natuur en milieu federatie gelderland

Gemeenteraad Lingewaard
Postbus 15
6680 AA BEMMEL

Datum: 31 oktober 2022
Kenmerk: 220113.VM
Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard
Behandeld door: [redacted]

Geachte leden van de gemeenteraad,

Wij hebben kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan 'Tweede herziening Park Lingezegen' en het daarop aansluitende ontwerpbestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard. Deze brief betreft een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Dorpensingel'.

Wij hebben in het kader van het vooroverleg op 21 januari al gereageerd op het voorontwerp voor het plan Dorpensingel. Voor de volledigheid willen wij u nog een keer de punten die wij in die brief hebben aangedragen (zie bijlage).

Het plan Dorpensingel sluit aan de noord- en zuidkant aan op het plan Tweede Herziening Park Lingezegen. Het valt ons op dat de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Agrarisch De Woerdt' in beide plannen verschillend is, terwijl de bestemmingsvlakken in elkaar overlopen. Dat is op zijn minst verwarrend. Bovendien vinden wij de bestemmingsomschrijving zoals deze is opgenomen in het plan Dorpensingel veel meer recht doen aan de karakteristiek van het landschap:

Artikel 3 Agrarisch - De Woerdt

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch - De Woerdt' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. hoogstamboomgaard;
b. de omvorming van een laagstamboomgaard naar een halfopen habitat met hoogstambomen, struweel en kruidenrijk grasland;
c. weiden;
d. behoud en/of herstel van de op deze gronden voorkomende, dan wel daaraan eigen landschaps- en natuurwaarden;
e. de ontwikkeling en het behoud van kleinschalige landschapselementen, waaronder houtwallen, windsingels, (gemengde) hagen, bomen en boomgroepen;
f. extensieve dagrecreatie met bijbehorende wegen en paden;
g. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen;
h. faunavoorzieningen, zoals: zitpalen, rasters, faunatunnels, ecoduikers, loopstroken en uitstapplaatsen bij kanalen;
i. bijbehorende voorzieningen, zoals: ontsluitingsvoorzieningen, groenvoorzieningen, tuinen en erven.

Wij willen u vragen bovenstaande bestemmingsomschrijving van de bestemming 'agrarisch De Woerdt' over te nemen in het plan 'Park Lingezegen'.

Wij zijn graag bereid deze brief mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Directeur

Oude Kraan 72
6811 LL Arnhem
Fax 026 3892093
info@natuurenmilieugelderland.nl
www.natuurenmilieugelderland.nl
IBAN NL 89TRIO 0338629025
BIC TRIONL2U
KvK 41046129
BTW 0029.89.682

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
(ink)

natuur en milieu federatie gelderland

Gemeente Lingewaard en Gemeente Nijmegen
t.a.v. [redacted]
-PER EMAIL -

Datum: 21 januari 2022
Kenmerk: 220007.MW
Onderwerp: Vooroverleg Dorpensingel
Behandeld door: [redacted]

Geachte [redacted],

Hartelijk dank voor de mogelijkheid om in het kader van vooroverleg onze inbreng te leveren in het inpassingsplan en de beide bestemmingsplannen van de Gemeente Lingewaard en de Gemeente Nijmegen voor de Dorpensingel. Het is erg prettig dat in dit proces samengewerkt wordt door beide gemeenten, zodat ook grensoverschrijdend een integrale aanpak en afweging mogelijk is. In deze brief richten wij ons vooral op het inpassingsplan maar wij hebben ook een opmerking bij het bestemmingsplan.

Wij begrijpen de keuze voor de aanleg van een nieuw wegvak en het aanpassen van de Vossenhol. Wel is aanleg van nieuwe infrastructuur wat Natuur en Milieu Gelderland betreft altijd de laatste maatregel en wij vragen graag aandacht voor het inzetten van Brede mobiliteit als instrument om het gebruik van de auto te beperken ten gunste van voet, fiets en openbaar vervoer. Dit kan er aan bijdragen dat de weginrichting en -capaciteit volgens het voorliggende ontwerp ook op lange termijn blijft voldoen.

Onze algehele indruk van het inpassingsplan is goed. De inrichting vinden wij passen bij het gebied en het aanplanten van groepjes bomen van diverse soorten in plaats van laanbeplanting vinden wij een goede keuze. Het geheel maakt een evenwichtige indruk en zover wij kunnen zien zijn de compensatie-maatregelen uit het natuuronderzoek goed ingepast.

Uit de mondelinge toelichting hebben wij begrepen dat de inrichting rondom de plas direct ten zuiden van de Dorpensingel gericht is op natuur en ecologie en dat er geen voorzieningen voor recreanten zijn of komen. Er wordt daar dan ook geen grote drukte verwacht. Wij vragen er op toe te zien dat dit in de gebruiksfase ook daadwerkelijk het geval zal zijn; en als sluitstuk handhaving in te zetten.

Het inpassingsplan voorziet middels verschralend hooilandbeheer in kruidenrijke bermen. Ook in de voorziene hoogstamboomgaarden wordt dit voorgesteld. Een uitzondering wordt gemaakt voor stroken van 1,5 meter langs de weg. Uit het inpassingsplan kunnen wij niet aflezen hoe breed de kruidenrijke stroken dan kunnen worden, maar wij vrezen dat er dan soms niet zoveel resteren zal. Wij vragen om de 1,5 meter stroken te versmallen.

Oude Kraan 72
6811 LL Arnhem
Fax 026 3892093

info@natuurenmilieugelderland.nl
www.natuurenmilieugelderland.nl
IBAN NL 89TRIO 0338629025

BIC TRIONL2U
KvK 41046129
BTW 0029.89.682

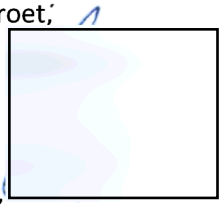
Een deel van het plangebied bevindt zich in de Provinciale Groene Ontwikkelingszone. De Provinciale Omgevingsverordening staat ontwikkelingen toe mits deze gecompenseerd worden en per saldo een verbetering van de landschappelijke en natuurkwaliteit opleveren. In het inrichtingsplan is voorzien in deze compensatie door aanleg van enkele percelen met hoogstamfruit, als uitbreiding op een al bestaande (kleinere) hoogstamboomgaard.

Wij vinden dit een positieve en streekeigen invulling van de compensatie. Wij vragen ons wel af of de compensatie in voldoende omvang wordt gerealiseerd. Uit de mondelinge toelichting bij het inpassingsplan begrepen wij dat de hoogstampercelen door een derde partij worden geëxploiteerd. Een langjarige exploitatie is voorwaarde voor duurzaamheid van de compensatie. Wij vragen u dit langjarig te borgen en een voorziening te treffen voor eventuele overgang naar regulier natuurlijk beheer dat ook binnen de provinciale voorwaarden past.

In het conceptontwerp-bestemmingsplan zijn de beoogde percelen met hoogstamfruit bestemd als “Agrarisch-de Woerdt”. De bestemming bepaalt concreet dat het perceel bestemd is voor hoogstamfruit en kent andere bepalingen die de beoogde kwaliteit moeten borgen.
In het omliggende gebied wordt dezelfde bestemmingsnaam gehanteerd, maar hier zijn andere voorwaarden aan gekoppeld die meer economische mogelijkheden bieden. Het behoud van het bestaande perceel hoogstamfruit aan de Lingewaardse kant is daarmee minder sterk geborgd.
Het bestaande perceel met hoogstamfruit aan de Nijmeegse kant, langs de plas, heeft de bestemming “Agrarisch” waarbij de uitoefening als agrarisch bedrijf en behoud en herstel van gebiedseigen landschaps- en natuurwaarden mogelijk is. Naar onze mening is het nodig dat zowel de bestaande als de nieuwe percelen hoogstamfruit op dezelfde manier beschermd worden. Wij constateren dat dat nu niet zo is en vragen om een aanpassing op dit vlak. De *nieuwe* bepalingen bij “Agrarisch-de Woerdt” zijn wat ons betreft de maatstaf.

Wij kijken met belangstelling uit naar het definitieve inpassingsplan en de beide ontwerp-bestemming-plannen. Wij zijn uiteraard graag bereid om deze brief mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



[redacted]
Directeur

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
(ink)

ONTVANGEN 07 NOV. 2022

Aan: De Gemeenteraad van Lingewaard
Kinkelenburglaan 6
6681BJ Bemmel

Van: [redacted]

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan en ontwerp dorpensingel onderdeel kern Bemmel.
NL.IMRO.1705.252-ON01

Bemmel, 4 november 2022

Geachte raad,

Op 27 september 2022 is het ontwerp bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard" bekendgemaakt. Als eigenaar/bewoner van [redacted] heb ik de volgende punten als zienswijze bij dit concept bestemmingsplan:

Om te beginnen met betrekking tot het afsluiten van de Ventweg vossenhol bij de kruising met de Zandsestraat en de Ressensestraat voor gemotoriseerd verkeer .

A Daarbij speelt dat het bij verhuizen, het leveren van materialen, etc. niet doenlijk is om die grotere voertuigen achteruit over de ventweg terug te laten rijden naar de Teselaar. Die moeten dan achteruit terugrijden en ook achteruit de Teselaar oprijden en dat niet alleen rij technisch bijna ondoenlijk, het is ook zeer verkeersonveilig. Daarom is het in ieder geval nodig verwijderbare paaltjes te plaatsen en de verkeersafwikkeling naar rechts bij [redacted] mogelijk te maken.

B Nu speelt bij kruising van de ventweg Vossenhol en de Teselaar ook het zicht naar links. Die is nu naar links slecht bij het oprijden van de Teselaar en daarom zeer verkeersonveilig. Dat wordt nog ernstiger met de verwachte verkeerstoename op de Teselaar. Dat zicht op het aankomende verkeer van links moet dan ook aanzienlijk verbeterd worden om de ontsluiting via de Teselaar echt veilig te maken.
Er is echter een goed alternatief want het is mogelijk de Ventweg de status "alleen aanwonenden" of "bestemmingsverkeer" te geven, de huidige verkeerafwikkeling met éénrichtingsverkeer te handhaven en in ieder geval een afslag naar rechts te realiseren bij kruising Vossenhol, Zandsestraat en Ressensestraat. Daar is immers een beter zicht op het overige verkeer. Daarbij zal de verkeersafwikkeling van de 4 aanwonende adressen niet groot zijn en is deze oplossing ook positief voor de ophaaldiensten die dan ook de ventweg kunnen gebruiken en niet op een centraalpunt aan de Teselaar of de nieuwe weg stil moeten staan. Het heeft ook voordelen voor pakketbezorgers. Het ondervangt tevens de problematiek geschetst onder het eerste punt A.

Samenvattend: Een ontsluitingsmogelijkheid (in ieder geval naar rechts) is bij kruising Vossenhol, Zandsestraat en Ressensestraat voor de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling een betere oplossing dan het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van de ventweg Vossenhol.

Verder een aantal algemene punten.

1 Om te beginnen is het nodig ivm de verkeersveiligheid hier een 30 km weg van te maken en geen 50km. Daarvoor zijn de zichtlijnen van dit stukje weg door de flauwe bochten binnen de kom van Bemmel niet goed genoeg, terwijl er wel op dit relatief korte stuk weg meerdere kruisingen met auto's, fietsers en voetgangers zijn inclusief uitritten van bewoners.
Vreemd is wel, dat dit bij de Vossenpelsestraat en de Laauwikstraat in Lent wel kan. Diverse argumenten mbt de formele status van de weg snijden gelet op het feitelijke gebruik, verkeersveiligheid en leefbaarheid geen hout. Ook gezien de landelijke discussie over 30km in kernen zou het verstandig zijn voor dit stukje Vossenhol nu op deze nieuwe inzichten te anticiperen. Het beeld is namelijk dat een op 30 km gebaseerde inrichting verkeersveiliger is, beter voor de leefbaarheid en acceptabeler voor aanwonenden en daarmee mogelijk sneller te realiseren. (Zie argumenten van de stichting Vossenhol etc.). Mogelijk dat een dergelijke inrichting ook goedkoper is.

2 Dan de rol die deze weg gaat spelen als de A15 is doorgetrokken. Het is wat dat betreft nu al nodig te anticiperen op het ontstaan van sluipverkeer tussen de afslag A325 Ovatonde, door Bemmel naar de afslag A15 Houtakker en andersom. Dat dit een probleem wordt, mag duidelijk zijn bij de Griftdijk in Oosterhout. De situatie van het sluipverkeer over de Dorpensingel door Bemmel zal wat dat betreft vergelijkbaar zijn en vraagt nu al op het anticiperen op maatregelen omdat te voorkomen. Die zie ik niet in de huidige plannen terug

3 Verder is het zaak dat de bewegwijzering op de A15 komende vanaf Valburg naar Bemmel onverminderd en volledig naar de afslag bij de Houtakker zal voeren. Niet dat er een soort Bemmel-West verwijzing komt bij afslag Ressen via de Ovatonde-Dorpensingel en Zandsestraat naar Bemmel. Dat zal extra verkeersdruk e.d. geven. Dat geldt overigens ook voor in de toekomst het eventueel "afknijpen" van de verkeerstromen via Ressensestraat, Rotonde Oosterhout naar de A15 en andersom. Ook dat zal leiden tot extra verkeersdruk op de Dorpensingel. Deze beide aspecten ben ik (na een scan) niet in het bestemmingsplan tegengekomen.

Tot zover en hoor graag uw reactie op deze punten.

[redacted]

PS mocht het in deze zienswijze procedure al relevant zijn dan hierbij de een voorbehoud voor planschade ivm uitvoeringswerkzaamheden of het onbereikbaar blijken van mijn woning door de wijzigingen bij mijn oprit/inrit. Evenals eventuele kosten voor het verplaatsen van de oprit, waardedaling van de woning omdat het zicht uit de woonkamer daardoor mogelijk kwalitatief afneemt of anderszins.

INGEKOMEN 0 4 NOV. 2022

De gemeenteraad van Lingewaard.

Zienswijze op plan:
"Doesburgseweg Lingewaard"

[redacted]

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)

ONTVANGEN 07 NOV. 2022

[redacted]

Aan de Gemeenteraad
Kinkelenburglaan 6
6681 BJ Bemmel

Bemmel: 4 november 2022
Betreft: Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard"
Nr. NL.IMRO.1705-252-ON01.

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

In het verleden zijn door diverse onderzoekbureaus een zestal opties gepresenteerd voor de mogelijke ontsluitingen op de Ovatonde vanuit Bemmel. Hieruit bleek dat het door de vorige Gemeenteraad aangenomen ontwerp de slechtste optie van alle onderzoeken was en toch heeft destijds de Gemeenteraad, mede door de enorme lobby van het dorp Ressen, hiervoor gekozen.

Afwikkeling van het verkeer via de Verlengde Herckenrathweg naar Ressen toe, waar simpel een doorsteek naar de Ovatonde gemaakt kan worden is ons inziens de veiligste en goedkoopste oplossing. Immers deze weg is voldoende breed, heeft gescheiden fietspaden, veel minder op/afritten en kan in de nabije toekomst ook beter het verkeer afwikkelen van de tussen Bemmel en Ressen te realiseren nieuwbouw projecten!
Wellicht dat de Gemeenteraad over dat laatste nog niet nagedacht heeft maar het zou de Gemeente Lingewaard sieren als ze, voordat er nieuwe woonwijken aangelegd worden over de ontsluiting nadenken!

De door u geplande Dorpensingel van het Vossenhol leidt tot allerlei verkeersonveilige situaties door de onoverzichtelijke punten, zijstraten en op/afritten van bewoners. De bewoners moeten direct moeizaam over de gescheiden fietspaden hun opritten af- en oprijden.
Momenteel is het zo dat als we onze oprit willen afrijden, wij wonen aan het [redacted], wij minuten lang staan te wachten op auto's en fietsers tot deze voorbij zijn.

Wij hebben van uw presentaties begrepen dat er een verdubbeling van het aantal voortuigbewegingen gaat komen. Dit kan alleen maar tot nog meer onveilige situaties leiden.

Ons inziens moet de route van de dorpensingel heroverwogen worden.

Indien u toch aan dit plan blijft vasthouden, dan vermelden wij hieronder een aantal zaken waar het ons inziens aan moet voldoen:

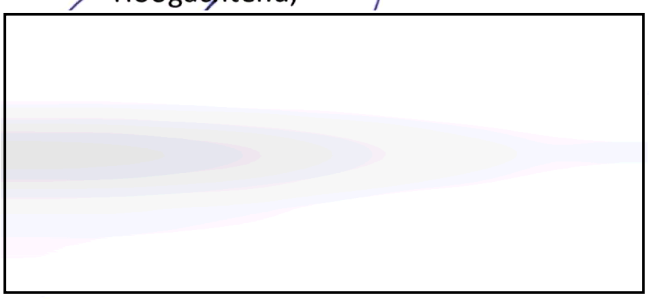
1) De huidige rotonde zo inrichten dat de fietsers niet van 2 kanten kunnen komen, laat ze a.u.b. gewoon rondrijden, dat bespaart ons tig keer per dag schrikreacties. Deze schrikreacties worden voornamelijk veroorzaakt doordat de scooters en snelle elektrische fietsen niet het fietspad volgen maar komend vanuit Bemmel Noord de weg afsnijden en praktisch over onze oprit rijden richting Lent.
2) Natuurlijk moet het Vossenhol een 30 km weg worden. Verkeer komend uit Nijmegen Noord wordt afgewikkeld op een 30 km weg. Gemeente Nijmegen maakt van de Vossenpels volledig een 30 km weg. Hier kan het dus wel. Waarom zou de Vossenhol anders ingericht worden dan de Vossenpels?
3) Snelheidshandhaving. Nu mag men 50 km rijden en wordt er vaak 70 tot 100 km gereden. Dus laat a.u.b. de weg 30 km worden in de hoop dat ze dan niet harder dan 50 km rijden. Handhaving in de vorm van flitspalen zou wenselijk zijn.

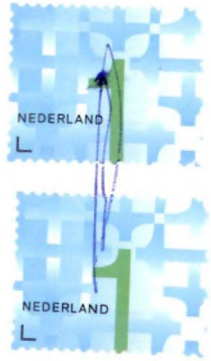
U heeft het praktisch alleen over verkeersveiligheid, erg belangrijk natuurlijk, maar wij ervaren nu al door het verkeer erg veel geluidshinder en veel uitstoot van stikstof. Ons huis heeft witte kozijnen die wij iedere week moeten wassen om de zwarte uitstoot te verwijderen en als wij in de kamer zitten moeten we vaak de gesprekken staken als er weer veel verkeer voorbij komt.

Wij vinden dat als uw plan toch doorgaat dat alle huizen aan de straatzijden voorzien moeten worden van extra isolerende maatregelen ondermeer in de vorm dan ++++ glas etc. Dit om de huizen leefbaar te houden.

Wij hopen dat onze zienswijze serieus genomen worden en zal bijdragen in een leefbaar Vossenhol.

Hoogachtend,

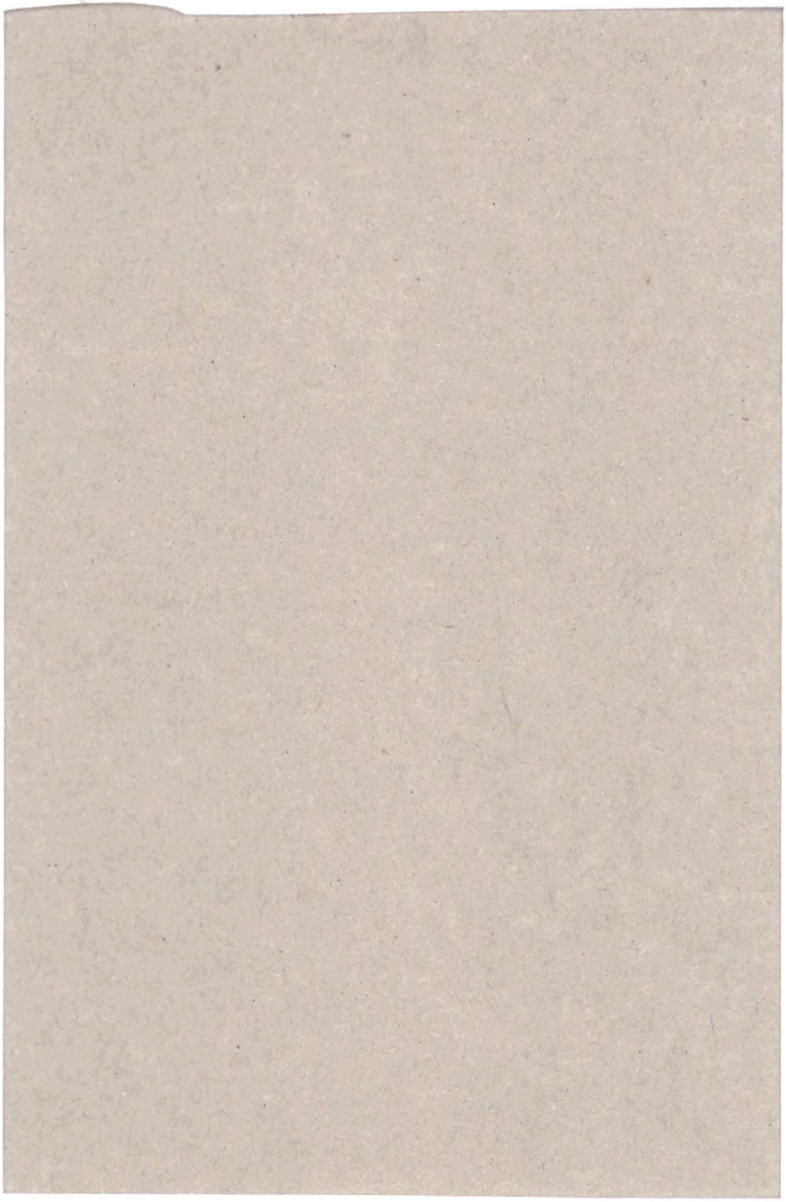




Aan de Gemeenteraad
Kinderlerhuyslaan 6
6681 BJ Bemmel

NC2CC #Y424N1C#35#0803#





Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

Gemeenteraad
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Bemmel, 8 november 2022

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard"

Geachte raad,

Op 27 september 2022 is het ontwerp bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard" bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan. We hebben de volgende argumenten om bezwaar te maken tegen het ontwerp bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard":

1. **Geluidsoverlast**.

