



Zienswijzennota Inpassingsplan Fietspad N832

Inhoud

| | | |
|-----|--|---|
| 1 | Inleiding..... | 3 |
| 2 | Zienswijze 1..... | 3 |
| 2.1 | Samenvatting | 3 |
| 2.2 | Antwoord | 4 |
| 2.3 | Wijziging in het inpassingsplan? | 5 |
| 3 | Zienswijze 2 | 5 |
| 3.1 | Samenvatting | 5 |
| 3.2 | Antwoord | 6 |
| 3.3 | Wijziging in het inpassingsplan? | 6 |
| 4 | Zienswijze 3 | 6 |
| 4.1 | Samenvatting | 6 |
| 4.2 | Antwoord | 8 |
| 4.3 | Wijziging in het inpassingsplan? | 8 |

1 Inleiding

Het inpassingsplan 'fietspad N832' maakt de aanleg van een vrijliggend fietspad mogelijk tussen het kruispunt Bernseweg-Weigraaf en Molen Achterdijk-Uilecotenweg in de gemeente Maasdriel. Het bestaande vrijliggende fietspad vanaf de Uilecotenweg tot aan de rotonde in Kerkwijk wordt verbreed. Dit ligt gedeeltelijk in de gemeente Maasdriel en deels in de gemeente Zaltbommel. Het vrijliggende fietspad zorgt voor een veiligere fietsverbinding en stimuleert het gebruik van de fiets.

Het [ontwerp inpassingsplan 'fietspad N832'](#) heeft van donderdag 14 mei 2020 tot en met woensdag 24 juni 2020 ter inzage gelegen. Iedereen kon in deze weken een zienswijze indienen. Wij ontvingen 3 zienswijzen. Vanwege de bescherming van persoonsgegevens zijn de naam- en adresgegevens niet vermeld voor zover deze herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.

Dit document bevat de zienswijzen en geeft daar per onderdeel antwoord op. Na elke zienswijze wordt aangegeven of naar aanleiding het inpassingsplan is aangepast.

2 Zienswijze 1

2.1 Samenvatting van ontvangen zienswijze 1

Inleiding

Het ontwerp voorziet in de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen het kruispunt Weigraaf N832 – Bernseweg N831 en de bebouwde kom van Kerkwijk. Het plan bestaat blijkens uit een viertal deelgebieden (paragraaf 2.1). In het rapport "Landschapsplan N832" wordt gesproken over vijf deelgebieden. Voor de indieners zijn, uitgaande van het rapport, deelgebied 1 (Weigraaf) en deelgebied 2 (Molen Achterdijk) van belang.

Het voorkeursprincipe voor deelgebied 1 is het behoud van een bomenrij aan weerszijden van de Weigraaf met een verlegging van de sloot ter behoud van de bomenrij. Het voorkeursprincipe voor deelgebied 2 is het aanleggen van het fietspad ten zuiden van de dubbele bomenstructuur. Voor beide deelgebieden geldt dat het fietspad aan de kant van de percelen van de indieners wordt geprojecteerd en in zoverre ook op die percelen komt te liggen.

Eigendomsinbreuk

Het is noodzakelijk om 2.703 m² van de percelen van de indieners te gebruiken en derhalve aan te kopen en 1.018 m² van het perceel dat indieners in reguliere pacht hebben. In zoverre zou verwezenlijking van de plannen er toe leiden dat de indieners 3.721 m² van hun percelen niet meer naar eigen inzicht kunnen aanwenden. Het behoeft geen betoog dat de indieners zich niet conformeren met een dergelijke ingrijpende eigendomsinbreuk. Bovendien heeft dit negatieve gevolgen voor de weidegangpremie. Het betreft een weidehuiskavel. Zonder compensatie is deze zondermeer onrechtmatig, maar ook indien wel sprake is van compensatie, dient de eigendomsinbreuk allereerst te voldoen aan de eisen die artikel 1 van het Eerste Protocol daaraan stelt. Mede tegen die achtergrond is het de vraag of de eigendomsinbreuk noodzakelijk is.

