gestelde gelden, heeft de raad het plan ten tijde van de vaststelling terecht uitvoerbaar geacht “...*

Hierover kan voorst nog het volgende worden opgemerkt.

Provinciale Staten van de provincie Gelderland hebben op 30 mei 2012 besloten € 6,2 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de verbindingsweg. Het budget voor de plankosten en de grondverwerving, een bedrag van € 1,2 miljoen, is direct beschikbaar. De plankosten worden aangewend ten behoeve van de planvorming die nu loopt. Ook de grondverwerving is in gang gezet, hiervoor zijn gesprekken gaande met alle betrokken grondeigenaren. Er is op 12 december 2012 een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie gesloten, waarin de afspraken over de financiering van de weg zijn opgenomen.

De gemeente heeft de betrokken gronden tussen de Matensestraat en de Kalkestraat (vrijwel) volledig in eigendom. Voor de aanleg van een weg vigeert het bestemmingsplan buitengebied Dodewaard 2001 dat aan de gronden de bestemming ‘verkeersweg’ toekent. Voor het gedeelte tussen de Kalkestraat en de Waalbandijk worden de betrokken gronden verworven en het bestemmingsplan aangepast om de aanleg van de weg mogelijk te maken. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid onderbouwd.

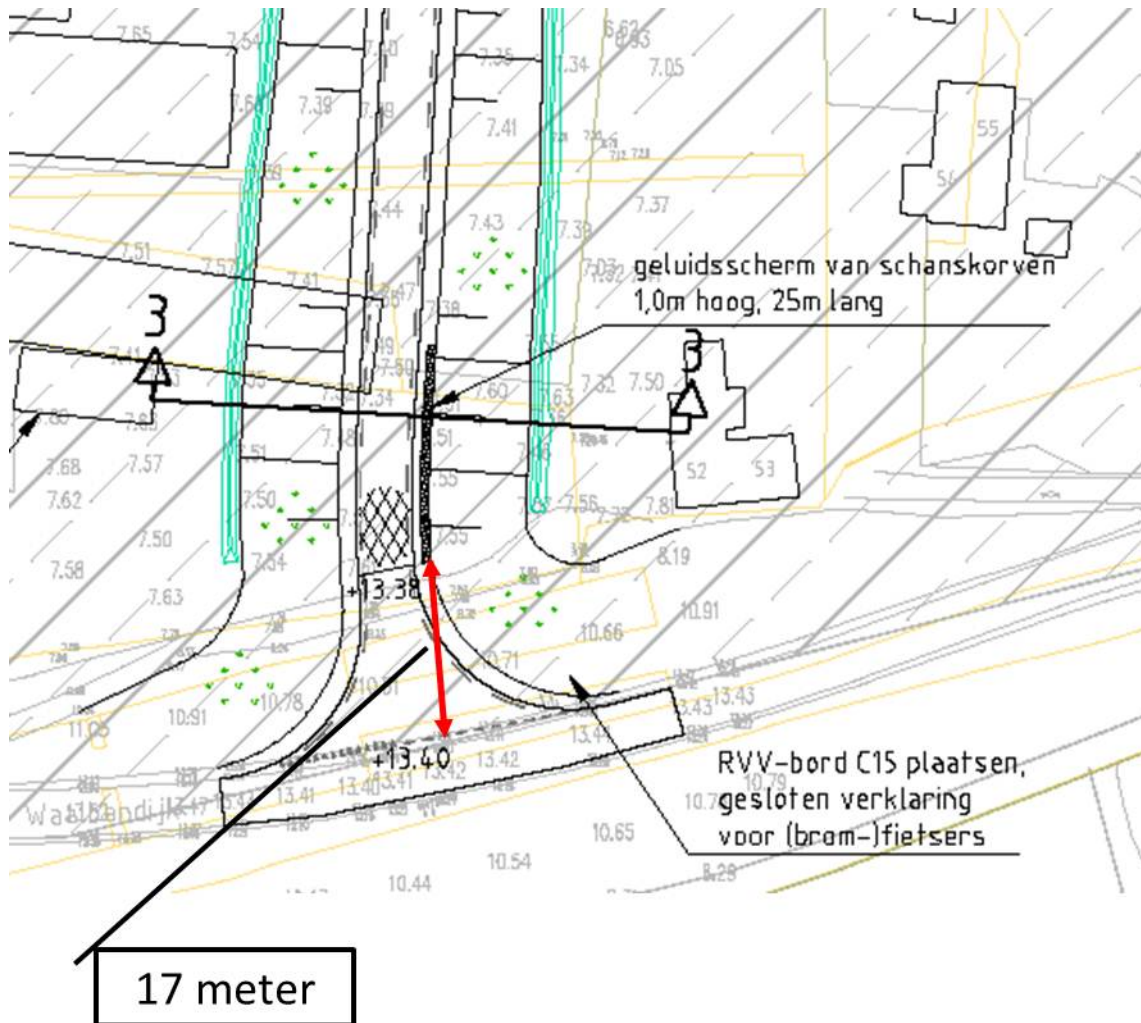
#### Ad. 3

Zowel in de als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen toelichting van het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard als in de eveneens als bijlage opgenomen tracéstudie (zie paragraaf 4.5) wordt ingegaan op het aspect verkeersveiligheid. Het aspect verkeersveiligheid is in de afweging betrokken met als conclusie dat de verbindingsweg zorgt voor een grote ontlasting van de Dalwagen en andere wegen in de kern van het doorgaand (vracht)verkeer. Dit is gunstig voor de leefbaarheid in de kern en de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer. Voor de nieuwe verbindingsweg, inclusief de toename van de verkeersintensiteit op de Waalbandijk, is met de in het plan opgenomen maatregelen voor wat betreft de verkeersveiligheid sprake van een acceptabele situatie.