   Er is een verschil tussen gemeten geluidsoverlast en de wettelijke bepalingen en de ervaren geluidsoverlast. In vorige reactienota's wordt vooral geschermd met de wettelijke bepalingen maar er is te weinig aandacht voor de ervaren geluidsoverlast, er zijn bij ons weten ook geen onderzoeken geweest over verstoring die binnenshuis ervaren wordt. Onze slaapkamer grenst aan de Vossenhol en het is op dit moment al storend om met het raam open te slapen, dit wordt niet minder met een significante verkeerstoename. Op dit moment kunnen we gesprekken van voetgangers woordelijk volgen op onze slaapkamer, we verwachten meer overlast als het fietspad straks nog dichter op onze woning komt te liggen. Het huidige asfalt is zo slecht dat elke vrachtwagen zonder lading op meerdere punten tot flinke klappen leidt. We steunen onderhoud aan de weg zeker maar de ingezette verbreding met behoud van de snelheid en een voorrangsweg is voor ons onoverkomelijk.

   Wij zien het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer in combinatie met het vervangen van het asfalt noodzakelijk om met de toenemende verkeersdrukte de omgeving enigszins leefbaar te houden. Daarnaast zien wij ons genoodzaakt geluidsisolerende aanpassingen aan het huis te maken en de rekening hiervoor bij de gemeente neer te leggen.

   Een andere reden om de snelheid terug te brengen is de weginrichting van de Vossenpelssestraat. De gemeente Nijmegen kiest om zeer begrijpelijke redenen om deze route minder aantrekkelijk te maken en het uitgaande verkeer via de A325 te leiden, de gemeente Lingewaard zou eenzelfde keus kunnen maken voor de Vossenhol: verkeer Bemmel in en uit kan primair via de A325 en de Herckenrathweg, de Dorpensingel zou een alternatief kunnen zijn maar wel een minder aantrekkelijk alternatief waarbij het woongenot van haar eigen inwoners opweegt tegen dat van passanten, in het bijzonder van sluipverkeer.

Wij vragen de raad om het GOW30-beleid te omarmen in de gemeente, het wegencategoriseringsplan aan te passen en als zodanig toe te passen op dit bestemmingsplan en meer specifiek op deze uitdagende weg van 400 meter op het Vossenhol.

2. **Veiligheid**.

   Op dagelijkse basis, in het bijzonder 's avonds en 's nachts wordt er aanzienlijk harder gereden dan 50 kilometer per uur waarop niet gehandhaafd wordt. De huidige weginrichting nodigt uit tot overmatig hard rijden waarbij er vooral eenzijdige ongelukken te vermelden zijn maar ook automobilisten die met piepende banden voor onveilige situaties zorgen. Een ander aspect is de buslijn, de Vossenhol wordt namelijk frequent gebruikt als uitwijkmogelijkheid. Met het versmallen van de rijbaan voor de auto's zorgen bussen maar vermoedelijk ook vrachtverkeer voor onveilige situaties, ook hiervoor zien wij het terugbrengen van de snelheid naar 30 kilometer als enige oplossing waarbij ook gehandhaafd wordt door de politie.

   Een andere zorg betreffende de veiligheid is de keuze voor een inritconstructie waarbij fietsers de Vossenhol en van Ambestraat doorkruisen, een route die ook door ambulances veel gebruikt wordt.

3. **Fietsers belangrijker dan leefbaarheid van aanwonenden**.

   Bemmel is sinds jaar en dag een groene woonplaats, zo ook de Vossenhol die van oudsher vele bomen herbergt, zoals de rij bomen langs de nummers 43, 45 en 47. De bomen zorgen voor een groene uitstraling, zijn geluiddempend en bieden ook verkoeling en schaduw voor meerdere huizen. De parkeerhavens langs die bomen bieden ruimte voor auto's waarbij geen alternatieve parkeerplekken zijn: de van Ambestraat is druk met weinig parkeerruimte en de Vossenhol biedt geen andere opties. Met het verwijderen van de bomen en de wegwerkzaamheden is volgens onze boomexpert Hoogen Boomen het risico aanzienlijk dat de wortels van onze acacia worden aangetast, een kenmerkende boom die er al sinds aanleg van de Vossenhol staat.

   De aanleiding voor de verbreding van de weg is het aanbrengen van losse fietspaden, dat weegt voor ons niet op tegen het wegnemen van parkeerruimte en het verwijderen van de gemeentelijke bomen en het risico op aantasting van onze eigen boom. We zien ons genoodzaakt een waardeschatting van onze acacia en de rest van onze tuin aan de Vossenhol-zijde te maken en eventuele schade door aanpassing van de weg te verhalen op de gemeente.

Naar aanleiding van het voorgaande, verzoeken wij u, met inachtneming van mijn zienswijze, het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Met vriendelijke groeten,
[redacted] & [redacted]
[redacted], [redacted]

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)

ONTVANGEN 0 9 NOV. 2022

Aan de gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Bemmel, 3 november 2022

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan dorpensingel NL.IMRO.1705.252-ON01, deelproject Vossenhol

Geachte leden van de gemeenteraad Lingewaard,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan dorpensingel NL.IMRO.1705.252-ON01, deelproject Vossenhol.

Mijn zienswijze richt zich op twee bezwaren:

- Vergroting van de CO_2 uitstoot.
- Afname leefbaarheid in het Vossenhol.

Vergroting CO_2 uitstoot.

In 2011 is besloten tot de aanleg van de Dorpensingel-Oost met als deelproject de aanpassing van het Vossenhol. In de periode tussen juli 2011 en november 2022 is er veel veranderd. Eén van de meest pregnante veranderingen is dat de gevolgen van de klimaatverandering inmiddels zo groot zijn dat we kunnen spreken van een klimaatcrisis. De gevolgen zijn o.a. extreme hittegolven, zware regenval en een ongekend verlies aan biodiversiteit. De uitstoot van CO_2 moet drastisch worden beperkt om de klimaatcrisis te bezweren en om wereldwijde klimaatdoelen te halen.
Tot ons grote geluk is de uitvoering van de dorpensingel niet -zoals beoogd- gestart in 2015/2016. Nu hebben we de mogelijkheid om gebruik te maken van belangrijke voortschrijdende inzichten m.b.t het belang van de vermindering van CO_2 uitstoot en het tegengaan van de achteruitgang van biodiversiteit. In het coalitieakkoord voor de gemeente Lingewaard 2022-2026 is als één van de vijf thema's, naast mobiliteit en bereikbaarheid, het thema klimaat en milieu opgenomen. Het college van B en W stelt zich de vraag hoe we de groei van de CO_2 deken die zich rond de aarde heeft gevormd, kunnen helpen beperken. Mogelijkheden die worden genoemd zijn stimuleren van fietsverkeer en openbaar vervoer. En: voor elk kind dat in onze gemeente geboren wordt, planten we een boom.

Het aanpassen van het deelproject Vossenhol als onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan dorpensingel biedt de gemeente Lingewaard nóg een geweldige mogelijkheid om de CO_2 uitstoot te beperken. Als het wegencategoriseringsplan van de gemeente Lingewaard wordt aangepast en de gemeente meegaat met de huidige trend in Nederland, dan kan binnen de bebouwde kom worden uitgegaan van een maximumsnelheid van 30 km per uur. Ook al is het Vossenhol aangemerkt als een gebiedsontsluitende weg kan op grond van het feit dat er op het Vossenhol ongeveer 20 opritten en 4 zijstraten uitkomen, gekozen worden voor een GOW met een maximumsnelheid van 30 km per uur. Bijkomend belangrijk voordeel is dat, als voor dit alternatief wordt gekozen, er gezonde grote bomen kunnen blijven staan. Een boom neemt ongeveer 25 kg CO_2 op per jaar. Nu blijkt dat er deze zomer door de extreme hitte 120 bomen in Lingewaard het loodje hebben gelegd, is het extra belangrijk om gezonde grote bomen te behouden. Als gekozen wordt voor een 30 km weg hoeven er ook geen extra stenen te komen en ook geen extra afvalt op plaatsen die nu nog voortuinen zijn. Het betreft tuinen waar veel planten staan, zo belangrijk voor biodiversiteit en voorkomen van wateroverlast. "Groen eruit en stenen erin" past niet bij een gemeente die juist extra aandacht wil besteden aan bomen en openbaar groen.

Afname leefbaarheid in het Vossenhol.

In het ontwerpbestemmingsplan staat dat het doel van de Dorpensingel is om Lent en Bemmel goed en veilig bereikbaar te houden. En dat door het gekozen traject de leefbaarheid en veiligheid in Lent en Ressen wordt verbeterd. Lovenswaardige doelen maar deze doelen gaan wel ten koste van de veiligheid van de bewoners van het Vossenhol. Als het aantal verkeersbewegingen toeneemt en er bovendien op het Vossenhol 50 km per uur gereden mag worden, levert dat gevaar op bij het verlaten van uitritten. En dat zijn er wel 20! Voor kleine kinderen, jongeren en ouderen die slecht ter been zijn of een visuele beperking hebben, zoals mijn echtgenoot, extra gevaarlijk. Waarom zou leefbaarheid en veiligheid in Lent en Ressen ten koste moeten gaan van leefbaarheid aan het Vossenhol in Bemmel als er een goed alternatief is, namelijk een gebiedsontsluitende weg waar maximaal 30 km wordt gereden?

Ik verzoek u op grond van het bovenstaande, het ontwerpbestemmingsplan, deelproject Vossenhol te herzien. Kies voor een nieuw inrichtingsplan voor het Vossenhol dat voldoet aan de wensen van de aanwonenden om de maximumsnelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken tot 30 km per uur.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
[redacted] [redacted].



de gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

NS2CC #X880X0X#00#0000#



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

Gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Bemmel, 9 november 2022

Betreft: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard” (NL.IMRO.1705.252-ON01)

Geachte raad,

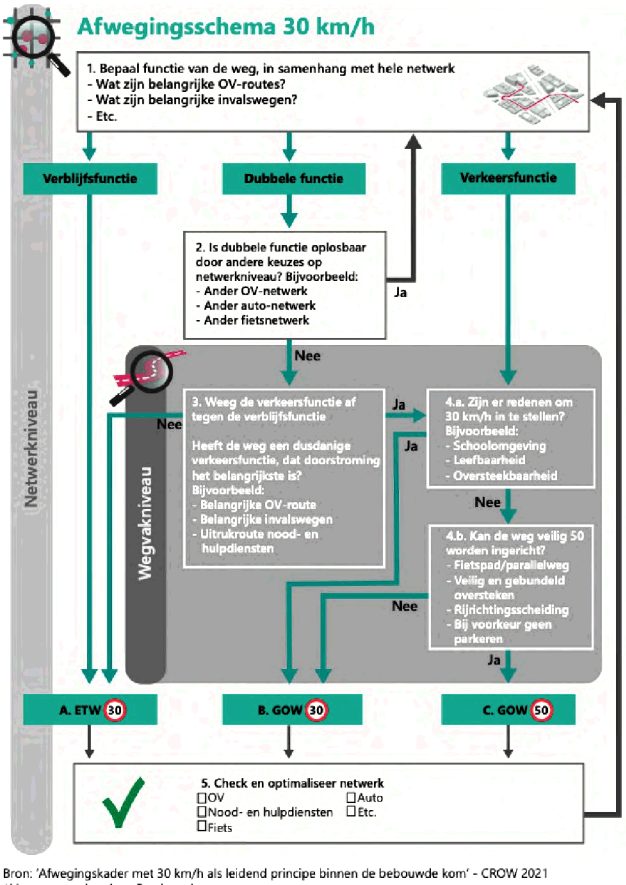
Op 27 september 2022 is het ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard” bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. ***Veiligheid en leefbaarheid Vossenhol***
   In het ontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/h voor het Vossenhol. Ons inziens is hiermee voorbijgegaan aan de geldende Europese richtlijn, die in de Tweede Kamer is aangenomen, waarin staat dat er binnen de bebouwde kom moet worden uitgegaan van een maximumsnelheid van 30 km/h (CROW 2021).

   Bureau Goudappel legt deze richtlijn uit in haar brochure “*Gereedschapskist GOW 30, Waarom, wanneer en hoe 30 km/h*” van 10 maart 2022. Hierin staat dat 30 km/h geldt als ‘leidend principe’ binnen de bebouwde kom; dat wil zeggen: standaard 30 km/h tenzij 50 km/h écht op een veilige manier mogelijk is. Om gemeenten te helpen een goede afweging te maken hebben zij het *Afwegingsschema 30 km/h* opgesteld. (https://www.goudappel.nl/sites/default/files/2022-04/Gereedschapskist%20GOW30%20Brochure%20Goudappel%20220322.pdf)

   Uitgaande van een dubbele functie van de weg kan ons inziens, zelfs met de aanname dat doorstroming het belangrijkste is, niet voorbij worden gegaan aan de bij 4.a gegeven redenen om een maximale snelheid van 30 km/h in te stellen voor het Vossenhol. Let hierbij op de **leefbaarheid** (ca 30 woningen op 400 meter), de **oversteekbaarheid** (van 20 uitritten en 4 zijstraten) en **de grote hoeveelheid scholieren** dat gebruikmaakt van deze weg als oversteekplek en om naar diverse scholen te gaan.

   Bron: ‘Afwegingskader met 30 km/h als leidend principe binnen de bebouwde kom’ - CROW 2021
   **kleur aanpassing door Goudappel*

   <u>Voordelen bij een 30km/h inrichting:</u>
   - Kans op overlijden is factor 3 kleiner
   - Minder geluid door lagere snelheid
   - Aantrekkelijker voor fietsers en wandelaars

Daarnaast geeft het ontwerp bestemmingsplan aanleiding om ons zorgen te maken over de verkeerssituatie bij het verlaten van ons erf. Het betekent namelijk dat wij met onze auto achteruitrijden en midden op het voet- en fietspad wachten om te kunnen zien of we veilig de weg op kunnen rijden. Zeker in de spits kan het zijn dat we gedurende een langere tijd op het voet- en fietspad stil staan. Hierbij hinderen wij verkeersdeelnemers maar door de onoverzichtelijk situatie kunnen wij dit niet voorkomen. Verder is het lastig in te schatten of er voldoende ruimte is om de weg op te draaien als het overige verkeer met (minimaal) 50 km/h op deze weg rijdt.

2. ***Parkeervoorzieningen Vossenhol***
   In het ontwerp bestemmingsplan worden de bestaande parkeervoorzieningen weggehaald. Er zijn echter geen compenserende parkeervoorzieningen opgenomen, zoals vastgesteld in de Parkeernormen Lingewaard 2020 (https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR641044). Op de ventweg van het Vossenhol (grasveld) zijn mogelijkheden om te voorzien in parkeervoorzieningen voor omwonenden, bezoekers en lokale evenementen. Door het niet hebben van parkeer-voorzieningen is de kans op “wildparkeren” groot. Denk hierbij aan de bezorgdiensten van supermarkten en online bestelde artikelen. Onze inschatting is dat deze bestelbussen zullen wildparkeren op de weg of op het voet- en fietspad. Op beide plekken zorgt dit voor gevaarlijke situaties voor alle weggebruikers.

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het huidige ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard”.

Naar aanleiding van het voorgaande, verzoeken wij u, met inachtneming van onze zienswijze, het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

[redacted]

Gemeente Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

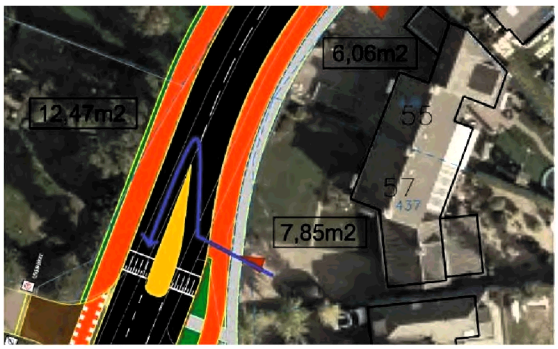
Bemmel, 31-10-2022

Betreft: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard”
Planidentificatienummer NL.IMRO.1705.252-ON01

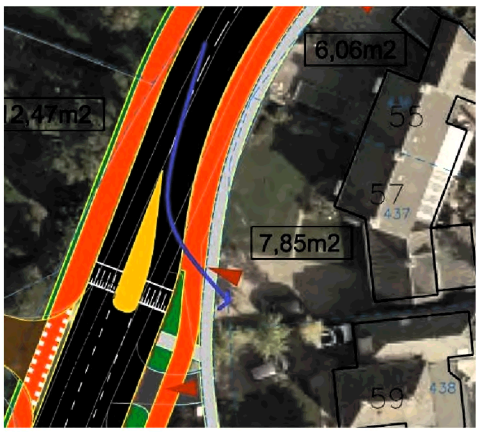
Geachte raad, geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u onze zienswijze:

1. **Veiligheid:**
   De niet overrijdbare middenberm maakt het vanuit onze oprit onmogelijk om richting de teselaar of richting Lent te rijden zonder te keren op de weg.

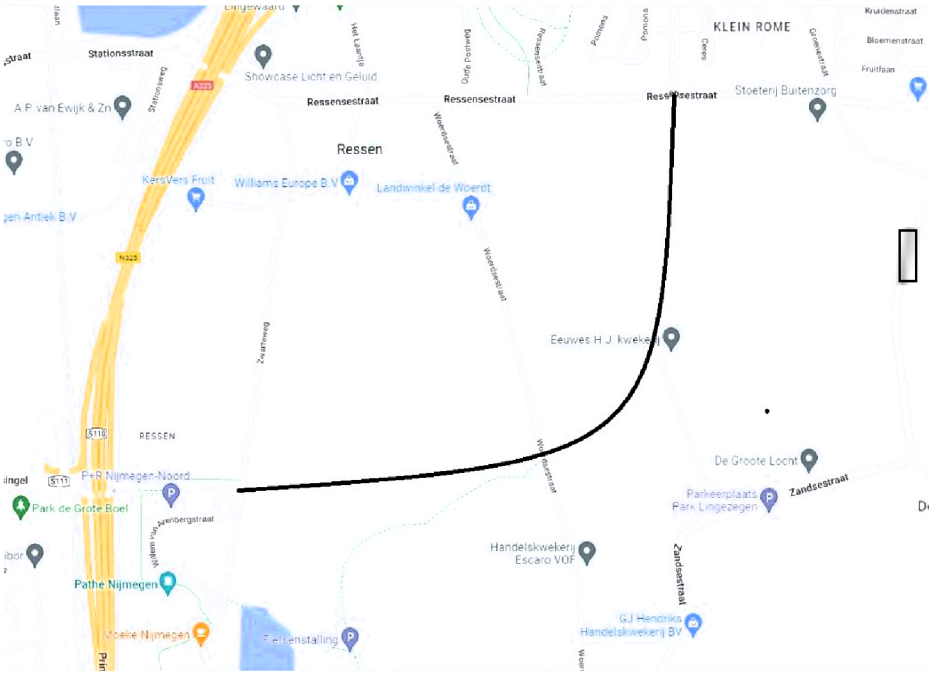


   De niet overrijdbare middemberm maakt het eveneens onmogelijk om de oprit op te rijden vanuit de rotonde. Dit betekent meermaals per dag tegen het verkeer inrijden om de oprit op te kunnen rijden.



2. Alternatieve route:

Onze voorkeur is natuurlijk dat de weg een andere route gaat volgen. Er zijn meerdere mogelijkheden om de weg aan te kunnen sluiten op de verlengde Herckenrathweg / Ressensestraat. Deze weg is qua breedte, gescheiden fietspaden en geen bochten veel beter in staat om grotere hoeveelheden verkeer op een veilige wijze door Bemmel te voeren. Een toekomstige uitbreiding van woningen tussen de Ressensestraat en de Zandsestraat is dan eenvoudig aan te sluiten op dit trace. Voor zover ik weet is dit ook de voorkeur geweest van Veilig Verkeer Nederland.



De bochten, onoverzichtelijke punten, opritten/uitritten en zijstraten op het Vossenhol dragen hoe dan ook niet bij aan de verkeersveiligheid. Een plan doorvoeren waar de verkeersbelasting geschat wordt op 570 auto's per uur kan niet passen in een veilige verkeerssituatie.

Tijdens de spits is de verkeersbelasting en snelheid nu al zo hoog dat het vaak erg lang duurt voordat we de oprit kunnen verlaten. Buiten de spits ligt de snelheid nu al ruim boven de 50 kilometer per uur. In onze optiek zal de snelheid bij een gescheiden weginrichting alleen maar toenemen, men meet een bepaalde 'schijn'veiligheid aan. We zijn erg bang voor de toename in snelheid, hoeveelheid verkeer en de toenemende fijnstof, CO2, geluids- en trillingsbelasting op ons en op onze woning. Dit staat haaks op een goede leefomgeving.

3. GOW30

Een alternatieve wegopbouw zien wij in een **GOW30** weg. Het beleid wordt nu landelijk uitgerold en geimplementeerd in vele gemeenten, ook op gebiedsonsluitingswegen zoals het Vossenhol. Zie bijlage 1 voor een ontwerpnota opgesteld door Royal Haskoning uitgevoerd voor de gemeente Tynaarlo.

Verder heb ik wat documentatie bijgevoegd omtrent de **GOW30.**
Bijlage 2: concept opzet evaluatie GOW30 opgesteld door SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Hieronder heb ik een printscreen toegevoegd uit de publicatie bijlage 2. In de printscreen staan de overeenkomsten en verschillen in 19 kenmerken, expliciet kijkend naar erfaansluitingen.