Op pagina 9 en 10 van het Landschapsplan kan voor de hier besproken deelgebieden enkel worden afgeleid dat het aanleggen van een vrijliggend fietspad wenselijk is. Wat wenselijk is, is echter verwijderd van wat noodzakelijk is. Daarbij moet worden aangetekend dat wat slechts wenselijk is, niet mogelijk is indien het realiseren daarvan niet kan zonder een eigendomsinbreuk te plegen.

Daarbij zij nog aangetekend dat het verplaatsen van de sloot niet alleen op zichzelf een eigendomsinbreuk oplevert maar met een dergelijke verplaatsing krijgen indieners ook te maken met de onderhoudsstrook en/of schouwpad van anderhalve meter die het waterschap hanteert en die indieners eveneens in hun gebruik van de grond beperkt.

Verkeersveiligheid

Daarbij stellen indieners grote vraagtekens bij de suggestie dat een vrijliggend fietspad de verkeersveiligheid ten goede komt. Met name ten aanzien van deelgebied 2 is dat het geval. Daar bevindt zich de in- en uitrit van het bedrijf van de indieners waarvan in het kader van de normale bedrijfsvoering met grote regelmaat door zwaar materiaal en vrachtverkeer gebruik wordt gemaakt. In de toekomstige situatie dient dat verkeer een fietspad te kruisen waarop van beide kanten verkeer komt. Die situatie is geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien is in de toekomstige situatie aan die kant van de weg sprake van een dubbele bomenrij. Verkeer dat vanaf de weg het perceel van cliënt oprijdt, zal het zicht op het fietspad in belangrijke mate belemmerd zien door de bomen.

Kortom, de inbreuk op het eigendomsrecht dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het ontwerp is enerzijds slechts wenselijk en daarmee niet noodzakelijk maar leidt anderzijds ook niet tot een verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse. Gezien het voorgaande verzoeken indieners het plan niet, dan wel gewijzigd vast te stellen met in achtname van hetgeen hiervoor is opgemerkt.

2.2 Antwoord

Aanleg fietspad en verplaatsing van de sloot

Wij begrijpen de impact van de aanleg van het fietspad en de verplaatsing van de sloot voor het bedrijfsoppervlak van de indieners. Het is duidelijk dat zij het hier niet mee eens zijn. Daarom willen wij graag, net zoals in de gesprekken die er met indieners zijn gevoerd, uitleggen waarom dit fietspad op deze plek noodzakelijk is.

Op dit moment gebruiken fietsers en auto's gezamenlijk de N832 op het gedeelte tussen kruispunt Bernseweg-Weigraaf en Molen Achterdijk-Uilecotenweg. Bij een weg van 60 km/u en 3.000 motorvoertuigen per etmaal is de landelijke richtlijn dat fietsers en auto's niet op dezelfde weg rijden. In het laatste volledige teljaar, 2019, liggen beide wegvakken ruim boven de grens van 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Om te weten hoeveel gemotoriseerd verkeer er in de toekomst op de weg gaat rijden, gebruiken we een verkeersmodel. Dit model voorspelt het aantal motorvoertuigen. In dit project is het verkeersmodel van de regio Rivierenland gebruikt. Uit de cijfers van het verkeersmodel blijkt dat het gemotoriseerd verkeer – mede als gevolg van de doorgetrokken Maas en Waalweg – naar verwachting in 2025 circa 67 % meer is dan in 2012. Het

verkeersmodel voorspelt geen fietsverkeer. De verwachting is dat het fietsverkeer, gezien de maatschappelijke ontwikkelingen (o.a. elektrische fietsen, speed pedelecs), ook toe zal nemen.

Op basis van deze gegevens en de verwachting van de toekomst is een vrijliggend fietspad noodzakelijk.

Het behoud van gezonde bomen is uitgangspunt in het provinciale wegenbeleid. Daarnaast heeft de dubbele bomenrij een cultuurhistorische waarde en is de bomenrij beschermd door gemeentelijk beleid, zoals opgenomen in het bomenstructuurplan 2009 en de online kaart waardevolle bomen. Wij vinden deze waarde ook belangrijk en daarom willen wij de bomenrij behouden.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid gaat – zoals hierboven is geschetst – over de scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer op de hoofdrijbaan. Daarnaast is bij elk aangrenzend perceel naar de verkeersveiligheid gekeken van op- en afrijdend verkeer naar een erf.