#### Ad. 4

De uitvoering van het geluidsschermb (materiaalgebruik) wordt niet in het bestemmingsplan geregeld, er wordt enkel bepaald dat het scherm 25 meter lang en 1 meter hoog dient te zijn.

De redenering dat het oprichten van een geluidsschermb van 25 meter lang en 1 meter hoog een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid wordt niet gevolgd. Het geluidsschermb wordt niet op maar voor de kruising geplaatst, op een afstand van 17 meter (zie onderstaande afbeelding afkomstig uit het Voorlopig Ontwerp+, bijlage bij het bestemmingsplan). De laatste 30 meter van de verbindingsweg tot de kruising met de dijk liggen horizontaal, zodat zowel personenauto’s als vrachtauto’s goed zicht hebben op het verkeer op de dijk.



Verder wordt er niets voor niets een schanskorf als uitvoering van het geluidsscherm voorgesteld. Een schanskorf is een relatief onderhoudsarme toepassing, geluidsabsorberend en qua beeld passend. Voorstelbaar is dat er in overleg met de aanwonende(n) nog tot een verdere groene aankleding aan de buitenzijde wordt gekomen. Een transparant geluidsscherm heeft niet (al) deze voordelen. Om echt transparant te zijn dient het regelmatig schoon te worden gemaakt, het is gevoeliger voor vandalisme en afhankelijk van het type materiaal niet/beperkt geluidsabsorberend. De noodzaak tot het toepassen van een hoger scherm ontbreekt, er wordt voldaan aan de voorkeurswaarde vanuit de Wet geluidhinder. Het toepassen van een hoger scherm kent verder nadelen (kosten, impact op het landschap).

#### **Ad. 5**

De vrijheid die de gemeente toekomt bij het kiezen van een categorisering van wegen inclusief de maximale snelheid en vormgeving is ook bij het beroep tegen het bestemmingsplan verbindingsweg Dodewaard aan de orde gekomen. De constatering dat een snelheid van 30 km/ uur (erftoegangsweg) buiten de bebouwde kom formeel niet mogelijk is, is niet correct. Volgens paragraaf 4 onder 4 van de Uitvoeringsvoorschriften Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is het toegestaan om ook buiten de bebouwde 30 km/ uur toe te passen als maximum snelheid. Wel gelden hierbij een drietal voorwaarden, te weten dat de weg een verblijfsfunctie heeft (lagere snelheid), de weginrichting in overeenstemming is met de maximum snelheid en er extra aandacht is voor gevaarlijke punten. Bij invoering van een maximaal toegestane snelheid van 30 km/ uur is het dus niet noodzakelijk om het betreffende deel van de Waalbandijk op te nemen in de bebouwde kom. Overigens staat het vaststellen van het bestemmingsplan hieraan ook niet in de weg, in het geval dit om welke reden dan ook wenselijk zou zijn. Wel dient voldoende aandacht besteed te worden aan de herkenbaarheid en inrichting van de weg. Hier wordt met de volgende maatregelen invulling aan gegeven:

- Het instellen van 30 km/uur in de vorm van markering op het wegdek aan het begin en aan het einde van het weggedeelte inclusief het aanbrengen van bebording om een lagere snelheid af te dwingen.
- De bestaande fietssuggestiestroken op het weggedeelte benadrukken door deze uit te voeren in rood asfalt. Het voordeel hiervan is dat fietsers en voetgangers zich veiliger voelen en het gemotoriseerd verkeer meer het gevoel krijgt dat zij zich in een verblijfsgebied bevinden.
- Het realiseren van een extra tweezijdige versmalling op het wegvak tussen de aansluiting van de verbindingsweg en de kerk om een hoge snelheid te voorkomen. Op het andere wegvak, tussen de kerk en de aansluiting van de toegangsweg ligt al een tweezijdige versmalling. Het effect van dergelijke maatregelen is positief. Twee vrachtwagens kunnen elkaar met lage snelheid passeren. Een lage snelheid is dan ook wenselijk. Tussen beide versmallingen is rekening gehouden met een lengte van 13 meter om voldoende ruimte te geven aan vrachtverkeer.
- Het plaatsen van een extra lichtmast ter plaatse van de aansluiting van de verbindingsweg op de dijk in verband met de verkeersveiligheid. Hiermee wordt de bestaande structuur van lichtmasten op de dijk ter plaatse van Dodewaard afgemaakt.

**Voorstel: zienswijze ongegrond verklaren**