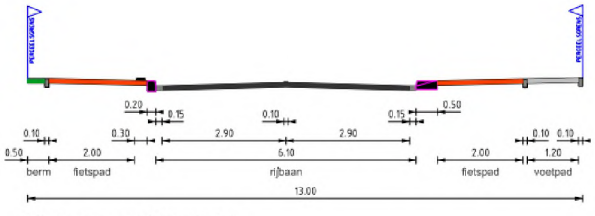
Tabel 1. Overeenkomsten en verschillen in 19 kenmerken van GOW50, ETW30 en GOW30; de vijf kenmerken voor geloofwaardigheid zijn ***vet gedrukt****.*

Kenmerk	GOW50 (ideale vormgeving, zie *Afbeelding 1a*)	ETW30	GOW30
Doorgaand verkeer	Wel	Niet	Wel (want GOW)
Erfaansluitingen	Niet	Wel	Wel
Fietsvoorziening	Fietspad	Geen voorziening	Afhankelijk van situatie[1]
Hulpdiensten[2]	Wel	Niet	Wel
Intensiteiten gemotoriseerd verkeer	Afhankelijk van omvang gebied		
Laden/lossen	Niet op rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan of in gemarkeerd vak
Middenberm	Bij voorkeur wel	Niet	Indien parkeren in de middenberm wel
OV	Wel	Niet	Bij voorkeur niet
Oversteekvoorziening (zebra)	Niet	Niet	Wel, om de 200-300 m
Oversteken	Niet op wegvakken	Wel op wegvakken	Wel op wegvakken
Parkeren	Niet op of langs rijbaan	Op rijbaan of langsparkeren in vakken	Niet op rijbaan, bij voorkeur schuin op middenberm[3]
Rechtstand, lengte	Lang	Kort	Kort
Rijbaanbreedte	Ruim	Krap	Krap tot ruim
Snelheidsremmers	Niet	Wel	Op kruispunten en bij oversteekvoorzieningen
Trottoir	Wel	Wel	Wel, breed
Voorrang op kruispunten	GOW50 is voorrangsweg	Rechts voorrang	Per kruispunt geregeld.
Vrachtverkeer	Wel	Bij voorkeur niet	Wel
Wegdek	Asfalt	Klinkers	Klinkers met eventueel geasfalteerde strook voor fietsers
Wegomgeving	Open	Gesloten	Gesloten

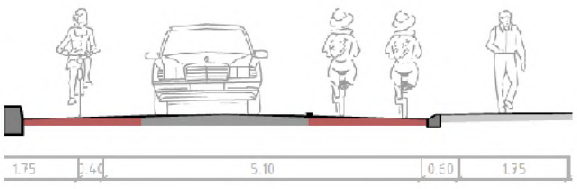
Dit betekend een GOW50 weg hoe dan ook niet zal voldoen aan de gestelde ‘ideale vormgeving’ in verband met de vele erfaansluitingen.

4. Onteigening:

Het voorgestelde principe dwarsprofiel volgens het bestemmingsplan is 13 meter breed, een **GOW30** dwarsprofiel met een wegvak van 6.5 meter en een trottoir van 1.8 meter is 8.3 meter breed met een vergelijkbare verkeersintensiteit. Deze breedte is vergelijkbaar met de nu al aanwezige breedte van het wegvak en maakt het mogelijk dat er een eenvoudiger traject opgezet kan worden zonder de geplande onteigening van **12** percelen.



Principe dwarsprofiel Vossenhol



Alternatief GOW30

We vragen de raad dan ook om het **GOW30** beleid te omarmen, het wegencategoriseringsplan aan te passen en als zodanig toe te passen dat het toegepast kan worden op het 400 meter lange traject van het Vossenhol. Een **GOW30** weg kan bijdragen aan het mooie karakter van dit trace en toch een veilige oplossing bieden.



Op basis van de bovenstaande argemunten hebben we bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard”.

Naar aanleiding van het voorgaande, verzoeken we, met inachtneming van onze zienswijze, het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

[redacted] en [redacted]

[redacted]

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

RAPPORT

Herinrichting Hoofdweg Eelde-Paterswolde

Ontwerpnota GOW30 - CONCEPT

Klant: Gemeente Tynaarlo

Referentie: BI2201-MI-RP-211207-0928

Status: S0/P01.01

Datum: 7 december 2021

DRAFT

gemeente Tynaarlo

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Euvelgunnerweg 25A
9723 CV Groningen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Herinrichting Hoofdweg Eelde-Paterswolde
Ondertitel:	Hoofdweg GOW30
Referentie:	BI2201-MI-RP-211207-0928
Status:	P01.01/S0
Datum:	7 december 2021
Projectnaam:	Hoofdweg GOW30
Projectnummer:	BI2201
Auteur(s):	Inge de Vries

Opgesteld door:	Inge de Vries
Goedgekeurd door:	Peter Traas
Datum:	07-12-2021

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
2	**Doorlopen proces**	**2**
3	**Huidige situatie**	**3**
3.1	Wegfunctie	3
3.2	Weginrichting	3
3.3	Gebruik van de weg	6
3.4	Verkeersongevallen	6
4	**GOW30**	**8**
4.1	Aanleiding	8
4.2	Stand van zaken in Nederland	8
4.3	Geen bestaande richtlijnen	8
5	**Uitgangspunten en overwegingen ontwerp**	**10**
5.1	Mengen verkeer	10
5.2	Positie van fietsers	10
5.3	Voorrangssituatie en inrichting kruispunten	10
5.4	Parkeren	11
5.5	Groen	11
5.6	Openbaar vervoer	11
5.7	Voetgangersoversteekplaatsen	11
5.8	Verharding	12
5.9	Wensen	12
5.10	Dwarsprofiel Hoofdweg GOW30	12
6	**Toelichting ontwerp**	**14**
6.1	Uitgangspunten vertaald naar wegontwerp	14
6.2	Specifieke keuzes	14
7	**Verbeeldingen Hoofdweg GOW30**	**16**

Bijlagen

Bijlage 1: Wegontwerp en dwarsprofielen Hoofdweg GOW30

1 Inleiding

Aanleiding
De gemeente Tynaarlo heeft besloten de Hoofdweg in Eelde-Paterswolde her in te richten met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het betreft het deel van de Hoofdweg tussen rotonde “De Kei” en de Drostweg; een lengte van ruim 1.100 meter. Voor de inrichting van de weg gaat de gemeente uit van de aanbevelingen die zijn gedaan in het rapport “het Nieuwe 30” voor de inrichting van een GOW30: gemengd verkeer met brede fietsstroken. Voor een maximumsnelheid van 30 km/uur is een geloofwaardige weginrichting van belang.

Opdracht
De gemeente Tynaarlo heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend om binnen de kaders van “het Nieuwe 30” een schetsontwerp (SO) te maken en daarna een voorlopig ontwerp (VO). Van het VO is ook een globale kostenraming volgens SSK-systematiek gemaakt.

In het proces hadden bewoners en ondernemers op twee momenten de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp. De reacties die daarbij zijn gemaakt, zijn beoordeeld en indien nodig is het ontwerp op basis daarvan aangepast.

Inhoud Ontwerpnota
De voorliggende Ontwerpnota wordt in hoofdstuk 2 het doorlopen proces beschreven. De huidige verkeerskundige situatie komt in hoofdstuk 3 aan bod. Daarbij wordt ook een globale doorkijk naar de toekomst gemaakt. Hoofdstuk 4 gaat in op de wegfunctie GOW30. In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten en wensen voor het ontwerp beschreven. Hoofdstuk 6 beschrijft een aantal ontwerpkeuzes die zijn gemaakt. In hoofdstuk 7 is het nieuwe wegontwerp voor Hoofdweg verbeeld in drie visualisaties.

2 Doorlopen proces

Het ontwerp voor de herinrichting van de Hoofdweg is in een aantal stappen tot stand gekomen:

1 In nauwe afstemming met een ambtelijke werkgroep van de gemeente Tynaarlo is door Royal HaskoningDHV een concept ontwerp voor de herinrichting gemaakt. Het betrof een iteratief proces van ontwerpen en bespreken. Dit heeft geleid tot een schetsontwerp op SO-niveau;

2 Bewoners, ondernemers en alle overige geïnteresseerden is online de mogelijkheid geboden te reageren op het schetsontwerp op SO-niveau. Reageren kon van 6 tot en met 13 oktober 2021. In totaal zijn er circa 125 reacties binnengekomen. In diezelfde periode is bewoners, ondernemers en overige geïnteresseerden de mogelijkheid geboden om tijdens een spreekuur over het schetsontwerp op SO-niveau te spreken met vertegenwoordigers van de ambtelijke werkgroep en Royal HaskoningDHV. Er zijn 7 afspraken gemaakt voor het spreekuur waar in totaal 13 personen zijn geweest.

   De reacties die digitaal zijn binnengekomen alsmede die tijdens het spreekuur zijn ingebracht, zijn allemaal besproken in de ambtelijke werkgroep waarbij ook Royal HaskoningDHV aanwezig was. Gezamenlijk is bepaald wat de reacties moeten zijn en welke punten aanleiding zijn om het ontwerp aan te passen. Een aantal punten heeft daadwerkelijk geleid tot aanpassingen aan het ontwerp. In de separaat opgestelde reactienota is per binnengekomen reactie een inhoudelijke reactie gegeven van de ambtelijke werkgroep plus Royal HaskoningDHV. Ook is daarin aangegeven welke punten in het ontwerp zijn aangepast;

3 Met als basis het schetsontwerp op SO-niveau en de afspraken met de ambtelijke werkgroep over de te verwerken reacties naar aanleiding van de binnengekomen reacties heeft Royal Haskoning het ontwerp aangepast en verder uitgewerkt tot schetsontwerp op VO-niveau. Ook dit betrof een iteratief proces van ontwerpen en bespreken. Dit heeft geleid tot een schetsontwerp op SO-niveau;

4 @PM inspraak/reactie op VO;

5 @PM verwerken inspraak/reactie op VO.

3 Huidige situatie

3.1 Wegfunctie

- De Hoofdweg verbindt van oudsher Eelde en Paterswolde met elkaar en met Groningen. Het deel waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt, heeft in de huidige wegencategorisering de functie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur, aansluitend bij die wegfunctie;
- Het aansluitende deel van de Hoofdweg ten noorden van rotonde “De Kei” heeft ook een wegfunctie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur;
- Het aansluitende zuidelijke deel van de Hoofdweg tussen de Drostweg en de bebouwde komgrens ter hoogte van De Waterburcht heeft de wegfunctie erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- De Hoofdweg verbindt als fietsroute Eelde en Paterswolde met de Fietsroute Plus tussen Groningen en Eelde die via de burgemeester J.G. Legroweg loopt. De Fietsroute Plus zal in de toekomst ook transferium De Punt ontsluiten;
- Naast een functie voor het verkeer is de Hoofdweg ook van belang voor de aanliggende woningen en bedrijven. Deze staan vrijwel langs de hele lengte waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt .

3.2 Weginrichting

Het deel van de Hoofdweg waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt, heeft in de huidige situatie ruwweg drie inrichtingsvormen:

1 Tussen de rotonde met de burgemeester J.G. Legroweg en de Novastraat (figuur 1). Het asfalt is hier ongeveer 5.20 meter breed. Daarnaast ligt aan weerzijden een streklaag in afwijkende kleur en berm met struiken met een breedte van tussen de 0,50 en 0,80 meter. De bestaande fietsvoorziening naast de streklaag heeft dezelfde hoogte als de rijbaan en is 1,80 meter breed. De verhoogde trottoirs zijn 1,70 meter breed. De fietsvoorzieningen hebben geen juridische status; het zijn geen fietspaden, fietsstroken of fietssuggestiestroken. Formeel gezien is er dus sprake van een rijbaan met daarlangs trottoirs. Bij de inritten van woningen wordt het verhoogde trottoir verlaagd. De woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 1: Beeld huidige situatie

2 Tussen de Novastraat en de Henri Dunantweg (figuur 2). Het asfalt (met streklaag) is hier ongeveer 5,70 meter breed. Daarnaast ligt aan weerzijden een verhoogde fietsvoorziening en is 1,80 meter breed. De verhoogde trottoirs zijn 1,70 meter breed. De fietsvoorzieningen hebben geen juridische status; het zijn geen fietspaden, fietsstroken of fietssuggestiestroken. Formeel gezien is er dus sprake van een rijbaan met daarlangs trottoirs. Ter plaatse van inritten van woningen wordt de verhoogde band langs de fietsvoorziening verlaagd. De woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 2: Beeld huidige inrichting Hoofdweg

3 Tussen de Henri Dunantweg en de Drostweg (figuur 3). Het asfalt is hier ongeveer 5.20 meer breed. Daarnaast ligt aan weerzijden een streklaag in afwijkende kleur met een breedte van 0,50 meter. De bestaande fietsvoorziening naast de streklaag heeft dezelfde hoogte als de rijbaan en is 1,80 meter breed. De verhoogde trottoirs zijn 1,70 meter breed. De fietsvoorzieningen hebben geen juridische status; het zijn geen fietspaden, fietsstroken of fietssuggestiestroken. Formeel gezien is er dus sprake van een rijbaan met daarlangs trottoirs. Bij de inritten van woningen wordt het verhoogde trottoir tijdelijk verlaagd. De woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 3: Beeld huidige inrichting Hoofdweg

In de huidige situatie parkeren auto's op eigen terrein, in parkeerhavens, in zijstraten en op de weg. In het geval van parkeren op de weg staat de geparkeerde auto op de fietsvoorziening (zie figuur 4). Ook maken auto's gebruik van de fietsvoorziening om uit te wijken voor tegemoetkomende vrachtwagens.



Figuur 4: Fietsvoorziening geblokkeerd door geparkeerde auto

3.3 Gebruik van de weg

De intensiteiten op de Hoofdweg zijn in tabel 1 en 2 weergegeven voor respectievelijk de periode 19 november – 3 december 2019 en 12 – 25 januari 2021.

Wegvak	Motorvoertuigen per etmaal werkdag	Middelzware plus zware vrachtwagens per etmaal werkdag	Aantal fietsers werkdag	V85 (km/uur)
	Aantal	% van aantal motorvoertuigen		
Henri Dunantweg-Raadhuislaan	4.800	2,6%	1.050	50
Boerhaaveweg-Henri Dunantweg	5.100	2,2%	1.000	54
Drostweg-Wieldraaiersteeg	6.700	2,8%	-	49

Tabel 1: Verkeersgegevens Hoofdweg Eelde (2019)

Wegvak	Motorvoertuigen per etmaal werkdag	Middelzware plus zware vrachtwagens per etmaal werkdag	V85 (km/uur)
	Aantal	% van aantal motorvoertuigen	
Henri Dunantweg-Raadhuislaan	5.300	3,7%	50
Boerhaaveweg-Henri Dunantweg	4.100	2,5%	56
Burgemeester J.G. Legroweg-Novastraat	6.100	3,3%	48
Duinerlaan-Drostweg	3.700	3,3%	53

Tabel 2: Verkeersgegevens Hoofdweg Eelde (2021)

Over het deel van de Hoofdweg waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt, rijdt tussen rotonde “De Kei” en de Henri Dunantweg buslijn 9 (Station Noord – De Punt) met een frequentie van 2 keer per uur per rijrichting.

3.4 Verkeersongevallen

Jaar	Aantal verkeersongevallen	Aantal gewonde	Aantal doden
2014	2	1	0
2015	1	0	0
2016	4	2	0
2017	2	0	0
2018	2	1	0
2019	2	2	0
2020	1	0	0
2021	1	1	0
Totaal	*15*	*7*	*0*

Tabel 3: Ongevallen Hoofdweg (2014-2021)

Op de Hoofdweg werden in een periode van 2014 tot en met 2021 in totaal 15 verkeersongevallen geregistreerd (zie tabel 3). Daarbij werden in totaal 7 gewonden geregistreerd.

De verkeersongevallen zijn als volgt over het tracé verdeeld:

- 3 tussen rotonde “De Kei” en het kruispunt met de Raadhuislaan;
- 8 tussen het kruispunt met de Raadhuislaan en het kruispunt met het kruispunt met de Henri Dunantweg;
- 2 op het kruispunt met de Henri Dunantweg;
- 2 tussen het kruispunt met de Henri Dunantweg en de Duinerlaan;
- Geen geregistreerde verkeersongevallen tussen de Duinerlaan en de Drostweg.

4 GOW30

4.1 Aanleiding

Vanuit de principes van Duurzaam Veilig geldt in Nederland binnen de bebouwde kom een algemene maximumsnelheid van 30 of 50 km/u. Daar waar een andere snelheid geldt is dit aangegeven met borden. De maximumsnelheid staat hierbij in samenhang met de functie van de weg. Zo geldt op de wegen met een functie “stromen” een maximumsnelheid van 50 km/u, de zogeheten gebiedsontsluitings-wegen. Binnen de verblijfgebieden geldt een maximumsnelheid van 30 km/u, dit zijn de erftoegangswegen.

Aangezien de snelheid binnen de verblijfsgebieden laag zijn (max. 30 km/u) wordt het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) hier met het gemotoriseerd verkeer gemengd; de auto is “te gast”. Op de gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) wordt vanuit de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de geldende CROW-richtlijnen vanwege de verkeersveiligheid het langzame verkeer gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Dit doormiddel van vrijliggende infrastructuur. Echter, is een groot deel van de 50 km/u wegen sinds de start van Duurzaam Veilig nog niet op deze manier ingericht. Hierdoor komt de veiligheid van langzaam verkeer op die wegen in het geding. Dit zijn de zogenaamde “grijze wegen”.”

Gestreefd wordt om de functie, inrichting en het gebruik in samenhang te brengen zodat de verkeersveiligheid van langzaam verkeer is gewaarborgd. Naast het herinrichten van de weg is op politiek vlak in Nederland de discussie ontstaan of het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/u op deze “grijze” wegen kan helpen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiermee ontstaat de zogenaamde wegfunctie GOW30. Dit zou betekenen dat in plaats van 50 km/u, 30 km/u de algemene snelheid zou zijn, tenzij door de wegbeheerder kan worden aangetoond dat een andere (hogere) snelheid wenselijk is.

4.2 Stand van zaken in Nederland

Naar aanleiding van de discussie over de GOW30 heeft ook de Tweede Kamer op 27 oktober 2020 een motie aangenomen die aangeeft dat de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/u moet zijn in plaats van 50 km/u. Het uitgangspunt is hierbij niet het verlagen van de snelheid van 50 naar 30km/h in alle steden en dorpen in Nederland. In verband met de belangen van bijvoorbeeld hulpdiensten en het OV zal de snelheid op sommige wegen 50 of 70 km/u blijven. De ingang van GOW30 moet er voornamelijk voor zorgen dat er geen wegen meer voorkomen waar de maximumsnelheid van 50 km/u geldt en fietsers en motorvoertuigen gebruik maken van dezelfde weg. Dit houdt in dat die “grijze wegen” een snelheid krijgen van 30 km/u met de daar bijbehorende veilige en geloofwaardige inrichting.

De gemeente Tynaarlo heeft besloten om het deel van Hoofdweg tussen rotonde “De Kei” en de Drostweg in te richten als GOW30.

4.3 Geen bestaande richtlijnen

Er zijn nog geen vastgestelde CROW-richtlijnen voor het inrichten van een GOW30. Wel is er een onderzoek uitgevoerd[1] naar de herinrichting van drukkere wegen tot wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Er is een data-analyse uitgevoerd om het verband te onderzoeken tussen wegkenmerken met snelheid, verkeersongevallen en bus-doorstroming. Ook zijn meningen verzameld over en metingen verricht op drukke 30 km/uur wegen. De onderzoekers geven aan dat hun onderzoek een aantal interessante bevindingen oplevert, waarvan een groot deel wel valt in de categorie open deuren.

[1] *Het nieuwe 30, DTV Consultance en Goudappel, 2021*

Het onderzoek biedt een eerste aanzet voor de herinrichting van de drukken wegen naar 30 km/uur. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen vier typen drukke 30 km/uur wegen. Het type “gemengd verkeer” sluit het beste aan bij de Hoofdweg in Eelde-Paterswolde. Met betrekking tot de inrichting van dit wegtype wordt in het onderzoek een aantal aanbevelingen voor de herinrichting benoemd, namelijk:

- Brede fietsstrook, middenstrook 1 auto breed in klinkers;
- Snelheidsremmers, in ieder geval op kruispunten;
- Gelijkwaardige kruispunten;
- Niet te smal profiel;
- Eventueel oversteekvoorzieningen voor voetgangers;
- Trottoirs;
- Veilige trottoirbanden;
- Langs of haaksparkeervakken voldoende marge, eventueel verhoogd;
- Aandacht voor inrichtingsniveau en omgeving, voorkom laanwerking.

Hierbij worden nog de volgende aanbevelingen gedaan voor busroutes:

- Optie voor kruispunten: uitritconstructies bij zijwegen, geen remmers hoofdroute;
- Geen laden en lossen, zeker niet op de rijbaan;
- Beperk parkeren met veel wisselingen;
- HOV-routes over andere wegen.

Bovenstaande punten zijn dus aanbevelingen op basis van voorlopig onderzoek. Inmiddels is in september 2021 het CROW gestart met het in beeld brengen van ontwikkelingen die mogelijk leiden tot een aanpassing van de huidige wegencategorisering in Nederland. De ontwikkeling van GOW30 is onderdeel van dat onderzoek. Royal HaskoningDHV voert dat onderzoek uit in opdracht van het CROW. De kennis op basis van die betrokkenheid is ingezet voor de herinrichting van de Hoofdweg.

5 Uitgangspunten en overwegingen ontwerp

5.1 Mengen verkeer

In het ontwerp is ervoor gekozen om al het verkeer te mengen op de rijbaan. De totale breedte van de rijbaan in het ontwerp is 6,5 meter (voor auto's, vrachtwagens, bussen, fietsen en bromfietsen) ten opzichte van de 9,5 meter (rijbaan plus plek naast rijbaan voor fietsers) die het in de huidige situatie heeft. Verkeersdeelnemers moeten hierdoor meer rekening houden met elkaar. Dat past bij een snelheid van 30 km/uur. Doordat ruimte voor het verkeer kleiner wordt, ontstaat er meer ruimte voor groen en parkeerplaatsen naast de rijbaan.

Er is gekozen voor een rijbaanbreedte van 6,5 meter om de volgende redenen:

- Een bredere weg dan 6,5 meter leidt tot een hogere rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer;
- Een bredere weg dan 6,5 meter vergroot de kans dat gemotoriseerd verkeer niet achter een fiets op de rijbaan in dezelfde richting blijft wachten als er een motorvoertuig uit tegenstelde richting komt. De fietser kan dan "in de verdrukking komen" / "worden afgesneden";

5.2 Positie van fietsers

Fietsers en bromfietsers krijgen visueel een prominente plek op de weg in de vorm van fietssuggestiestroken met een breedte van 1,90 meter. De fietssugestiestroken zijn gemarkeerd van de centrale rijloper met een witte onderbroken lijn.