Bij de uitrit van het perceel van de indieners worden enkele bomen gekapt. Hierdoor is het zicht vanaf de weg op het fietspad en de uitrit en omgekeerd beter. Hiermee wordt de veiligheid gewaarborgd. Afslaand of oprijdend verkeer moet in de huidige situatie het doorgaande verkeer voorrang verlenen. Voor de nieuwe situatie geldt dit ook.

Hoewel wij – in tegenstelling tot de wens van de indieners – het inpassingsplan ongewijzigd willen vaststellen, willen we met bewoners in gesprek blijven en komen tot een minnelijke verwerving van de benodigde grond.

2.3 Wijziging in het inpassingsplan?

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan aan te passen.

3 Zienswijze 2

3.1 Samenvatting van ontvangen zienswijze 2

Dit inpassingsplan raakt ons bedrijf en ons onroerend goed op een aantal punten, waar naar onze mening in voorliggend plan nog onvoldoende rekening gehouden wordt met onze belangen. We brengen deze punten onderstaand in en lichten deze toe:

Grondverwerving

Voor de aanleg van het fietspad heeft u aangegeven grond te willen aankopen. Deze gronden behoren deels tot ons agrarisch vastgoed en deels tot ons bedrijfsmatig vastgoed. Met name de gronden voor ons bedrijf zijn uitermate belangrijk voor de uitoefening van onze bedrijfsexploitatie, zijn deels bestemd als parkeerterrein en daarmee qua volume vereist op grond van de bestemmingsplan voorschriften. Wij wensen die dan ook zo minimaal mogelijk aan u te verkopen in het kader van dit inpassingsplan. Zoals nu in de praktijk (met piketpalen uitgezet) gaat ons dat

veel te ver en naar onze mening qua ruimte ook niet noodzakelijk om uw plannen te realiseren. We maken daar dan ook bezwaar tegen.

Uitritvoorziening

Zoals hier boven reeds gesteld is voor ons bedrijf in het bestemmingsplan een uitrit op de Walderweg voorzien. Wij zijn in de fase van realisatie van deze uitrit. Echter, voor zover we uit de ontwerptekeningen kunnen opmaken is met name de hoogteligging van de uitritvoorziening problematisch. Onze wens is dat de gehele uitrit op het niveau van de Walderweg wordt aangelegd (dus het uitrittraject over de nieuwe bermsloot, kruisend fietspad en berm tussen fietspad en Walderweg in z'n totaliteit op hoogte van de Walderweg). Dit in verband met de verkeersveiligheid. Het gaat in ons bedrijf om uitrijdende en inkomende zware vrachtwagens.

Naar onze mening zijn beide aangedragen bezwaarpunten oplosbaar in goed overleg en daartoe zijn we ook bereid.

3.2 Antwoord

Grondverwerving

Wij begrijpen de impact op het bedrijfsoppervlak van de indieners. Wij zijn in gesprek met indieners, niet alleen over de aankoop van de benodigde grond, maar wij zoeken ook naar het minimaliseren van de impact op de bedrijfsvoering binnen de mogelijkheden van het ontwerp. Wij hopen de gesprekken die we met indieners al voeren te kunnen voortzetten. Onze inzet is om hier met wederzijds goedvinden uit te komen.

Uitritvoorziening

De gewenste hoogteligging van de uitrit op het niveau van de Waldenweg is te realiseren. Dit punt nemen we mee in de nog te voeren gesprekken met de indieners. Het inpassingsplan hoeft hier niet voor worden aangepast, aangezien deze mogelijkheid er al is binnen het ontwerp inpassingsplan. De gewenste hoogteligging van de uitrit nemen we mee in het uitvoeringsontwerp.

3.3 Wijziging in het inpassingsplan?

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan aan te passen.

4 Zienswijze 3

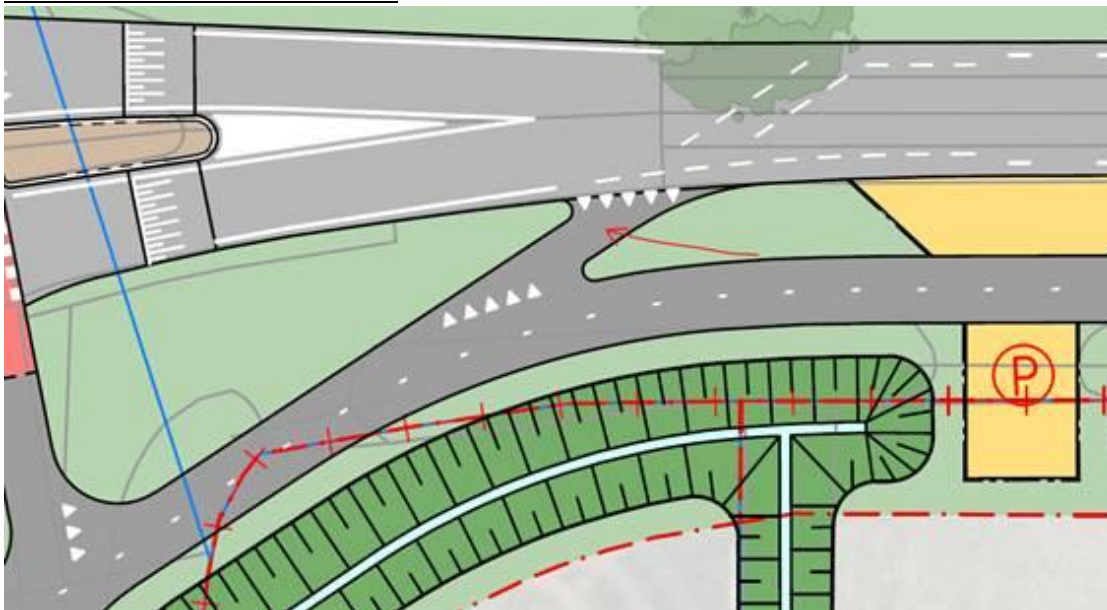
4.1 Samenvatting van ontvangen zienswijze 3

Ik ben eigenaar van een perceel rondom de kruising Bernseweg / Weigraaf.

Inrit perceel

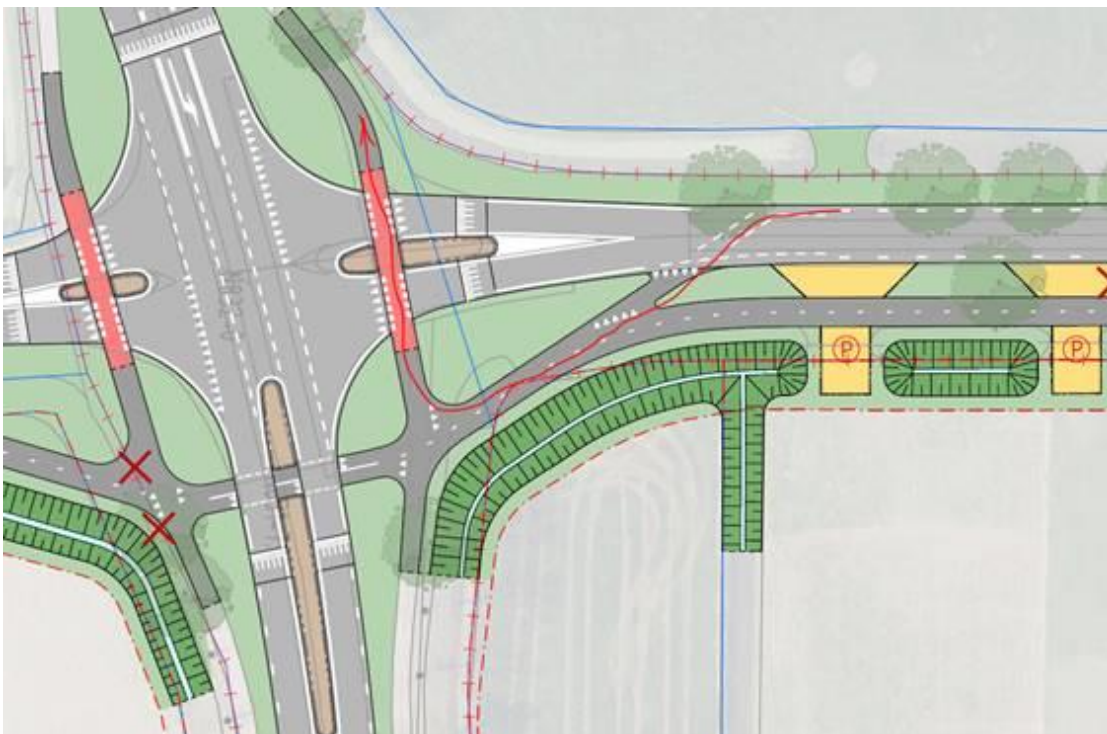
Momenteel hebben we een inrit naar ons perceel vanaf de Weigraaf. Deze is echter niet meer opgenomen op de gepubliceerde plannen, waardoor we ons perceel niet meer kunnen bereiken vanaf de Weigraaf. Dit is voor ons onacceptabel en verzoeken u dan ook de inrit naar ons perceel te handhaven vanaf de Weigraaf.