- De totale breedte van de rijbaan heeft invloed op de verhouding tussen de breedte van de fietsstroken en de rijloper. Er is een berekening uitgevoerd met de rekentool die het CROW-Fietsberaad heeft ontwikkeld om de breedte van fietsstroken bij de wegbreedte van 6,5 meter te bepalen. Daaruit blijkt dat voor 6,5 meter wegbreedte fietsstroken van 1,90 meter breed nog een redelijk goede waardering krijgen[2]. Het is niet wenselijk om smallere fietsstroken toe te passen omdat de waardering dan achteruit gaat.

Fietssuggestiestroken hebben geen juridische status. Hierdoor is het toegestaan voor (vracht)autoverkeer om stil te staan op de fietssuggestiestroken voor bijvoorbeeld laden of lossen.

5.3 Voorrangssituatie en inrichting kruispunten

In het ontwerp voor de Hoofdweg is uitgegaan van een voorrangsweg. Hier is voor gekozen om de volgende redenen:

- De Hoofdweg is van oudsher de belangrijkste wegverbinding in en door Eelde en Paterswolde geweest. Dit verandert niet, ook niet door de herinrichtingsplannen;
- De Hoofdweg is qua uitstraling en wegprofiel duidelijk de hoofdroute ten opzichte van de aansluitende zijwegen;
- De Hoofdweg heeft een hogere verkeersintensiteit dan de aansluitende zijwegen, zowel van (vracht)autoverkeer als (brom)fietsers;
- Over de Hoofdweg loopt een buslijn.

[2] *CROW-aanbeveling fiets- en kantstroken, tabel 1*

Alle kruispunten worden ingericht met kruispuntplateau's. De kruispunten worden hierbij 8 centimeter verhoogd, ze hebben hierbij dezelfde hoogte als de naastgelegen voetpaden. De lengte en helling naar het plateau past bij de maximumsnelheid van 30 km/h, ook weer conform de landelijke richtlijnen van het CROW. De kruispunten met de Duinerlaan en de Wieldraaiersteeg krijgen samen één kruispuntplateau omdat ze dicht bij elkaar liggen.

5.4 Parkeren

In het ontwerp is gekozen voor parkeren op niveau van het voetpad aan één zijde van de weg. Vanwege de totaal beschikbare breedte tussen de perceelgrenzen is tweezijdig parkeren niet mogelijk. Door de parkeervakken op het niveau van het voetpad te leggen, ontstaat er een duidelijke scheiding tussen rijbaan en parkeervak plus voetpad. Als scheiding tussen rijbaan en parkeervak wordt een schuine band toegepast zodat auto's relatief eenvoudig van de rijbaan het parkeervak in en uit kunnen rijden. De schuine band werkt ook positief voor fietsers in vergelijking met een rechte band in verband met enkelvoudige ongevallen waarbij fietsers tegen de band aanrijden.

De parkeerplaatsen zijn met name gesitueerd ter hoogte van bedrijven en locaties waar bewoners eerder hebben aangegeven dat er in de huidige situatie een tekort aan parkeerplaatsen is. Parkeervakken hebben in principe een lengte van 7,00m.

5.5 Groen

Groenvakken worden onderbroken door uitritten, waarbij de groenvakken een minimale lengte hebben van 1,70 meter. Als basis wordt voor de beplanting in groenvakken vooralsnog uitgegaan van het realiseren van een haag. Echter, dit zal in het kader van het VO nader worden uitgewerkt.

5.6 Openbaar vervoer

In de toekomst wordt de huidige busroute in Eelde-Paterswolde verlegd naar de Hoofdweg. Daarom zijn er in het ontwerp op drie locaties bushaltes voorzien. Hierover heeft nauwe afstemming plaatsgevonden met het OV-bureau Groningen-Drenthe.

Om de verbinding van en naar Groningen sneller te maken (3 tot 4 minuten) is ervoor gekozen om de bus over de gehele Hoofdweg te laten rijden in plaats van door Spierveen. Naast de verkorte reistijd is de route via de Hoofdweg veiliger doordat er minder krappe bochten genomen hoeven te worden. Meer algemeen gesteld, geldt dat de Hoofdweg beter geschikt is voor het afwikkelen van busvervoer.

5.7 Voetgangersoversteekplaatsen

In principe wordt er op een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur geen voetgangersoversteekplaats gerealiseerd. Echter, omdat het in dit ontwerp een gebiedsontslutingsweg betreft en er veel vraag is naar een geregelde oversteekplaats en omdat die er in de huidige situatie ook al zijn, zijn in het ontwerp wel voetgangersoversteekplaatsen opgenomen.

5.8 Verharding

Voor de rijbaan is de keuze tussen asfaltverharding en elementenverharding (klinkers). Voor de Hoofdweg wordt in het ontwerp uitgegaan van asfaltverharding. Daarbij zijn de volgende overwegingen gemaakt:

- Uit ervaring is gebleken dat klinkers veelal tot een lagere rijsnelheid leiden; ze passen bovendien goed bij een maximumsnelheid van 30 km/ uur en klinkers benadrukken goed het dorps karakter;
- Asfalt past goed bij hoofdwegen van kernen die veelal een maximumsnelheid van 50 km/uur hebben en waar ook vrachtverkeer en bussen over rijden;
- Wegen uitgevoerd in klinkers waarover auto's, vrachtauto's en bussen rijden maken meer lawaai dan wanneer die wegen zijn uitgevoerd in asfalt. Dit leidt veelal tot klachten van bewoners. Het verschil in geluid tussen een asfaltweg en klinkerweg is specifiek voor dit project in een quickscan nader onderzocht[3]. Daaruit blijkt dat:
  - Op basis van de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/h en klinkers in keperverband de geluidsbelasting met ten hoogste 1,4 dB toeneemt. Omdat de geluidsbelasting met minder dan 1,5 dB toe zal nemen, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Ook als dit een gezoneerde weg zou betreffen waren geen aanvullende maatregelen nodig;
  - Als de auto's in werkelijkheid circa 40 km/h zullen rijden, bedraagt de toename circa 1,9 dB. Dit zal redelijkerwijs niet tot ontoelaatbare hinder leiden;
  - Als de auto's 50 km/h zullen rijden, neemt de geluidsbelasting met 3,7 dB toe. Dit kan worden aangemerkt als een significante toename. Het is dus van belang de weg zodanig in te richten dat de auto's langzamer rijden. Als het wegdektype asfalt of stille klinkers wordt toegepast, bedraagt de toename bij alle rijsnelheden niet meer dan 1,5 dB.

  In de quickscan wordt geadviseerd om in de nieuwe situatie asfalt of stille klinkers toe te passen omdat niet kan worden uitgesloten dat de auto's op de Hoofdweg sneller zullen rijden dan 40 km/h.

5.9 Wensen

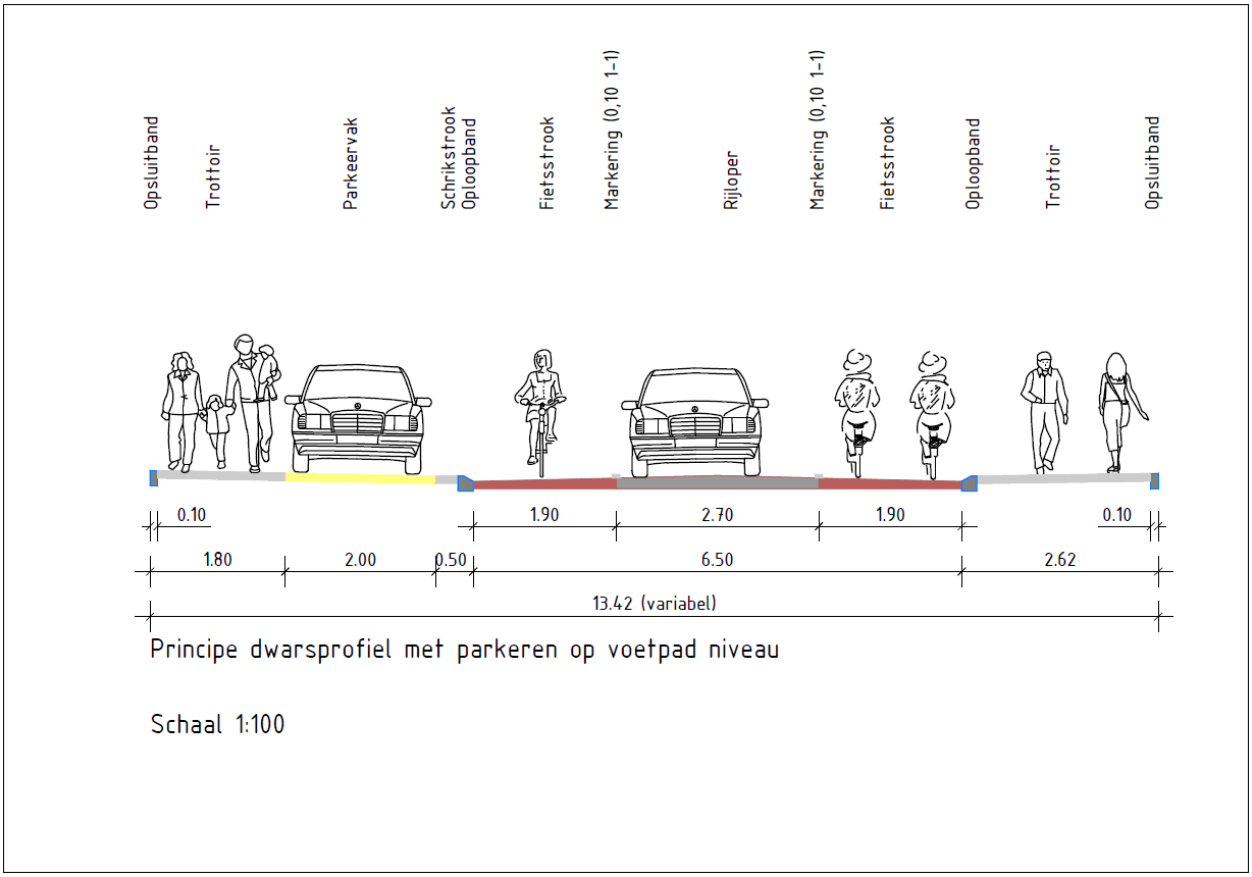
Naast de uitgangspunten verwoord in paragraf 4.1 is er ook nog een aantal wensen dat een plek in het ontwerp moet krijgen:

- Het toevoegen van extra parkeerplaatsen waar dat mogelijk is. Dit parkeren is bedoeld voor klanten van bedrijven alsmede voor bezoek van aanwonenden van de Hoofdweg;
- Het toevoegen van groen danwel het groene karakter van de Hoofdweg versterken.

5.10 Dwarsprofiel Hoofdweg GOW30

Voor de Hoofdweg is een nieuw dwarsprofiel bepaald. Voor het bepalen van het dwarsprofiel voor de Hoofdweg is dus gebruik gemaakt van informatie uit de al uitgevoerde en lopende onderzoeken naar GOW30. Daarnaast is ook gebruik gemaakt van de verkeerskundige ontwerpwerpexpertise van Royal HaskoningDHV en praktijkervaringen met gerealiseerde wegontwerpen in de gemeente Tynaarlo en in andere delen van Nederland. Dit heeft geleid tot het dwarsprofiel voor de Hoofdweg zoals is weergegeven in figuur 5.

[3] *Akoestisch quickscan reconstructie Hoofdweg Eelde, Ingenieursbureau Spreen, oktober 2021*



Figuur 5: Dwarsprofiel Hoofdweg GOW30

Het dwarsprofiel in figuur 5 is het profiel op het smalste deel van de Hoofdweg tussen de perceelgrenzen. Op andere plekken is meer ruimte tussen de perceelgrenzen beschikbaar. In het wegprofiel staat voor de hele Hoofdweg de wegbreedte en indeling vast (rijbaan en, fietssuggestiestroken, samen 6.50m breed). Dit geldt ook voor de minimale maat voor het voetpad van 1,80m en de breedte voor de parkeer- of groenvakken van 2,0m. In geval van extra beschikbare breedte wordt het voetpad verbreed of extra groen aangelegd.

6 Toelichting ontwerp

6.1 Uitgangspunten vertaald naar wegontwerp

Op basis van de uitgangspunten en de overwegingen daarbij is het wegontwerp gemaakt. De basis vormde het dwarsprofiel uit figuur 5. Dat profiel is uitgewerkt over de volledige lengte van de Hoofdweg dat wordt heringericht. Vervolgens is maatwerk toegepast bij uitritten, voor parkeren, voor groen en voor de bushaltes. Het wegontwerp is opgenomen in bijlage 1.

6.2 Specifieke keuzes

Bushaltes

- Er zijn 3 locaties voor bushaltes: (na)bij het Novaplein, ten zuiden van de Henri Dunantweg en ten noorden van de Duinerlaan;
- Bij de bushalte aan de westzijde van Hoofdweg bij het Novaplein is geen abri ingetekend. De gewenste breedte van 3,50 meter[4] is hier niet inpasbaar. Bovendien heeft de gemeente aangegeven dat een bushalte op deze locatie niet nodig is.

Parkeren

- In het ontwerp zijn 31 parkeerplaatsen opgenomen. In de huidige situatie zijn dat er 32. De 31 parkeerplaatsen zijn als volgt verdeeld over het tracé (zie tabel 4):

Wegvak (van noord naar zuid)	Aantal parkeerplaatsen	
	Huidige situatie	Ontwerp GOW30
Rotonde Legroweg - Novastraat	0	0
Novastraat - Raadhuislaan	0	0
Raadhuislaan-Henri Dunantweg / Tonckensweg	9 á 10 haaksparkeerplaatsen 3 parkeerplaatsen (hnr 154/152) 5 parkeerplaatsen (hnr 144/142) 17 á 18 parkeerplaatsen subtotaal	18 langsparkeerplaatsen
Dunantweg/Tonckensweg - Boerhaaveweg	22m+12m+24m (smalle) parkeerstrook => Circa 3 + 2 + 4 =9 parkeerplaatsen 22m (smalle) parkeerstrook => 3 parkeerplaatsen 12 parkteerplaatsen subtotaal	7 langsparkeerplaatsen
Boerhaaveweg - Duinerlaan	0	0
Duinerlaan - Wieldraaiersteeg	0	1 langsparkeerplaats

[4] *1,40m abri + 2,10m voetpad ASVV 10.4.3.3, vrije doorgangsbreedte*

Wegvak (van noord naar zuid)	Aantal parkeerplaatsen	
	Huidige situatie	Ontwerp GOW30
Wieldraaiersteeg - Drostweg	0	6 langsparkeerplaatsen
Totaal	29 á 30 parkeerplaatsen	32 parkeerplaatsen

Tabel 4: Locaties parkeerplaatsen Hoofdweg

Voetgangersoversteekplaatsen

- In het ontwerp is voorzien in vier voetgangersoversteekplaatsen ten opzichte van drie in de huidige situatie;
- De oversteekplaatsen bij het Novaplein, de Raadhuislaan en de Henri Dunantweg blijven gehandhaafd. Er komt een extra oversteekplaats bij de nieuwe bushalte ter hoogte van de Duinerlaan.

Kruispunt Duinerlaan

- In het ontwerp is de aansluiting van de Duinerlaan aangepast ten opzichte van de huidige situatie. Het heeft meerwaarde uit oogpunt van verkeersveiligheid om de Duinerlaan rechter op de Hoofdweg aan te sluiten. Het zicht op de Hoofdweg wordt daarmee verbeterd. Hiervoor is echter grondaankoop-grondruil nodig. Als er in die hoek meer ruimte komt dan is er ook meer ruimte om een fietsenstalling bij de bushalte in te passen.

7 Verbeeldingen Hoofdweg GOW30



Figuur 6: Visualisatie weginrichting Hoofdweg ter hoogte hnrs 182/184



Figuur 7: Visualisatie weginrichting Hoofdweg ter hoogte hnrs 152/161



Figuur 8: Visualisatie weginrichting Hoofdweg ten zuiden van de Henri Dunantweg

Bijlage 1: Wegontwerp en dwarsprofielen Hoofdweg GOW30

Aansluiten op bestaand
NIEUWE AKKERS
Uitrit constructie
9
13,45
9
Groenvak (B=2,00m)
Groenvak (B=2,00m)
13,40
Plateau 8cm hoog, oprit conform CROW 30km/h
Groenvak (B=2,00m)
13,10
Halte met abri & stalling
NOVASTRAAT
Halte
8
8
13,20
Plateau 8cm hoog, oprit conform CROW 30km/h
Parkeren
RAADHUISLAAN
Groenvak (B=2,50m) met nieuwe bomen
Parkeren
7
7
17,25
Te verwijderen bomen
Parkeren
Parkeren
Groenvak (B=2,50m) met nieuwe boom
13,15
Parkeren
6
6
Parkeren
Groenvak (B=2,50m)
13,20
P-terrein derden
13,20
Groenvak (B=2,50m)
P-terrein derden
Parkeren
13,45
Groenvak met nieuwe boom
Parkeren
Groenvak met nieuwe boom
Plateau 8cm hoog, oprit conform CROW 30km/h
80
Nieuwe boom, locatie indicatief
TONCKENSWEG
Reservering voor fiets (indicatief)
5
19,75
5
Grens Eelde-Paterswolde visueel in beeld brengen (nader uit te werken)
Halte met abri
Reservering voor fiets (indicatief)
Parkeren
Halte met abri
15,35
4
4
14,70
Te verwijderen boom
Groenvak (B=2,00m) met bestaande bomen
Parkeren
14,60
Groenvak (B=2,00m)
13,30
BOERHAAVEWEG
Plateau 8cm hoog, oprit conform CROW 30km/h
Groenvak (B=2,00m)
13,55
BOERHAAVEWEG
Plateau 8cm hoog, oprit conform CROW 30km/h
Groenvak (B=2,00m)
13,55
Groenvak (B=2,00m)
Groenvak (B=2,30m)
3
3
Halte
13,45
Halte met abri
Bestaande inrit 2,5m verschuiven
DUINERLAAN
Reservering voor fiets (indicatief)
2
2
Nieuwe boom, locatie indicatief
13,80
Groenvak (B=2,30m)
Parkeren
Lang plateau 8cm hoog, oprit conform CROW 30km/h
WIELDRAAIERSTEEG
Groenvak (B=2,30m)
Groenvak (B=2,50m)
13,85
Groenvak (B=2,20m)
Parkeren
1
1
Parkeren
13,65
Groenvak (B=1,50m)
DROSTWEG
HOOFDWEG
Aansluiten op bestaand plateau

N

Legenda

- Rijbaan/rijloper
- Trottoir
- Fietssuggestiestrook
- Groenvak
- Parkeervak
- Bedrijf of winkel
- Uitrit
- Kadastergrens
- Grens Eelde-Paterswolde
- Bestaande boom (gemeente)
- Bestaande boom (particulier)
- Nieuwe boom
- Te verwijderen boom

revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
3	Kleine aanpassingen	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	10-11-2021
2	Kleine aanpassingen	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	02-11-2021
1	Diversen	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	29-09-2021
0	Eerste uitgave	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	15-09-2021

opdrachtgever
Gemeente Tynaarlo
Eelde-Paterswolde

project
Reconstructie Hoofdweg
GOW 30 km/h

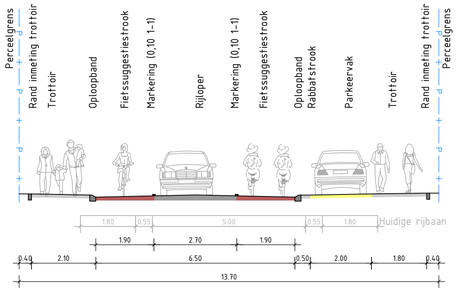
omschrijving
Schetsontwerp Situatie
Rijbaan 6,50m met fietssuggestiestroken

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport

documentstatus: Definitief
documentversie:

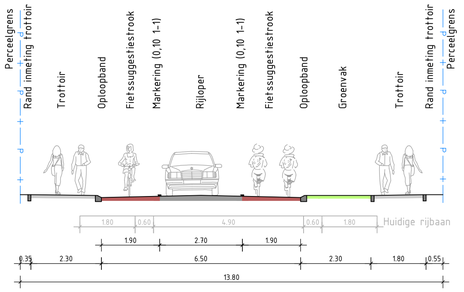
projectnummer / tekeningnummer: T&P-BI2201-6001

formaat: A0 | schaal: 1:500 | fase | bladnr.: 1 | van



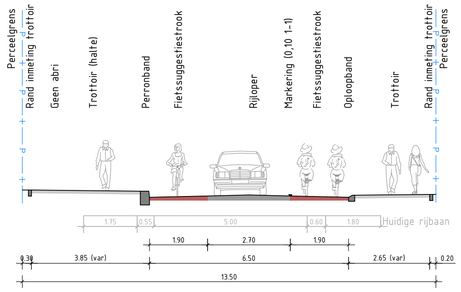
Dwarsprofiel 1: Drostweg - Wieldraaiersteeg

Schaal 1:100



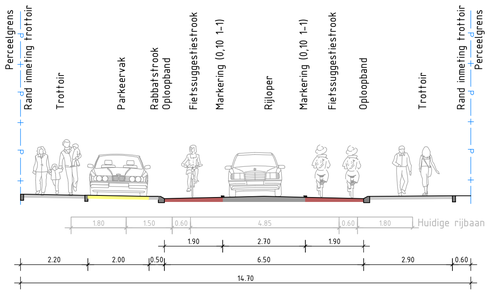
Dwarsprofiel 2: Wieldraaiersteeg - Duinerlaan

Schaal 1:100



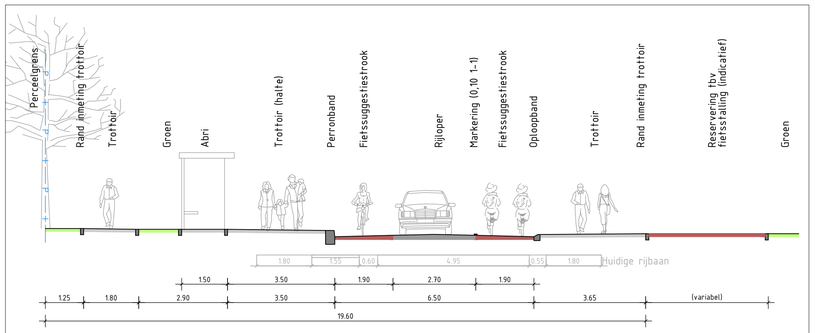
Dwarsprofiel 3: Duinerlaan - Boerhaaveweg

Schaal 1:100



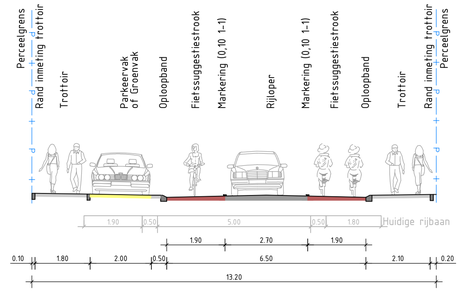
Dwarsprofiel 4: Boerhaaveweg - Dunantweg/Tonckensweg

Schaal 1:100



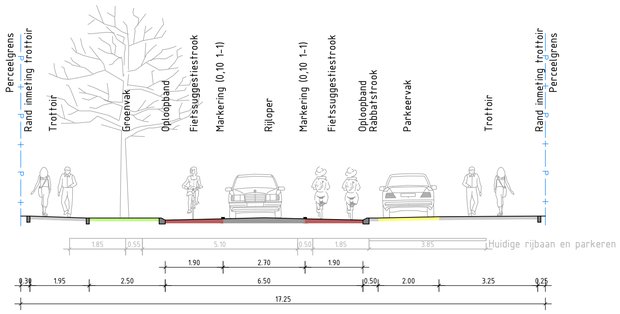
Dwarsprofiel 5: Boerhaaveweg - Dunantweg/Tonckensweg (breed deel)

Schaal 1:100



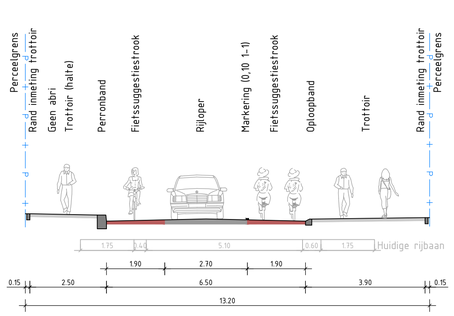
Dwarsprofiel 6: Dunantweg/Tonckensweg - Raadhuislaan

Schaal 1:100



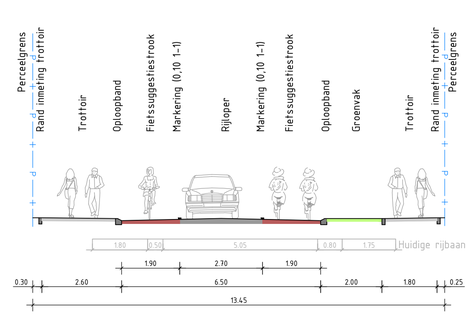
Dwarsprofiel 7: Dunantweg/Tonckensweg - Raadhuislaan (breed profiel)

Schaal 1:100



Dwarsprofiel 8: Raadhuislaan - Novastraat

Schaal 1:100



Dwarsprofiel 9: Novastraat - Rotonde Legroweg

Schaal 1:100

revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2	Kleine aanpassingen	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	02-11-2021
1	Diversen	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	29-09-2021
0	Eerste uitgave	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	15-09-2021

opdrachtgever

Gemeente Tynaarlo
Eelde-Paterswolde

project

Reconstructie Hoofdweg
GOW 30 km/h

omschrijving

Dwarsprofielen
Rijbaan 6,50m met fietsstroken

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport

documentstatus: Concept

documentversie:

formaat: A0 | schaal: 1:500 | fase: | bladnr.: 1 | van:

projectnummer / tekeningnummer: T&P-Bi2201-6002

Plaatsen overschrijden kleurdiepte 100% maximum 300% Grondcijfers kleuren CMYK 0,0,0,0,0,0,0,0

Concept-opzet evaluatie GOW30

Aanbevelingen voor onderzoek naar de effecten van gebiedsontsluitingswegen met limiet 30 km/uur

R-2021-27

SWOV



Auteurs

Ing. Z.J.A. Hettema



Dr.ir. A. Dijkstra



Ing. G. Schermers

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2021-27
Titel:	Concept-opzet evaluatie GOW30
Ondertitel:	Aanbevelingen voor onderzoek naar de effecten van gebiedsontsluitingswegen met limiet 30 km/uur
Auteur(s):	Ing. Z.J.A. Hettema, dr.ir. A. Dijkstra & ing. G. Schermers
Projectleider:	Ing. G. Schermers
Projectnummer SWOV:	S21.04.C
Projectinhoud:	Steeds meer gemeenten zijn van plan om binnen hun gemeente de GOW30 te introduceren. Om te bepalen of deze implementatie (het gewenste) effect heeft, is een evaluatiestudie noodzakelijk. De opzet van een dergelijke evaluatie staat centraal in dit rapport. Daarnaast doet dit rapport alvast een eerste voorstel voor de gewenste vormgeving van de GOW30. Zowel de evaluatieopzet als de voorgestelde inrichtingskenmerken voor GOW30 kunnen nog wijzigen naar aanleiding van beslissingen van de CROW-werkgroep en input van gemeenten.
Aantal pagina's:	27
Fotografen:	Paul Voorham (omslagfoto) – Peter de Graaff (portretten)
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2021
	Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

@swov_nl / @swov **linkedin.com**/company/swov

Samenvatting

‘Grijze wegen’ komen voor in bijna alle gemeenten. Dit zijn wegen die niet passen in de wegcategorisering volgens Duurzaam Veilig doordat functie, vormgeving en gebruik van de weg niet eenduidig zijn. Een veilige snelheid en een geloofwaardige limiet zijn onmisbaar voor een duurzaam veilige weginrichting. SWOV heeft voor gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom een nieuwe wegcategorie met 30km/uur-limiet voorgesteld: de GOW30.
Steeds meer gemeenten zijn van plan om binnen hun gemeente de GOW30 te introduceren. Een recent verschenen afwegingskader geeft wegbeheerders een handreiking bij het maken van keuzes voor de veilige snelheidslimiet. De gewenste vormgeving van de GOW30 zal nog nader worden uitgewerkt in een CROW-werkgroep; dit rapport doet alvast een eerste voorstel daarvoor.
Om te bepalen of de implementatie van de GOW30 (het gewenste) effect heeft, is een evaluatie noodzakelijk. De opzet van een dergelijke studie staat centraal in dit rapport. Het betreft de opzet van een meerjarige onderzoeksperiode waarin wegbeheerders hun nieuw ingerichte GOW30 (laten) evalueren. Het plan is om op basis daarvan uiteindelijk een overkoepelende evaluatie uit te voeren van de GOW30 en van verschillende keuzes wat betreft de inrichting.

De centrale vraag voor dit rapport luidt:
Hoe moet het evaluatieonderzoek worden opgezet en georganiseerd zodat de verkeersveiligheids-effecten van verschillende inrichtingsvarianten van de GOW30 onderzocht kunnen worden, zowel in individuele gemeenten als meer in het algemeen voor verschillende gemeenten gecombineerd?

Voor de evaluatie kunnen de wegbeheerders gebruikmaken van drie onderzoeksvarianten. In volgorde van voorkeur zijn dit:
1. voor- en naonderzoek met controlegroep;
2. voor- en naonderzoek zonder controlegroep;
3. vergelijkend onderzoek tussen twee (of meer) groepen zonder voormeting.

Voor evaluatie van hun GOW30-inrichting kunnen wegbeheerders gegevens verzamelen en analyseren over:
- verkeersintensiteit en -samenstelling;
- snelheid;
- ongevallen;
- conflicten;
- sluipverkeer;
- verkeersbeleving;
- parkeren.

De evaluatieopzet en de voorgestelde inrichtingskenmerken voor de GOW30 kunnen nog gewijzigd worden naar aanleiding van beslissingen van de CROW-werkgroep en input van gemeenten. Wegbeheerders die al gestart zijn met de implementatie van de GOW30 in hun gemeente zullen door SWOV benaderd worden om betrokken te raken bij de evaluatieopzet. Op deze manier kan SWOV de ontwikkelingen blijven volgen en data uitwisselen met gemeenten, bijvoorbeeld over ongevallen. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor het uitvoeren van een overkoepelende evaluatie.

Inhoud

1 Inleiding 6
1.1 Dit rapport 6
1.2 Leeswijzer 7

2 GOW30 8
2.1 Categorisering van wegen 8
2.2 Grijze wegen 9
2.3 Vormgevingseisen 10
2.4 Inrichtingskenmerken GOW50 en ETW30, en voorstel voor GOW30 12

3 Evaluatieopzet 14
3.1 Onderzoeksvarianten 14
3.2 Onderzoeksvragen 15
3.3 Dataverzameling en -analyse 16
3.4 Overwegingen en aandachtspunten 18

4 Planning vervolg evaluatieonderzoek 19

Literatuur 20

Bijlage A Verdeling verkeersaders en verblijfsgebieden 21

Bijlage B Tabel verbindingen 22

Bijlage C Kenmerken dwarsprofiel CROW 23

Bijlage D Conflicttypen op GOW's en bijbehorende veilige maximale snelheden 25

Bijlage E Checklist geloofwaardige limiet 26

1 Inleiding

Al jaren worstelen gemeenten met ‘grijze wegen’: wegen die niet in de wegcategorisering volgens Duurzaam Veilig passen doordat functie, vorm en gebruik van de weg niet eenduidig zijn of niet op elkaar zijn afgestemd. SWOV heeft voor de gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom daarom een nieuwe wegcategorie met 30km/uur-limiet voorgesteld: de GOW30 (zie onder andere Dijkstra & Van Petegem, 2019). Steeds meer gemeenten zijn van plan de GOW30 te introduceren binnen hun gemeente. Recentelijk is, naar aanleiding van een motie in de Tweede Kamer (2020), een afwegingskader opgesteld waarmee wegbeheerders kunnen bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur en op welke wegen een limiet van 50 km/uur veilig mogelijk is (CROW, 2021).

1.1 Dit rapport

Voordat wegbeheerders van start kunnen gaan met de implementatie van GOW30 is het belangrijk om vast te stellen 1) wat de gewenste inrichting is van deze nieuwe wegcategorie, en 2) hoe deze keuzes voor inrichting in de praktijk uitpakken wat betreft de verkeersveiligheid en andere aspecten zoals de doorstroming van autoverkeer, het ov en de hulpdiensten.

Wat het eerste punt betreft, zal de gewenste vormgeving van de GOW30 nog nader worden uitgewerkt in een CROW-werkgroep. In dit rapport levert SWOV input voor deze CROW-werkgroep in de vorm van een eerste voorstel voor inrichtingskenmerken (*Hoofdstuk 2; Tabel 1*). De voorgestelde inrichtingskenmerken zijn gericht op de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet van 30 km/uur, voldoende herkenbaarheid van de GOW30 en het voldoende faciliteren van doorgaand verkeer.

Voor het tweede punt – hoe de vormgeving van de GOW30 in de praktijk uitpakt – is een evaluatieonderzoek noodzakelijk. Dit moet inzicht geven in de effecten van de gekozen inrichting én aanknopingspunten bieden voor verbeteringen daarin. Zowel (verkeersveiligheids)effecten op lokaal niveau als effecten op netwerkniveau dienen daarbij in kaart te worden gebracht. Voor een degelijke evaluatie zal een meerjarige onderzoeksperiode nodig zijn, waarin zo veel mogelijk wegbeheerders hun nieuw ingerichte GOW30 (laten) evalueren. Uiteindelijk is een overkoepelende evaluatie van de GOW30 nodig, met gebruik van de resultaten van deze lokale evaluatiestudies. Om wegbeheerders een handreiking te bieden bij een dergelijke evaluatie, presenteren we in dit rapport een evaluatieopzet.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt dan ook als volgt:

Hoe moet het evaluatieonderzoek worden opgezet en georganiseerd zodat de verkeersveiligheidseffecten van verschillende inrichtingsvarianten van de GOW30 onderzocht kunnen worden, zowel in individuele gemeenten als meer in het algemeen voor verschillende gemeenten gecombineerd?

1.2 Leeswijzer

In *Hoofdstuk 2* staat de inrichting van de GOW30 centraal. Aan bod komen het nut en de noodzaak van deze nieuwe categorie, inrichtingseisen aan de bestaande wegcategorieën binnen de bebouwde kom en een voorstel voor voorlopige inrichtingseisen aan de GOW30. In het derde hoofdstuk wordt beschreven hoe een GOW30 geëvalueerd kan worden. Welke aspecten kunnen worden geëvalueerd en op welke wijze kunnen de effecten in kaart worden gebracht? Verschillende onderzoeksvarianten komen aan bod, waaruit wegbeheerders hun keuze kunnen maken, afhankelijk van tijd, budget of capaciteit. *Hoofdstuk 3* wordt afgesloten met een aantal belangrijke overwegingen en aandachtspunten bij effectevaluaties. Tot slot komt in *Hoofdstuk 4* de planning van activiteiten in het verdere evaluatietraject aan bod.

2 GOW30

In dit hoofdstuk wordt de GOW30 behandeld. In *Paragraaf 2.1* staat de wegcategorisering centraal, aangezien de GOW30 een nieuwe categorie is. In *Paragraaf 2.2* komen de grijze wegen aan bod, waardoor het duidelijk wordt waarom een nieuwe categorie nuttig en noodzakelijk is. *Paragraaf 2.3* bespreekt de bestaande vormgevingseisen aan GOW binnen de bebouwde kom, en eisen aan een geloofwaardige limiet. *Paragraaf 2.4* tot slot, bevat een eerste voorstel voor de vormgeving van GOW30 en de overeenkomsten en verschillen met de reeds bestaande GOW50 en ETW30.

2.1 Categorisering van wegen

Categorisering is in eerste instantie bedoeld voor het toekennen van een functie aan de weg (stromen, ontsluiten of toegang bieden tot erven). Hiermee is het ook mogelijk om het verkeer, meestal het autoverkeer, op zo'n manier over het wegennet te verdelen dat bestemmingen veilig en vlot kunnen worden bereikt. Duurzaam Veilig heeft ertoe geleid dat ook verkeersveiligheid nadrukkelijk in de categorisering meeweegt. Om dit laatste te bereiken zijn er twaalf functionele eisen geformuleerd die rekening houden met de verschillende veiligheidsaspecten op drie ruimtelijke niveaus.

Veiligheidseisen
Door CROW (1997; 2012a) zijn de volgende eisen geformuleerd, geordend naar ruimtelijk niveau:

Netwerk
1. Zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden (een verblijfsgebied is een gebied waarin het 'verblijven' – in tegenstelling tot 'verplaatsen' – centraal staat)
2. Minimaal deel van de rit over relatief onveilige wegen
3. Ritten zo kort mogelijk maken
4. Kortste en veiligste route samen laten vallen

Route
5. Zoekgedrag vermijden
6. Wegcategorieën herkenbaar maken
7. Aantal verkeerssituaties beperken en uniformeren

Wegvak en kruispunt
8. Conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer
9. Conflicten vermijden met kruisend en overstekend verkeer
10. Scheiden van voertuigsoorten
11. Snelheid reduceren op potentiële conflictpunten
12. Vermijden van obstakels langs de rijbaan

De eisen op netwerkniveau zijn van groot belang voor het toekennen van een categorie aan een weg of straat. Op routeniveau moeten de eisen ervoor zorgen dat weggebruikers weten welke

route men moet volgen, op welke categorie weg men rijdt en moet er geen verwarring ontstaan over wat men zelf geacht wordt te doen en wat men van anderen kan verwachten.
Op het derde niveau – wegvak en kruispunt – zijn voorzieningen en regels noodzakelijk om conflicten te kunnen vermijden. Als een conflict onvermijdelijk is moeten voorzieningen (met name geleiderails of obstakelvrije zone) de ernst van de afloop beperken.

Eisen aan de verbindingen en vanuit de omgeving
In de CROW-richtlijn over categorisering is uitgegaan van de hiervoor genoemde functionele eisen. Daarin is weinig aandacht gegeven aan de soorten verbindingen tussen verschillende gebiedstypen. In de Duitse richtlijn voor categorisering (FGSV, 2008) is een aanpak gevolgd waarbij de verschillende herkomsten en bestemmingen afhankelijk van hun omvang en belang, verbonden worden door wegen van bijpassende aard. Dus grote steden zijn onderling met autosnelwegen verbonden en kleine kernen zijn onderling door 'straatwegen' verbonden. In het stedelijk gebied gaat het om verbindingen tussen stadsdelen, tussen wijken, binnen wijken en binnen buurten. Eisen vanuit de omgeving betreffen voornamelijk de aanwezigheid van bebouwing en de invloed van de omgeving op de verbinding, bijvoorbeeld overstekend verkeer. Schematisch levert dat vier soorten verbindingen op die vervolgens weer worden onderverdeeld naar de aan- of afwezigheid van bebouwing en naar de mate van invloed van de omgeving op de verbinding. Dijkstra (2010) heeft duidelijk gemaakt wat de gewenste wegcategorieën zijn op de verschillende soorten verbindingen.

2.2 Grijze wegen

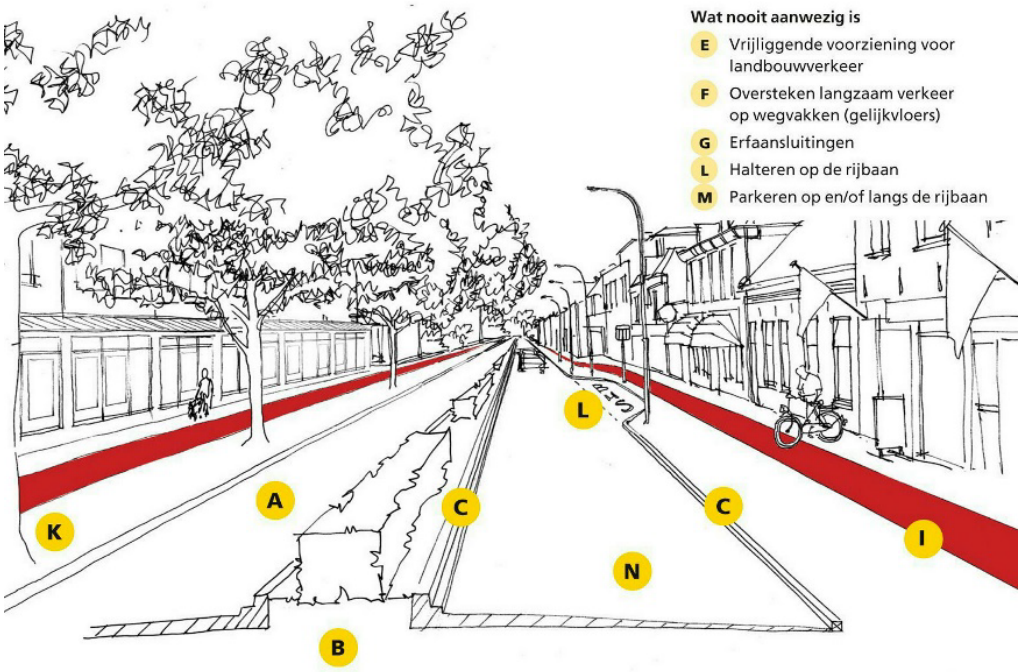
Volgens CROW (1997; 2012a) dienen de functie, vorm en gebruik van wegen optimaal op elkaar te worden afgestemd. Toch zijn er in de afgelopen decennia veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie, de vormgeving en het gebruik niet altijd eenduidig zijn. Dat fenomeen noemen we ook wel 'grijze wegen'. Al in de fase van het Startprogramma Duurzaam Veilig werd het fenomeen 'grijze weg' geïntroduceerd (Infopunt DV, 1998; zie *Bijlage A*). Destijds zag men dat als een voorlopige situatie die langzamerhand zou verdwijnen. Dat is echter tot op heden in onvoldoende mate gebeurd. De praktijk, verwoord door in het bijzonder Kroeze (2004) en Breider et al. (2006), laat zien dat in bestaande situaties op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen twee soorten problemen optreden:

- De directe omgeving van deze wegvakken leidt tot (verspreide) oversteekbewegingen en tot een gedeeltelijke erftoegangsfunctie (met afslaand verkeer en parkerende voertuigen).
- De beschikbare ruimte is onvoldoende om de stroomfunctie op het gehele wegvak te faciliteren. Op deze wegvakken blijkt eens te meer dat de stroomfunctie (veel motorvoertuigen, met hoge snelheden) en de uitwisselfunctie (diverse soorten weggebruikers en manoeuvres bij meestal lage snelheid) lastig zijn te combineren.

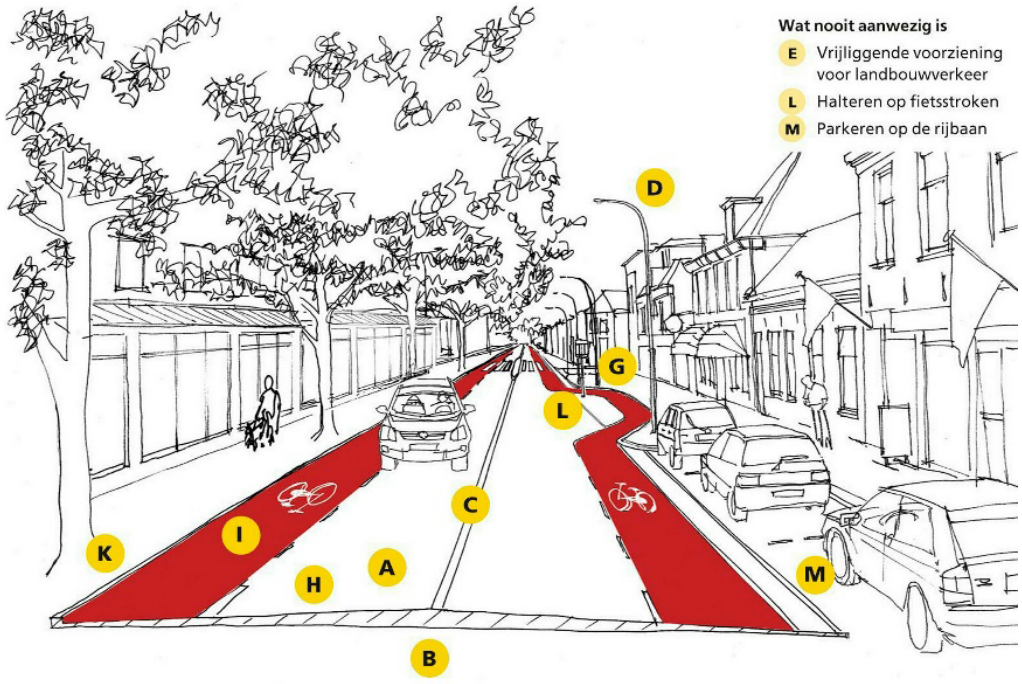
De genoemde auteurs pleitten voor inrichtingsvormen die recht doen aan de eisen die de directe omgeving van de gebiedsontsluitingsweg stelt. Dijkstra (2010) en Dijkstra & Van Petegem (2019) stellen een categorisering van GOW's voor waarin de snelheidslimiet een belangrijke rol speelt; zie *Bijlage B*. Naast de reguliere limiet van 50 km/uur op GOW's (GOW50) zou op de hiervoor omschreven 'grijze' gebiedsontsluitingswegen een limiet van 30 km/uur moeten gaan gelden (GOW30). Belangrijk aandachtspunt daarbij is de vormgeving van een GOW30. Dat wordt in de volgende paragraaf behandeld.