Smalle oversteek voor bromfietsers



Tegenover ons perceel bevindt zich een doorsteek vanaf het fietspad naar de hoofdrijbaan van de N832. Zie onderstaande afbeelding ter verduidelijking. Het lijkt dat deze is bedoeld om bromfietsers van en naar de rijbaan te laten rijden. De doorsteek wordt, gelet op de marking, in twee richtingen bereden. De doorsteek is echter aanmerkelijk smaller dan het in twee richting bereden fietspad. Dit levert onveilige situaties op.

Gevaarlijke oversteek voor bromfietsers



Gelet op de in punt 2 genoemde doorsteek dienen bromfietzers vlak voor de kruising met de Bernseweg vanaf de hoofdrijbaan van de Weigraaf naar het fietspad te gaan. Komende vanaf Gameren richting Bern, betekent dit dat men twee keer in zeer korte afstand de N832 dient over te steken (zie onderstaande afbeelding). Dit levert gevaarlijke situaties op en is verkeerskundig onwenselijk.

4.2 Antwoord

Inrit perceel

Er is contact geweest met de indieners over de bereikbaarheid van hun perceel door het vervallen van hun uitrit nabij het kruispunt N831/N832. De indieners hebben op dit moment een tweede uitrit op N831. Het Waterschap gebruikt deze voor de bereikbaarheid van een schouwpad.

Door het vervallen van de uitrit nabij de kruising N831/N832 blijft het perceel bereikbaar via de 2e uitrit. Toch willen we zorgen voor een vervanging ervan. De nieuwe gecompenseerde uitrit is gepland aan de N831 bij hectometerpaaltje km. 7,45.

Smalle oversteek voor bromfietzers

De doorsteek is 2 meter breed. Het is daardoor voldoende breed om twee bromfietzers in tegengestelde richting elkaar te laten passeren bij de oversteek. De oversteek is daarmee voldoende verkeersveilig.

Gevaarlijke oversteek voor bromfietzers

We begrijpen dat indieners dit punt benoemen. Bromfietzers gaan van de ene weg N832 – waar bromfietzers op de rijbaan moeten rijden – naar het vrijliggende fietspad langs de N831. Op de N831 mogen bromfietzers niet op de rijbaan. De oversteek is zo dicht mogelijk bij het kruispunt gepland, waar de snelheden van zowel brommers als auto's laag zijn.

In de praktijk zullen vooral de bromfietzers die richting Ammerzoden en Well gaan, gebruik maken van deze oversteek. Bromfietzers richting Bern zullen eerder rechtdoor rijden en met een korte bocht rechtsaf het fietspad opdraaien. Dit mag ook, omdat bromfietzers op de N832 op de rijbaan moeten rijden.

Via bebording zullen we deze situatie helder aangeven. Dit komt terug bij het verkeersbesluit dat we nog moeten nemen en waarbij ook de politie ons adviseert. Daarmee is de veiligheid bij deze oversteek en dit kruispunt voldoende gewaarborgd.

4.3 Wijziging in het inpassingsplan?

De zienswijze geeft geen aanleiding om het inpassingsplan aan te passen.