2.3 Vormgevingseisen

CROW (2012a) bespreekt de vormgeving van GOW's. Er zijn twee mogelijke uitvoeringen van de vormgeving: een **ideale** en een **minimale** variant; zie respectievelijk *Afbeelding 1a* en *1b* voor de inrichtingseisen van een GOW binnen de bebouwde kom (GOW50).



Afbeelding 1a. ***Ideale*** *vormgeving van een GOW50 binnen de bebouwde kom. Voor de kenmerken die met een hoofdletter worden aangeduid: zie Bijlage C (CROW, 2012a).*



Afbeelding 1b. ***Minimale*** *vormgeving van een GOW50 binnen de bebouwde kom. Voor de kenmerken die met een hoofdletter worden aangeduid: zie Bijlage C (CROW, 2012a).*

De vormgeving van deze GOW's gaat uit van een snelheidslimiet van 50 km/uur. Het gegeven voorbeeld van de minimale variant (*Afbeelding 1b*) laat een lange rechte straat zien met woningen, geparkeerde voertuigen en fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken. Ook is een zebra zichtbaar. Deze minimale variant komt in de praktijk vaak voor, maar wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid afgeraden voor de GOW50.
Voor een veilige inrichting van een GOW30 is het van belang dat de snelheidslimiet, maar ook de daadwerkelijk gereden snelheden, veilig zijn. Daarvoor is het van belang dat de snelheidslimiet geloofwaardig is.

Veilige snelheid
In *Door met Duurzaam Veilig* bespreken Wegman & Aarts (2005) voor verschillende conflicttypen welke snelheid bij een eventuele botsing nog net niet tot ernstig letsel zal leiden (zie ook *Bijlage D*). Hierbij is gebruikgemaakt van kennis uit ongevallenstudies. Deze maximale snelheid wordt hierna verder genoemd 'veilige snelheid'.

De verschillende conflicttypen (verschillende combinaties van verkeersdeelnemers die elkaar in verschillende situaties naderen), hebben de volgende veilige snelheden:
- Fietsers en voetgangers zouden niet in situaties (wegvakken en kruispunten) mogen belanden waar ze kunnen conflicteren met motorvoertuigen die sneller dan 30 km/uur rijden. Dit betekent bijvoorbeeld dat toepassing van een fietsstrook alleen bij een veilige snelheid van 30 km/uur is toegestaan. Bij een hogere toegestane (of feitelijke) snelheid is een fysieke scheiding vereist.
- Rondom oversteekplaatsen moet altijd een snelheidsbeperking (30 km/uur) gelden.
- Motorvoertuigen onderling mogen elkaar alleen kruisen bij hooguit 50 km/uur.

Geloofwaardige limiet
Een geloofwaardige snelheidslimiet is van belang voor een goede naleving van de limiet. Een limiet dient logisch te zijn en moet passen bij het wegbeeld (Aarts & Van Nes, 2007). De geloofwaardigheid van de snelheidslimiet wordt vastgesteld aan de hand van zogenoemde 'versnellers' en 'vertragers' die in het wegbeeld aanwezig zijn. De relevante kenmerken daarbij zijn:
- rechtstanden;
- fysieke snelheidsremmers;
- openheid van de omgeving;
- wegbreedte;
- effenheid van het wegdek.

Een limiet van **30 km/uur** is geloofwaardig bij:
- korte rechtstanden;
- aanwezigheid van fysieke snelheidsremmers;
- gesloten wegomgeving;
- geringe wegbreedte;
- oneffen wegdek (in het bijzonder door klinkers).

Zie *Bijlage E* voor een schema aan de hand waarvan de geloofwaardigheid van de limiet kan worden vastgesteld. Deze checklist maakt duidelijk of bepaalde combinaties van kenmerken (die wel of niet voldoen aan voorgaand lijstje) een limiet van 30 km/uur nog geloofwaardig maken.

2.4 Inrichtingskenmerken GOW50 en ETW30, en voorstel voor GOW30

Naast de kenmerken voor GOW50 zijn er in CROW (2012a) kenmerken vastgesteld voor het andere stedelijke wegtype: de ETW30 (erftoegangsweg met limiet 30 km/uur). In *Tabel 1* zijn die kenmerken van GOW50 en ETW30 naast elkaar gezet en is daarnaast een kolom met de nieuwe categorie GOW30 geplaatst.

Volgens de functionele eisen moeten wegcategorieën herkenbaar zijn. De categorie GOW30 zal dus moeten verschillen van GOW50 en ETW30. Herkenbaarheid van een GOW30 is nodig om aan de weggebruiker duidelijk te maken dat de straat geen deel uitmaakt van een verblijfsgebied (met alle kenmerken die erbij horen zoals gelijkwaardige kruispunten, overstekende kinderen en snelheidsremmers) en dat de straat ook geen verkeersader is waarop de limiet 50 van toepassing is. In *Tabel 1* zijn daarom kenmerken van een GOW30 voorgesteld waarbij de herkenbaarheid naar verwachting zo groot mogelijk is. Daarnaast zijn er in *Tabel 1* vijf kenmerken voorgesteld om de 30km/uur-limiet op een GOW30 geloofwaardig te laten zijn.

Of de kenmerken in *Tabel 1* een GOW30 zullen opleveren die voldoet aan de eisen (herkenbaar, geloofwaardig, voldoende veilig) is pas zeker als er onderzoek kan worden gedaan naar straten waarin de GOW30-vormgeving is toegepast. Vooralsnog is het voorstel in *Tabel 1* gebaseerd op kennis omtrent de effecten van afzonderlijke kenmerken en gericht op (theoretisch) relevant geachte en wenselijke verschillen tussen categorieën. Daarnaast is dit voorstel van SWOV opgesteld vanuit verkeersveiligheidsperspectief. Het zal daarom worden ingebracht bij de CROW-werkgroep met als doel om tot breed gedragen inrichtingseisen te komen.

*Tabel 1. Overeenkomsten en verschillen in 19 kenmerken van GOW50, ETW30 en GOW30; de vijf kenmerken voor geloofwaardigheid zijn **vet gedrukt**.*

Kenmerk	GOW50 (ideale vormgeving, zie *Afbeelding 1a*)	ETW30	GOW30
Doorgaand verkeer	Wel	Niet	Wel (want GOW)
Erfaansluitingen	Niet	Wel	Wel
Fietsvoorziening	Fietspad	Geen voorziening	Afhankelijk van situatie[1)]
Hulpdiensten[2)]	Wel	Niet	Wel
Intensiteiten gemotoriseerd verkeer	Afhankelijk van omvang gebied		
Laden/lossen	Niet op rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan of in gemarkeerd vak
Middenberm	Bij voorkeur wel	Niet	Indien parkeren in de middenberm wel
OV	Wel	Niet	Bij voorkeur niet
Oversteekvoorziening (zebra)	Niet	Niet	Wel, om de 200-300 m
Oversteken	Niet op wegvakken	Wel op wegvakken	Wel op wegvakken
Parkeren	Niet op of langs rijbaan	Op rijbaan of langsparkeren in vakken	Niet op rijbaan, bij voorkeur schuin op middenberm[3)]
Rechtstand, lengte	Lang	Kort	Kort
Rijbaanbreedte	Ruim	Krap	Krap tot ruim
Snelheidsremmers	Niet	Wel	Op kruispunten en bij oversteekvoorzieningen
Trottoir	Wel	Wel	Wel, breed
Voorrang op kruispunten	GOW50 is voorrangsweg	Rechts voorrang	Per kruispunt geregeld.
Vrachtverkeer	Wel	Bij voorkeur niet	Wel
Wegdek	Asfalt	Klinkers	Klinkers met eventueel geasfalteerde strook voor fietsers
Wegomgeving	Open	Gesloten	Gesloten

[1)] De noodzaak voor een fietsvoorziening volgt uit de intensiteit van (vracht)autoverkeer, ov en hulpdiensten.

[2)] Worden wel/niet meegenomen bij aanwijzen van hoofdroutes.

[3)] Afhankelijk van de beschikbare ruimte; parkeren naast de rijbaan toestaan is afhankelijk van het resultaat van lopend onderzoek naar de ernst van de afloop van ongevallen met parkeren.

3 Evaluatieopzet

In dit hoofdstuk staat de werkwijze van de evaluatie centraal. In *Paragraaf 3.1* worden verschillende onderzoeksvarianten beschreven die de wegbeheerder ter beschikking staan. Er kunnen verschillende aspecten in de evaluatie worden meegenomen, afhankelijk van de onderzoeksvraag (*Paragraaf 3.2*). *Paragraaf 3.3* gaat in op de indicatoren die geëvalueerd kunnen worden en op welke wijze daarvoor data ingewonnen kunnen worden. Tot slot behandelt *Paragraaf 3.4* een aantal belangrijke overwegingen en aandachtspunten bij effectevaluaties.

3.1 Onderzoeksvarianten

Evaluatieonderzoek maakt gebruik van een vergelijking tussen de oude en de nieuwe situatie. Op deze wijze kan achterhaald worden of een maatregel wel of niet effectief is. Maar ook is het uitermate belangrijk om ongewenste effecten tijdig te signaleren. Het effect van infrastructurele maatregelen op de verkeersveiligheid kan door voor- en naonderzoek gemeten worden. De objectieve verkeersveiligheid – het aantal geregistreerde ongevallen – geldt hiervoor als primaire maat. Verkeerskundige aspecten zoals verkeersintensiteit, (weg)inrichting/-ontwerp en snelheid zijn ook relevante factoren bij de evaluatie van maatregelen. Bij gebrek aan data, of als een wegbeheerder juist meer wil weten, kan het goed zijn om hiernaast percepties, gedragingen en conflicten mee te nemen in de evaluatie. *Paragraaf 3.2* noemt meer onderwerpen die geëvalueerd kunnen worden.

Voor evaluatieonderzoek van de GOW30 is een drietal onderzoeksmethoden of -varianten mogelijk. Hieronder staat per onderzoeksvariant een korte omschrijving. In het ideale geval worden niet alleen de situaties voor en na vergeleken, maar worden deze ook afgezet tegen een controlegroep om een compleet beeld te krijgen (onderzoeksvariant A). Wegbeheerders hebben echter niet altijd tijd, budget of capaciteit om een volledig evaluatieonderzoek uit te voeren. In dat geval kan uitgeweken worden naar de basisvariant (onderzoeksvariant B).

Onderzoeksvariant A - Voor- en naonderzoek met controlegroep (voorkeursvariant)
In deze onderzoeksopzet worden twee vergelijkingen gemaakt: de voor- en nasituatie en de situatie met en zonder de maatregel. Voor deze onderzoeksvariant is het van belang om vergelijkbare locaties te kiezen betreffende vormgeving en gebruik. Dit moeten zowel locaties zijn die worden omgevormd tot GOW30 (de experimentele groep) als locaties die geen GOW30 worden (de controlegroep).
Voor een evaluatie op basis van ongevallen worden de ongevallen op alle gekozen locaties over een periode van (bij voorkeur) drie jaar voorafgaand aan de implementatie van de GOW30 in de analyse meegenomen. Dit heet de voorsituatie. Het jaar van de implementatie wordt niet meegenomen in de evaluatie; bovendien wordt rekening gehouden met een gewenningsperiode van drie tot zes maanden. Hierna kunnen de nametingen plaatsvinden, wederom de ongevallengegevens over een periode van drie jaar na de gewenningsperiode. De voor- en naperiode mogen altijd langer zijn, maar dienen wel dezelfde duur te hebben.

Voor de evaluatie van andere aspecten (zoals snelheid, intensiteit etc.) is één meting op alle locaties een jaar voor de implementatie van de GOW30 en een jaar erna voldoende. Ook hier wordt rekening gehouden met een gewenningsperiode van drie tot zes maanden.
Er is sprake van een effect als het verschil tussen de voor- en nameting in de experimentele groep groter is dan in de controlegroep. Voor de vergelijking kan gebruikgemaakt worden van statistische analyse (bijv. variantieanalyse).

Onderzoeksvariant B - Voor- en naonderzoek zonder controlegroep (basisvariant)
Een voor- en naonderzoek zonder controlelocaties is eveneens mogelijk. Het probleem hierbij is dat gevonden effecten ook het gevolg kunnen zijn geweest van andere factoren dan alleen de genomen maatregel. Daarom is voorzichtigheid geboden met het doen van (algemene) uitspraken over de effecten van de toegepaste GOW30-inrichting.

Onderzoeksvariant C - Vergelijkend onderzoek tussen twee (of meer) groepen zonder voormeting (ex-post)
Deze onderzoeksvariant vergelijkt meerdere locaties met elkaar zonder voormeting. De locatie waar de maatregel is geïmplementeerd wordt vergeleken met locaties zonder de maatregel die allemaal een vergelijkbare inrichting en gebruik kennen. Het voordeel hiervan is dat het onderzoek niet afhankelijk is van de datum waarop de maatregel is geïmplementeerd. Om de gevonden effecten zo goed mogelijk te kunnen verklaren, dienen de controlelocaties zorgvuldig geselecteerd te worden, dus met zo klein mogelijke verschillen in inrichting en gebruik ten opzichte van de experimentele locaties.

3.2 Onderzoeksvragen

Voor gemeenten zijn de belangrijkste onderwerpen voor evaluatieonderzoek waarschijnlijk gereden snelheden, ongevallen en intensiteiten. Daarnaast kunnen aspecten geëvalueerd worden die de gemeente graag wil meenemen of die relevant zijn voor de specifieke situatie, zoals wegbeleving of oversteekgedrag. Verder is het goed om te weten of de voorlopige inrichtingskenmerken aansluiten bij de praktijk. Kunnen gemeenten uit de voeten met die kenmerken of zijn er situaties waarin daaraan niet voldaan kan worden?

Onderstaand overzicht geeft een zo volledig mogelijk beeld van mogelijk relevante aspecten die meegenomen kunnen worden in een evaluatieonderzoek:

Effecten op lokaal niveau

- Wat zijn de effecten van de gekozen inrichting op de verkeersveiligheid?
  - gereden snelheden;
  - intensiteiten;
  - aantal ongevallen;
  - oversteekbewegingen en conflicten die daardoor optreden;
  - conflicten tussen auto’s en fietsers;
  - conflicten tussen auto’s en voetgangers;
  - parkeergedrag en parkeerbewegingen en conflicten die daarbij optreden (ook effect op loopbewegingen van en naar geparkeerde auto’s;
  - ongewenst gebruik van voorzieningen (bijvoorbeeld oneigenlijk gebruik trottoir).
- Wat zijn de effecten van de gekozen inrichting op andere relevante factoren?
  - doorstroming autoverkeer;
  - parkeervoorzieningen (voldoende capaciteit, manoeuvreerruimte,…);
  - reistijden/doorstroming ov;
  - reistijden/doorstroming/manoeuvreerruimte hulpdiensten;
  - voldoende manoeuvreerruimte vrachtverkeer;
  - laden/lossen (voldoende voorzieningen/beschikbaarheid/capaciteit);

- verblijfskwaliteit.

Effecten op netwerkniveau

- Wat worden de reistijden met verschillende vervoerswijzen van verschillende herkomsten naar verschillende bestemmingen en is dit nog acceptabel voor de verschillende weggebruikers?
- Wat is de impact van de maatregelen op de dienstregeling en routes van het ov en op de aanrijtijden en -routes van hulpdiensten?
- Wat is de relatie tussen intensiteiten en aantal ongevallen? Zijn er intensiteitsgrenzen vast te stellen waarboven een GOW30 niet acceptabel is?

3.3 Dataverzameling en -analyse

Op het moment dat voldoende data zijn verzameld, kunnen deze gegevens met elkaar vergeleken worden en kan geanalyseerd worden of de implementatie van de GOW30 wel of niet het gewenste effect heeft. Het resultaat van deze analyse moet een significant verschil tussen de voor- en nasituatie zijn, als we willen praten over een aangetoond effect. Er kunnen verschillende aspecten geëvalueerd worden. Per aspect ('variabele' in de statistische analyse) moet gekeken worden of het gewenste effect is bereikt. Is er bijvoorbeeld sprake van een lagere gereden snelheid of zijn de letselongevallen afgenomen? In de lijst hieronder staat een aantal mogelijke evaluatieonderwerpen, de gegevens die daarvoor ingewonnen kunnen worden en de wijze waarop. De wegbeheerder kan, afhankelijk van de data die beschikbaar zijn, kiezen welke aspecten hij in kaart wil brengen, maar minimaal de ***vet-cursieve*** gegevens zijn nodig. Deze zijn van belang voor de overkoepelende evaluatie, zoals ook voorgesteld in *Tabel 2* op de volgende pagina.

- **Verkeersintensiteit en -samenstelling**
  Door middel van een verkeersmeting/-telling kan gekeken worden naar de ***intensiteiten van verschillende modaliteiten (personenauto, busverkeer, vrachtverkeer en fiets)***. Dit kan met een camera, mechanisch of visueel. Is er sprake van een toename van een bepaalde groep verkeersdeelnemers of is er juist een verschuiving te zien in samenstelling zoals meer fietsen en minder auto's door de straat? Voor de meting dient een periode van zeven aaneengesloten dagen gehanteerd te worden. Deze meting kan plaatsvinden op verschillende momenten op de dag. Daarbij is het belangrijk dat de voor- en nameting op vergelijkbare tijdstippen plaatsvinden.

- **Snelheid**
  Een verkeersmeting kan ook gebruikt worden om de snelheden te meten. Een snelheidsmeting kan op één punt, op meerdere punten of over een geheel traject worden toegepast. Snelheden dienen per voertuig te worden ingewonnen op het laagste aggregatieniveau. Een meting kan op verschillende manieren worden uitgevoerd: veldwerkers, telslangen, radars, camera's of Floating Car Data (FCD). Per wegvak kan weergegeven worden wat de gemiddelde snelheid (Vgem) en de mediaan (Vm, de middelste meting) is. De ***V85*** geeft de snelheid aan waar 85% van de voertuigen onder blijft. De ***maximumsnelheid (Vmax)*** geeft de hoogst gemeten snelheid aan en ook de spreiding van de snelheid is relevant. Snelheden kunnen per voertuig-type getoond worden (auto, vrachtauto, bromfiets etc.). Een snelheidsmeting toont aan hoe hard ieder voertuig rijdt, hierdoor kan ook het ***aantal overtreders*** (van de snelheidslimiet) in beeld worden gebracht. Voor de meting dient een periode van 7 aaneengesloten dagen gehanteerd te worden. Verschillende omstandigheden zoals free flow, congestie, uitsplitsing naar overdag/nacht, werkdag/weekend en variaties in tijd kunnen eveneens in kaart worden gebracht.

- **Ongevallen**
  Voor een ongevallenanalyse zijn voornamelijk gegevens nodig over ***letselongevallen***. Ongevallen kunnen uitgesplitst worden naar locatie (wegvak, kruispunt, overgangsgebied, schoolzone etc.) en/of naar doelgroep (langzaam verkeer, kwetsbare verkeersdeelnemers etc.). Verkeersongevallenregistratie BRON kan duidelijk maken hoeveel ongevallen per wegvak of kruispunt hebben plaatsgevonden. In de toekomst kan de landelijke ambulanceregistratie eveneens hierbij geraadpleegd worden.

- **Conflicten**
  Alle denkbare conflicten met verschillende weggebruikers kunnen geïnventariseerd worden: auto-fiets, auto-voetganger, fiets-voetganger etc. Op basis van de lokale situatie kan ervoor gekozen worden om op een bepaald type conflicten te focussen, zoals overstekende voetgangers of conflicten tussen in- en uitparkerende voertuigen en fietsers. Door middel van conflictobservaties (bijv. met video-observatie) kunnen conflicten in beeld worden gebracht, bijv. tussen auto's en fietsers. Maar ook conflicten die optreden bij oversteekbewegingen en bij het laden/lossen kunnen hiermee zichtbaar worden gemaakt.

- **Doorgaand (of sluip)verkeer**
  Een kentekenonderzoek kan in kaart brengen in hoeverre het doorgaand (of sluip)verkeer is toe- of afgenomen in de wijk. Met een verkeersmodel kan vooraf ingeschat worden of en waar dit verkeer zal toenemen en op deze locaties zouden aanvullende metingen uitgevoerd kunnen worden.

- **Verkeersbeleving**
  Verkeersbeleving kan worden bepaald door meerdere factoren zoals snelheidsgedrag, ongewenst gedrag, bijna-ongevallen, verblijfskwaliteit, parkeren, kindvriendelijke inrichting etc. Het wordt aangeraden om zowel bewoners als bezoekers te vragen naar hun beleving. Een enquête (of het houden van interviews) onder de bewoners en bezoekers kan inzichtelijk maken hoe men de nieuwe verkeerssituatie ervaart. Ook meldingen en klachten die bij de gemeente en politie binnenkomen, kunnen de subjectieve verkeersveiligheid weergeven.

- **Parkeren**
  Parkeergedrag en conflicten tijdens het parkeren kunnen inzichtelijk gemaakt worden met conflictobservatietechnieken. Een parkeerdrukmeting kan uitgevoerd worden om te kijken of er voldoende parkeerplaatsen zijn aangelegd. Dit kan door middel van observatie of via Cyclomedia StreetSmart. Voor meer informatie over parkeeronderzoek kan het CROW-*Handboek parkeren* geraadpleegd worden (CROW, 2012b).

Tabel 2. Voorstel voor de belangrijkste variabelen bij de overkoepelende evaluatie van de GOW30.

Variabele	Dataverzameling en -analyse
Verkeersintensiteiten	Aantal en aandeel personenauto's, busverkeer, vrachtverkeer en fietsers
Snelheid	V85, Vmax, en aantal snelheidsovertreders
Ongevallen	Aantal letselongevallen
Wegkenmerken	Rechtstand (lengte), rijbaanbreedte, snelheidsremmers, wegdek en wegomgeving

Bij de evaluatie van de GOW30-inrichting is het ook van belang om te weten hoe de weginrichting op de verschillende locaties er in de voor- en nasituatie uitziet. Alleen dan kan inzichtelijk worden gemaakt welke (infrastructurele) maatregelen tot welke effecten leiden. Voor de inventarisatie van alle wegkenmerken, in de voor- en nasituatie, kan *Tabel 1* (zie *Paragraaf 2.4*) gehanteerd worden. Als belangrijkste wegkenmerken zijn die voor een geloofwaardige limiet opgenomen in *Tabel 2*, maar deze kunnen nog bijgesteld worden door de CROW-werkgroep.

3.4 Overwegingen en aandachtspunten

Deze paragraaf noemt in het kort nog een aantal belangrijke overwegingen en aandachtspunten bij effectevaluaties. Het moment waarop metingen worden gedaan is bijvoorbeeld cruciaal, maar waar moet je allemaal op letten en welke dag van de week is bijvoorbeeld 'maatgevend'? En hoe kan de wegbeheerder het beste omgaan met beperkte capaciteit/middelen?

- **Evaluatieonderzoek**
  - Gebruik geen data uit het jaar van implementatie van de GOW30-inrichting.
  - Voer ook geen metingen uit tijdens de gewenningsperiode van drie tot zes maanden na implementatie.
  - Neem alleen controlelocaties mee waar de situatie tijdens de voor- en naperiode niet gewijzigd is. Dit geldt overigens ook voor de omgeving waar de wegen zich in bevinden.
  - Houd rekening met weersomstandigheden: voer geen metingen uit tijdens hevige neerslag. Daarnaast is het af te raden om in vakantieperiodes metingen te doen.
  - Voor de variabelen conflicten, parkeren en verkeersbeleving wordt aanbevolen om op een dinsdag of donderdag te meten, deze dagen zijn maatgevend.

- **Beschikbaarheid, betrouwbaarheid en validiteit van data**
  - Het is uitermate belangrijk dat de benodigde gegevens worden verzameld en beschikbaar worden gesteld. Zonder deze data is het niet mogelijk om een juiste vergelijking te maken van de voor- en nasituatie. Voor de ongevallenanalyses dient te worden uitgegaan van data over drie jaar voor en drie jaar na het aanlegjaar van de GOW30-inrichting. Voor de verkeersanalyses gaan we uit van een voor- en een nameting in het jaar voor en het jaar na implementatie. Deze gegevens dienen over de verschillende locaties op dezelfde manier ingewonnen te worden, om de kwaliteit en vergelijkbaarheid te kunnen waarborgen.

- **Capaciteit/middelen**
  - De wegbeheerder beschikt niet altijd over voldoende capaciteit en/of middelen om een (volledige) effectevaluatie uit te voeren. In zulke gevallen kan gekozen worden voor de basisvariant (onderzoeksvariant B).

4 Planning vervolg evaluatieonderzoek

In dit rapport is een eerste aanzet gegeven voor inrichtingskenmerken voor de GOW30. Hiernaast heeft SWOV een evaluatieopzet aangereikt die gemeenten kunnen gebruiken om de effecten van de implementatie van GOW30 te bepalen. Beide onderdelen kunnen nog gewijzigd worden aan de hand van nieuwe inzichten, beslissingen van de CROW-werkgroep betreffende GOW30-inrichtingseisen en feedback van gemeenten over de evaluatieopzet.

Een aantal wegbeheerders zijn al gestart met de implementatie van de GOW30 in hun gemeente. SWOV zal binnenkort contact zoeken met gemeenten die onze evaluatieopzet in de praktijk willen toepassen. Hierdoor kunnen wij beter inschatten hoe bruikbaar deze evaluatieopzet is en op welke punten deze aangepast dient te worden. Daarnaast is het uitermate belangrijk dat SWOV de ontwikkelingen op het gebied van de GOW30 kan monitoren door bijvoorbeeld (ongevallen)gegevens uit te wisselen met wegbeheerders. Het centraal verzamelen en beschikbaar stellen van deze gegevens is essentieel om uiteindelijk een overkoepelende evaluatie uit te kunnen voeren. Bovendien kunnen gemeenten hierdoor leren van ervaringen van andere gemeenten. Er moet nog bepaald worden hoe dit het beste georganiseerd kan worden.

Het geplande tijdpad van bovengenoemde stappen staat weergegeven in *Tabel 3*.

Tabel 3. SWOV-planning evaluatie GOW30.

Periode	Activiteit	Resultaat
2021 Q2 – Q4	Opstellen opzet evaluatieonderzoek GOW30	Concept-onderzoeksopzet evaluatieonderzoek – Dit rapport
2021 Q3 & Q4	Contact zoeken met gemeenten die bezig zijn met de implementatie van GOW30	Aandachts-/verbeterpunten voor evaluatieonderzoek
2022	Rapport updaten a.d.h.v. eerste ervaringen en ontwikkelingen vanuit de CROW-werkgroep	Definitieve onderzoeksopzet evaluatieonderzoek
2022 – 2026	Verzameling van gegevens	Overkoepelende evaluatie

Literatuur

Aarts, L.T. & Nes, C.N. van (2007). *Een helpende hand bij snelhedenbeleid gericht op veiligheid en geloofwaardigheid; Eerste aanzet voor een beslissingsondersteunend instrument voor veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten*. D-2007-2. SWOV, Leidschendam.

Breider, A., Groot, I. de & Nederveen, J. (2006). *Delft bouwt 'vierde weg'; Duurzaam Veilig onvoldoende toepasbaar in historische stad*. In: Verkeerskunde, vol. 57, nr. 10, p. 22-27.

CROW (1997). *Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis; Deel I. (Voorlopige) Functionele en operationele eisen*. Publicatie 116. CROW, Ede.

CROW (2012a). *Basiskenmerken wegontwerp; Categorisering en inrichting van wegen*. Publicatie 315. CROW, Ede.

CROW (2012b). *Handboek parkeren*. Publicatie 311, CROW, Ede.

CROW (2021). *Afwegingskader 30 km/h*. November 2021. CROW, Ede.

Dijkstra, A. (2010). *Welke aanknopingspunten bieden netwerkopbouw en wegcategorisering om de verkeersveiligheid te vergroten? Eisen aan een duurzaam veilig wegennet.* R-2010-3. SWOV, Leidschendam.

Dijkstra, A. & Petegem, J.W.H. van (2019). *Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?* R-2019-24. SWOV, Den Haag.

FGSV (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN.* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Köln.

Infopunt DV (1998). *Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig; Deel II, Uitwerking*. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer. SWOV en CROW, Ede.

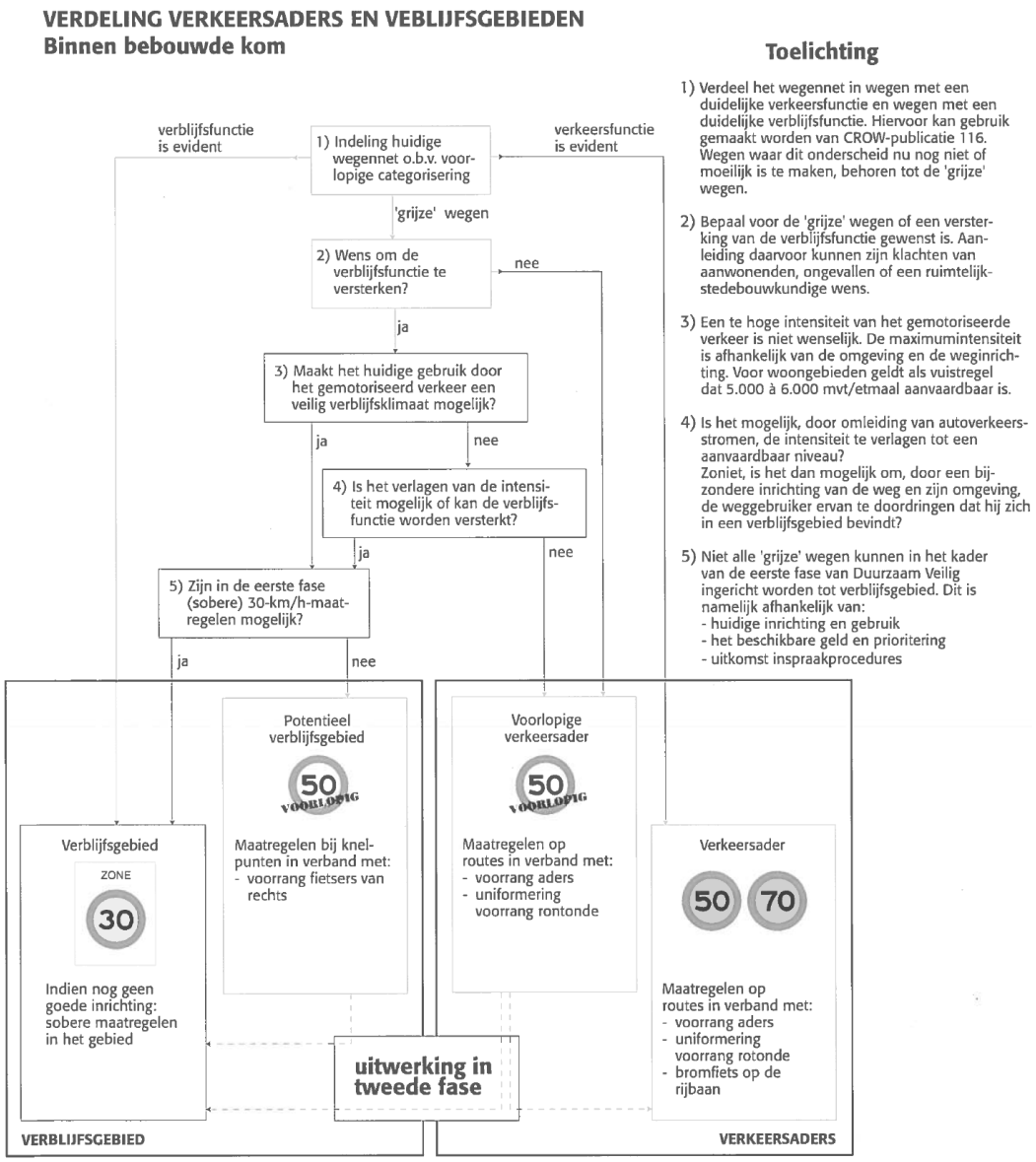
Kroeze, P. (2004). *Van 'grijze' weg naar ontsluitingsstraat; Nieuwe DV-variant gewenst voor `grijs' wegennet*. In: Verkeerskunde, vol. 55, nr. 8, p. 32-37.

Tweede Kamer (2020). *Motie van het lid Kröger*. Tweede Kamer der Staten-Generaal, 12 oktober 2020. Vergaderjaar 2020-2021, Meetregelen verkeersveiligheid, 29 398, nr. 862, 's-Gravenhage.

Wegman, F. & Aarts, L. (2005). *Door met Duurzaam Veilig; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. SWOV, Leidschendam.

Bijlage A Verdeling verkeersaders en verblijfsgebieden

Indeling wegen en straten (voorlopige categorisering) in de fase van het Startprogramma Duurzaam Veilig (Infopunt DV, 1998).



Bijlage B Tabel verbindingen

Indeling van de verbindingen naar wegcategorieën (Dijkstra & Van Petegem, 2019), inclusief de bijbehorende snelheidslimieten (eigenlijk beoogde veilige maximale snelheden) (vrij naar FGSV, 2008)

Bebouwde kom Wegvakken		Geen aanliggende bebouwing	Aanliggende bebouwing		
Invloed van directe omgeving		Geen of gering		Gedeeltelijk	Groot
GOW	Tussen stadsdelen	SW A1: **70**	GOW B1: **30** bij traverse; anders: **50**	GOW C1: **50**	
	Tussen wijken	SW A2: **(50)** **70**	GOW B2: **50**	GOW C2: **(30)** **50**	GOW D2: **(50)** **30**
	Binnen wijk	-	-	GOW C3: **30**	GOW D3: **30**
ETW	Binnen buurt	-	-	-	ETW D4: **(stapvoets)** **30**

	Zeer problematisch
	problematisch

Bijlage C Kenmerken dwarsprofiel CROW

Kenmerken die in CROW (2012) zijn vermeld (en in *Afbeelding 1a* en *1b* van dit rapport zijn weergegeven voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom).

A Verharding
Asfalt of klinkers maakt voor het wegbeeld van weggebruikers en hun gedrag verschil. Bestuurders op een asfaltweg rijden doorgaans sneller en verwachten dat aan hen op kruispunten met zijwegen die zijn voorzien van klinkerverharding voorrang wordt verleend. Er kunnen ook onverharde paden en wegen voorkomen.

B Fysieke rijrichtingscheiding
De rijrichtingscheiding is voor zowel de herkenbaarheid als de verkeersveiligheid van belang. Weggebruikers letten op het aanwezig zijn van een (doorgetrokken) aslijn of zij wel of niet mogen inhalen. De rijrichtingscheiding moet 'harder' zijn naarmate de maximumsnelheid hoger is.

C Lengtemarkering
De lengtemarkering betreft de kantmarkering, fietsstrook, trottoirband of parkeerstrook. Vanuit de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken is de kantmarkering een onderscheidend element in het herkenbaar maken van de verschillende wegcategorieën. Voor weggebruikers is een kantmarkering nuttig als geleiding, vooral bij duister als oriëntatie op de kant asfalt/berm.

D Openbare verlichting
Openbare verlichting is vooral binnen de bebouwde kom op alle wegen nuttig vanwege de sociale en de verkeersveiligheid. Buiten de bebouwde kom is verlichting nuttig op locaties waar discontinuïteiten zijn en bij kruispunten. Daar dient ze vooral de verkeersveiligheid.

E Voorziening landbouwverkeer
Een voorziening voor landbouwverkeer kan een parallelweg naast een gebiedsontsluitingsweg zijn, een passeerstrook of inhaalstrook. Als landbouwvoertuigen op wegen rijden waar zij met hoge snelheden kunnen worden ingehaald, dan is er sprake van een gevaarlijke situatie. Hoe hoger de maximumsnelheid, des te meer landbouwvoertuigen en (vracht)auto's van elkaar gescheiden moeten worden.

F Oversteken langzaam verkeer op wegvakken
Voetgangers en in mindere mate fietsers kunnen op wegvakken oversteken als de maximumsnelheid er laag is; dit is in feite alleen bij erftoegangswegen het geval. Buiten de bebouwde kom moet daarbij de verkeersintensiteit laag zijn en de kans op een ongeval zeer klein. Bij voorkeur steken voetgangers en fietsers bij gebiedsontsluitingswegen geconcentreerd bij kruispunten over en bij stroomwegen ongelijkvloers.

G Erfaansluiting op de rijbaan
Percelen moeten een aansluiting hebben op de openbare weg. Vanuit een perceel wordt over het algemeen zowel linksaf als rechtsaf de weg op gereden. In relatie met kenmerk F is dit mogelijk bij lage rijsnelheden of zeer lage verkeersintensiteiten. Buiten de bebouwde kom is ontsluiting van percelen op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen niet gewenst, conflicten kunnen hier ernstige gevolgen hebben.

H Menging verkeerssoorten
Het mengen van voertuigsoorten op dezelfde rijbaan of juist het scheiden ervan geeft een groot onderscheidend karakter aan wegen en vergroot de herkenbaarheid van de wegcategorieën. Bij lage snelheden kunnen alle voertuigsoorten op dezelfde rijbaan rijden. Bij hoge snelheden wordt zo veel mogelijk gescheiden omdat de massa- en vooral de onderlinge snelheidsverschillen dan het grootst zijn. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers is dat het meest veilig.

I Fietsvoorzieningen
Voor weggebruikers is het al dan niet aanwezig zijn van fietsvoorzieningen een belangrijk element in de herkenning van een wegtype en daarbij horend gedrag en verwachtingspatroon. Fietsvoorzieningen zijn bij voorkeur vrijliggend en afpellend naar aanliggend of als fietsstrook (met fietssymbool). Suggestiestroken zijn geen fietsvoorziening, maar een visuele versmalling van de rijbaan.

J Redresseerstrook
Een redresseerstrook zorgt ervoor dat een kleine stuurfout niet direct tot een ongeval leidt. Er is dan sprake van een vergevingsgezinde weg. Hoe hoger de rijsnelheden, des te groter de noodzaak van een redresseerstrook.

K Obstakelafstand
De obstakelafstand is een element dat weggebruikers niet als zodanig herkennen, maar dat wel essentieel is voor hun veiligheid. Des te groter de rijsnelheden, des te groter de noodzakelijke obstakelafstand vanwege de snelheid waarmee het object bij een aanrijding zal worden geraakt. Als de noodzakelijke obstakelafstand niet kan worden gerealiseerd, moet het object worden afgeschermd of botsvriendelijk worden uitgevoerd.

L Ov-haltes (bus/tram)
Buslijnen en tramlijnen voeren bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen. Haltes zijn dusdanig gesitueerd dat zij geen gevaar voor de verkeersveiligheid opleveren. Hoe hoger de maximumsnelheid en de verkeersintensiteit, des te meer de halte buiten de rijbaan moet liggen of op een aparte voorziening (station).

M Parkeren
Het in- en uitparkeren levert een veiligheidsrisico op voor de overige verkeersdeelnemers. De rijsnelheden en de mate van scheiding van de voertuigsoorten leidt tot het al dan niet toestaan van parkeren op of naast de rijbaan. Als een langsparkeerstrook en een fietsstrook worden gecombineerd, dan moeten aanvullende maatregelen worden doorgevoerd om de fietsers te beschermen.

N Horizontaal en verticaal alignement
Boogstralen en zichtafstanden op de weg bepalen voor een groot deel het rijcomfort, maar ook het rijgedrag en daarmee de verkeersveiligheid. In de uitwerking per wegcategorie is dit basiskenmerk vertaald naar de ontwerpsnelheid omdat daarop in de ‘ASVV’ en het ‘Handboek wegontwerp’ de maatvoering van minimale bogen en zichtafstanden is geënt.

O Hectometerpaaltjes
Hectometerpaaltjes zijn niet zozeer voor de weggebruikers nuttig als wel voor de hulpverleners die snel de plaats van een ongeval moeten kunnen lokaliseren. Doordat binnen de bebouwde kom de straatnamen voldoen, worden hectometerpaaltjes voornamelijk buiten de bebouwde kom geplaatst op gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen.

P Reflectorpaaltjes
Het aanduiden van het wegverloop met reflectorpaaltjes draagt bij duister bij aan de verkeersveiligheid. Voorkomen wordt dat men in de berm terechtkomt.

Q Helling talud
De helling van de zijberm en met name van het talud bepaalt of een voertuig wel of niet over de kop slaat. Veilige hellingen hebben een flauwe hellingshoek. Dit basiskenmerk speelt vooral bij sloten en afgaande taluds langs wegen en dijktracés.

R Pechvoorzieningen
Pechvoorzieningen zijn nuttig voor de verkeersveiligheid omdat voertuigen dan veilig naast de doorgaande rijbaan of rijstrook kunnen staan. Hoe hoger de rijsnelheid, des te meer de noodzaak voor een pechvoorziening. Daar waar geen pechvoorziening is, vervult de draagkrachtige berm deze functie.

S Draagkrachtige berm
Als iemand van de weg raakt, zal de weg vergevingsgezind moeten zijn. De berm is daarbij het eerste wat het voertuig ‘ontmoet’ en deze moet voldoende draagkrachtig zijn. Hieronder wordt ook verstaan dat het hoogteverschil tussen verharding en berm beperkt is.

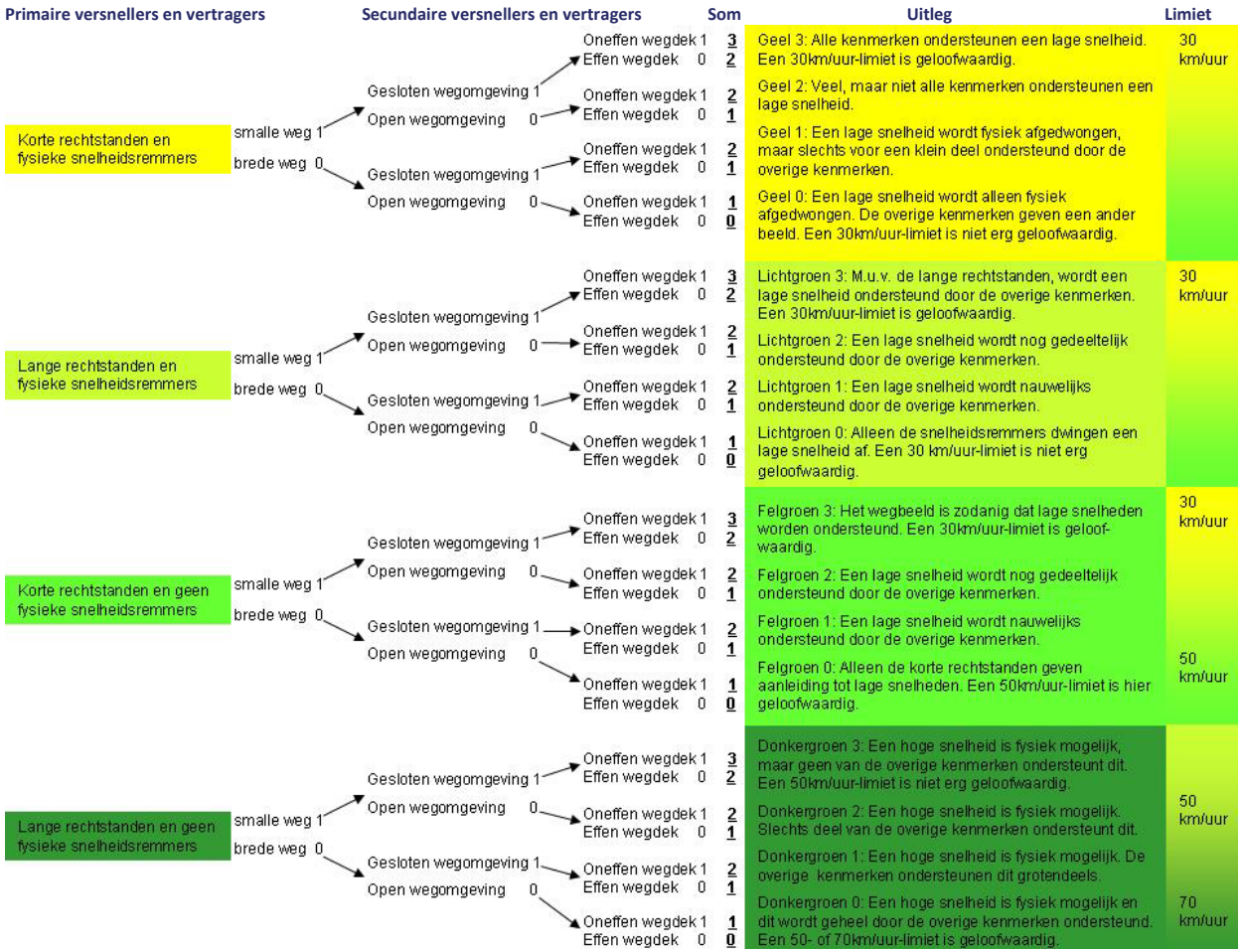
Bijlage D Conflicttypen op GOW's en bijbehorende veilige maximale snelheden

Op GOW*	Conflicteert met* (op wegvak GOW of op oversteekpunt of op kruispunt)	Randvoorwaarde	Veilige maximale snelheid van gemotoriseerd voertuig G in km/uur
G langs	F zelfde richting	gemengd of gescheiden door markering	**30**
G langs	F dwars		
G langs	V dwars		
F langs	G dwars		
G langs	G tegemoet	op zelfde rijstrook of rijloper (geen ruimte voor asmarkering)	
G langs	G dwars	rotonde	**50**
G langs	F of V zelfde richting	fysiek gescheiden door fietspad en voetpad; geen fietsstrook	
G langs	G tegemoet	visueel gescheiden	
G langs	G tegemoet	fysiek gescheiden	**70**
G langs	G zelfde richting	bredere rijbaan dan op GOW50	

* F = fietser; V = voetganger; G = gemotoriseerd voertuig. Conflicten tussen fietsers en voetgangers en tussen fietsers onderling zijn niet in deze tabel opgenomen omdat hier qua snelheidslimiet geen specifieke eisen behoeven te gelden.

Bijlage E Checklist geloofwaardige limiet

Checklist voor de geloofwaardigheid van een limiet gegeven de wegkenmerken (volgens Aarts & Van Nes , 2007).



Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

@swov_nl / @swov

linkedin.com/company/swov

ONTVANGEN 10 NOV. 2022

Gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Betreft: zienswijze bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard

Van 6 oktober 2022 tot en met 16 november 2022 ligt het bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard ter inzage. Wij maken hierbij gebruik van de gestelde mogelijkheid tijdig gezamenlijk een zienswijze in te dienen tegen dit ontwerp bestemmingsplan. Onze zienswijze luidt als volgt:

In het akoestisch onderzoek van dGmr staat dat de verkeersgegevens voor de wegen zijn aangeleverd door de gemeente Nijmegen. Wij vragen ons af hoe de verkeerstellingen en berekeningen tot stand zijn gekomen. Kloppen deze uitgangscijfers wel?

En van welke snelheid op de Zandsestraat in de nieuwe situatie wordt nu uitgegaan bij de berekeningen? 60 of 80 km/u? De onderliggende rapporten zijn hier niet helder over. DGmr gaat blijkens de tekening op pagina 7 van haar rapport uit van 80 km/u (blauw) maar het rapport verkeerseffecten van Goudappel heeft het over 60 km/u? Als dit niet juist is kan ook het bestemmingsplan niet zorgvuldig worden vastgesteld.

Wij vinden in ieder geval dat de snelheid op de Zandsestraat aan beide zijden van de rotonde zo laag mogelijk moet zijn en het beste gelijkgesteld moet worden met de Dorpensingel waar die 50 kilometer per uur moet zijn. Een gelijke snelheid aan alle kanten van de rotonde is toch veel overzichtelijker, mede gezien de korte afstanden tot de bebouwde kommen aan beide zijde van de Zandsestraat.

Het bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard maakt de aanleg van de Dorpensingel mogelijk op korte afstand van onze woningen. Deze weg heeft nadelige gevolgen voor de situeringswaarde van onze woningen en ons woongenot:

De **ligging** van onze woningen ligt pal tegen de nieuwe rotonde. Dit komt de waarde van onze woningen niet ten goede en we krijgen te maken met **afremmend en optrekkend** verkeer en **hinder van koplampen** van 'rotonde-rijdend verkeer'.

We krijgen te maken met een toename van **geluidshinder**. Er zullen meer verkeersbewegingen komen en het geluid zal ons ook vanaf de noordzijde van onze percelen bereiken. Deze toename zal ook nadelige gevolgen hebben voor de **luchtkwaliteit** bij ons en er zal meer hinder ontstaan van **verlichting** op en rond de weg.

Ook zullen we nadelige gevolgen ervaren wat betreft onze **privacy**. Niet alleen wordt het drukker maar ook zal doorgaand verkeer mogelijk worden richting en langs de noordzijde van ons perceel.

De **bereikbaarheid** van onze percelen zal met de komst van de rotonde ingewikkelder worden en wij verwachten op dit punt medewerking van de gemeente wat betreft de **ontsluiting** van onze percelen tot een goede, veilige en voor ons kosteloze oplossing te komen. Dit geldt mede voor de noodzakelijke **erfafscheiding** tussen onze percelen en het plangebied.

Al met al heeft de aanleg van de Dorpensingel voor ons nadelige gevolgen voor de ligging van onze woningen en ons woongenot. Wij zijn er dan op zijn zachtst gezegd niet blij mee en zullen zeker middels een **planschadeprocedure** compensatie vragen voor de waardedaling van onze woningen.

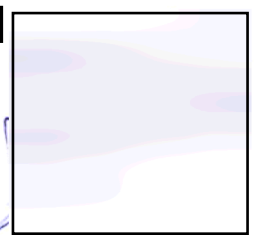
Wij komen wat betreft bovenstaande punten graag spoedig in contact met de gemeente om hier goede afspraken over te maken en zo de mogelijkheid open te houden eventuele hieruit voortvloeiende noodzakelijke planologische wijzigingen mee te kunnen nemen in de toekomstige vaststelling van het bestemmingsplan Dorpensingel of bij de vaststelling van het bestemmingsplan “Tweede herziening Park Lingezegen”.

Hoogachtend,



[redacted]

[redacted]



Apz.



6HV
m63
W37

gemeenteraad Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

NS1CC #X88DXDX#DD#DDDD#

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

Aan de gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Bemmel, 11 november 2022

Betreft: zienswijze bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard met plan identificatienummer NL.IMRO.1705.252-ON01

Geachte raad,

Op 27 september 2022 is het ontwerp bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard bekendgemaakt. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over het ontwerp bestemmingsplan.
Het bezwaar tegen dit ontwerp bestemmingsplan bestaat uit 4 delen, namelijk:

1. Procedureel van aard.
2. De veiligheid van alle weggebruikers van het Vossenhol.
3. De leefbaarheid van de bewoners van het Vossenhol.
4. 30 KM Beleid (GOW30).

1. <u>Procedureel van aard</u>

De aanleg van de Dorpensingel is een plan met een lange voorgeschiedenis en tijdens deze lange voorgeschiedenis zijn vele uitwerkingen van het plan aan de orde geweest. In het begin van de planvorming kwam het Vossenhol er niet eens in voor.
Al op 29 mei 2014 (zie bijlage 1) vraagt een verontruste bewoner naar de plannen voor de Dorpensingel. De gemeente Lingewaard reageert middels een mail van [redacted] dat het Vossenhol bij de volgende bijeenkomst met betrekking tot de Dorpensingel zal worden uitgenodigd. Op 3 september 2014 vraagt de verontruste bewoner van het Vossenhol aan de gemeente Lingewaard om op korte termijn (binnen enkele weken) een bijeenkomst te organiseren. Inmiddels heeft ook de gemeenteraad ([redacted]) op 10 november 2014 vragen gesteld aan B&W omtrent het informeren van de bewoners aan het Vossenhol. Op 25 november 2014 geeft B&W aan dat zij het wenselijk vinden dat de bewoners tijdig geïnformeerd worden bij infrastructurele werken en dat de bewoners bij een verdere uitwerking van de plannen worden betrokken (zie bijlage 2).
Groot was de verbazing van de bewoners van het Vossenhol toen zij medio 2019, tijdens de werkateliers, werden geconfronteerd met een vrijwel afgerond plan. Daarnaast werden wijzigingen op de plannen, op enige details na, gelijk naar de prullenmand verwezen. Vermeld dient te worden, dat niet alle bewoners voor deze en de daarop volgende sessies uitgenodigd werden. De bewoners van het Vossenhol hebben toen de werkgroep Vossenhol (inmiddels de Stichting Verkeersveiligheid en Leefbaarheid Vossenhol) opgericht.
In diverse gesprekken met de gemeente Lingewaard en met de gemeentelijk projectgroep Dorpensingel heeft de werkgroep Vossenhol alternatieven voorgesteld. Alternatieven, zoals bijv. de 'Route door de weilanden' werden, ondanks toezeggingen van de wethouder, niet eens binnen de projectgroep besproken. Ook de door Veilig Verkeer Nederland ingebrachte alternatieven werden afgewezen. Achteraf gezien pasten deze aanpassingen/alternatieven niet in de reeds op 19 maart 2019 door gemeente Nijmegen en gemeente Lingewaard afgesloten samenwerkingsovereenkomst. Maar die overeenkomst was toen nog niet bekend bij de werkgroep en bewoners. Ook de gemeentelijke projectgroep Dorpensingel sprak tijdens diverse overleggen nooit over deze samenwerkingsovereenkomst. Deze samenwerkingsovereenkomst en de precieze inhoud kwam pas in een veel later stadium van de gesprekken aan de orde.
De beide gemeenten hebben de bijna 5 jaar tussen de laatste mailwisseling en het eerste werkatelier gebruikt om een vastomlijnd plan te ontwikkelen en tijdens dit proces van planontwikkeling zijn de betrokken bewoners, ondanks eerdere toezeggingen, niet meegenomen. Tijdens het ontwikkelen van deze plannen, is het voor de werkgroep / stichting en de bewoners vaak zeer onduidelijk, wie er nu echt verantwoordelijk is

voor welke aspecten van het initiatief. Veelvuldig hebben we stukken, bepalingen en updates ontvangen van zowel de gemeente Lingewaard als de gemeente Nijmegen, de communicatie en het vaststellen van het werkelijk contactpunt is niet duidelijk. Als bewoners van de gemeente Lingewaard zouden we verwachten dat alle communicatie en bepalingen gecoördineerd wordt door de gemeente Lingewaard, daar hebben we als bewoners van onze gemeente recht op en zou in lijn zijn met de verwachte transparante en duidelijke communicatie en behartiging van onze belangen.
De werkgroep vindt, namens de bewoners, dat de gemeente Lingewaard moet worden teruggefloten. Het project Dorpensingel moet opnieuw worden opgestart en wel zodanig dat vanaf de start de betrokken bewoners worden meegenomen.

2. <u>De veiligheid van alle weggebruikers van het Vossenhol</u>

Het huidige plan voor het Vossenhol, een weg met verhoogde aanliggende fietspaden, wordt verdedigd onder de noemer van sneller doorstromen van het verkeer en meer veiligheid voor de fietser. Dit standpunt is door de gemeente Lingewaard niet onderbouwd met feiten.
Als bewoners van het Vossenhol, wonend in de kern van Bemmel, willen we niet alleen de veiligheid voor de fietsers, maar ook de veiligheid van alle andere weggebruikers van het Vossenhol verbeteren.
Als gevolg van autonome ontwikkelingen en als gevolg van de aanleg van de Dorpensingel neemt het aantal verkeersbewegingen over het Vossenhol van nu 4300 motorvoertuigen per dag naar 5700 per dag in 2034 toe. Tijdens de piekuren is dit circa 570 voertuigen per uur. Dat zijn ook de uren wanneer de meeste bewoners naar hun werk gaan c.q. terugkomen van hun werk.
Opmerkelijk is dat het verwachte aantal motorvoertuigen over het Vossenhol in het bestemmingsplan significant lager ligt dan de aantallen die tijdens de werkateliers (2019) zijn gedeeld. Hiervoor wordt in het bestemmingsplan geen verklaring gegeven. Opgemerkt dient te worden dat recente woningbouwplannen, zoals aan de Zandsestraat en Vossenpelssestraat (650 woningen - Lent) nu wel zijn meegenomen, terwijl deze nog niet bekend waren bij presentatie van eerdere cijfers. Omtrent de impact van de ontwikkeling van de tweede binnenstad van de gemeente Nijmegen, het 'Hart van Waalsprong', is verder niets bekend.
Het woning gebonden verkeer (komend van de circa 20 opritten en van de 4 zijstraten) moet zich mengen met het doorgaande verkeer in een straat die door 2 flauwe bochten het zicht van verkeerdeelnemers ontneemt. Dit mengen van verkeer kan volgens studies alleen probleemloos plaatsvinden als de snelheid van het doorgaand verkeer niet te hoog is, dus 30 KM.
De Wageningse straat in Zetten is een straat met een vergelijkbare inrichting als nu wordt voorgesteld voor het Vossenhol. De aanwonenden geven aan dat hun straat een racebaan met drempels is geworden (zie bijlage 3). Zij worden hierbij ondersteund door de politie die metingen heeft uitgevoerd.

Tijdens de ochtend- en avondspits zijn veel schoolkinderen op hun fiets onderweg. Een deel van deze kinderen moet ook het Vossenhol oversteken om naar school c.q. naar huis te gaan. Een Vossenhol met 570 voertuigen per piekuur waarvan het grootste deel ook nog veel te hard rijdt. Daarnaast moeten de kinderen beide rijrichtingen in 1 keer overzien om veilig te kunnen oversteken. Om de kinderen en kwetsbare ouderen te laten oversteken moet de snelheid van het verkeer verlaagd worden opdat zij (kinderen en ouderen) de tijd en ruimte krijgen om veilig de overkant te kunnen halen. Bovenstaande geldt natuurlijk ook voor de overige voetgangers die het Vossenhol willen oversteken.

Een ander knelpunt in de voorgestelde inrichting van het Vossenhol zijn de aan weerszijden relatieve smalle fietspaden (2 meter) zonder opstelstroken bij de kruispunten om veilig te kunnen oversteken. Het wordt niet alleen steeds drukker op de fietspaden. Daarnaast verschilt de snelheid van de gebruikers van deze fietspaden steeds meer. Zo heb je naast de gewone fiets en de relatief brede kinderbakfiets, de elektrische fiets met een snelheid van 25 km per uur.
De voorgestelde fietspadbreedte van 2 meter voldoet ook niet aan de nieuwe aanbevelingen van het CROW, die een minimale breedte van 2,3 meter per fietspad voorschrijft. Voor de voorgestelde opsluitband zou volgens het CROW ook nog eens 0,3 meter moeten worden toegevoegd.

Op de relatief smalle fietspaden leidt niet alleen de grote verschillen in snelheid, maar ook het tijdelijk blokkeren van het fietspad c.q. een deel van het fietspad, door fietsers die willen oversteken, tot gevaarlijk situaties. Het is niet uitgesloten dat de fietsers bij deze lay-out dan de rijweg gebruiken om de opstopping te ontlopen.

3. De leefbaarheid van de bewoners van het Vossenhol gaat onevenredig sterk achter uit

Het karakter van het Vossenhol, een laan met een groene uitstraling, zal door de voorgestelde inrichting van de gemeente Lingewaard geheel verdwijnen. Diverse parkeerplaatsen, bomen en delen van voortuinen moeten worden opgeofferd voor asfalt.
De aanleg van de Dorpensingel leidt niet alleen tot veel meer verkeer maar door de voorgestelde inrichting van het Vossenhol zal dit verkeer ook veel sneller gaan rijden.
De aanleg van de Dorpensingel is niet de enige toename van het verkeer over het Vossenhol.
Uit onderzoek van de gemeente Lingewaard is gebleken dat bij een goede doorstroming van het verkeer over de A325 en de Pleijroute er relatief weinig sluipverkeer over de wegen binnen de gemeente Lingewaard is. Uit datzelfde onderzoek van de gemeente Lingewaard blijkt echter ook dat het sluipverkeer sterk zal toenemen als er op de A325 of de Pleijroute verkeersstremmingen zijn. Je hoeft geen verkeersdeskundige te zijn om te begrijpen, dat als de A15 eenmaal is doorgetrokken, er bij problemen op de A325 c.q. knooppunt Valburg er veel sluipverkeer over de Dorpensingel en dus ook Vossenhol gaat om de A15/A12 te bereiken.
De gemeenten Nijmegen, Arnhem, Over Betuwe en Lingewaard moeten, conform afspraak met de landelijke overheid, nog eens 60.000 nieuwbouw woningen opleveren. Volgens verkeersdeskundigen van de gemeente Lingewaard houdt dit in dat er nog 300.000 tot 500.000 extra verkeersbewegingen in deze regio zullen ontstaan als gevolg van deze nieuwbouw. Nu zullen lang niet al deze verkeersbewegingen over het Vossenhol gaan, maar wel voor een deel.
We mogen ervan uitgaan dat het aantal auto's en vrachtwagens over het Vossenhol ver boven de nu door de gemeente Lingewaard ingeschatte ruim 5700 per dag c.q. 570 voertuigen per uur tijdens de piekuren zullen uitkomen. De leefbaarheid van de bewoners aan het Vossenhol gaat als gevolg van de verkeerstoename en als gevolg van de voorgestelde inrichting van het Vossenhol onevenredig sterk achteruit. De aanwonenden zullen worden geconfronteerd met veel meer lawaai, trillingen, stank en met meer uitstoot van fijnstof en van CO2 van auto's en vrachtwagens.

4. 30 KM Beleid (GOW30)

De in dit bestemmingsplan voorgestelde reconstructie van het Vossenhol is gebaseerd op het nu geldende wegencategoriseringsplan van de gemeente Lingewaard. Hier wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km per uur voor gebiedsontsluitingwegen.
De huidige trend in ons land, mede gebaseerd op Europese richtlijnen en een in de 2e kamer aangenomen motie is, dat er binnen de bebouwde kom wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 30 km per uur en daar waar het volgens landelijke richtlijnen veilig kan 50 km per uur. De maximum snelheid mag volgens die richtlijnen naar 50 km per uur als er bijvoorbeeld door groenstroken gescheiden fietspaden zijn en de wegen zich niet bevinden in de buurt van scholen.
Deze beperking in snelheid over slechts 400 meter zal de doorstroming van het verkeer naar onze mening en die van de Veilig Verkeer Nederland niet negatief beïnvloeden.

Conclusie:

De voorgestelde inrichting van het Vossenhol moet worden aangepast en wel om de volgende reden:

1. De gemeente heeft zich niet aan haar toezegging gehouden om aanwonenden tijdig mee te nemen in het ontwikkelen van de plannen voor het Vossenhol.
2. Het mengen van woning gebonden en doorgaand verkeer kan in de voorgestelde inrichting van het Vossenhol niet voldoende veilig plaatsvinden, omdat het GOW30 beleid niet wordt toegepast.
3. Fietsers en voetgangers kunnen niet veilig het Vossenhol oversteken.
4. De leefbaarheid van de aanwonenden gaat onevenredig sterk achteruit bij de gekozen inrichting van het Vossenhol.

5. De groene inrichting en uitstraling van het Vossenhol, als onderdeel van de historische en mooie dorpskern Bemmel, zal volledig verdwijnen.
6. Met het oog op de toekomst, zou het kostenefficiënter en effectiever zijn om met het Vossenhol voor te sorteren op de GOW30 richtlijn.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen en een nieuw inrichtingsplan voor het Vossenhol te maken dat voldoet aan de belangrijkste wensen van de aanwonenden en om de maximum snelheid van het autoverkeer op het Vossenhol te beperken tot 30 km per uur.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]
Namens de Stichting Verkeersveiligheid en Leefbaarheid Vossenhol
[redacted]
E-mail: stichtingvossenhol@gmail.com

Bijlagen

1. Mailwisseling verontruste bewoner en [redacted] d.d. 12 september 2014
2. Vragen [redacted] met antwoorden college B&W d.d. 7 november 2014
3. Artikel over Wageningsestraat in Zetten d.d. 2 april 2021

Bijlage 1

-------- Origineel bericht --------
Onderwerp: Re: Dorpensingel
Datum: Fri, 12 Sep 2014 23:12:14 +0200
Van: [redacted]
Aan: [redacted]

Geachte [redacted]

Dank voor deze reactie en het feit dat u de noodzakelijkheid van informatie aan de betreffende bewoners herkent en erkent. Graag hoor ik binnen enkele weken wat de bestuurlijke reactie is.

Met vriendelijke groet

[redacted]

From: [redacted]
Sent: Friday, September 05, 2014 9:30 AM
To: [redacted]
Subject: RE: Dorpensingel

Goedemorgen [redacted],

Uw punt is duidelijk en helder.

Ik moet intern en met de gemeente Nijmegen bespreken hoe het een en ander kan worden geregeld, gericht op de door u gevraagde informatie-bijeenkomst. Zodra ik meer weet, zal ik u daarover informeren.

Naar verwachting kan ik binnen enkele weken terugkomen met een antwoord.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Gemeente Lingewaard

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 3 september 2014 15:41
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: Dorpensingel

Geachte [redacted]

Namens een aantal bewoners van de Vossenhol doe ik hierbij het formele verzoek en dring ik er op aan dat de gemeente op korte termijn een informatie-avond belegt voor inwoners Vossenhol en een aantal nummers Zandsestraat. Wij willen graag nadere informatie over de verkeersontwikkeling op dit stuk weg irt tot de Dorpensingel io. Wij merken daarbij op dat wij jaren geleden al aangedrongen hebben op het nemen van verkeersveilige maatregelen op deze ontsluitingsweg van de kern Bemmel. Deze weg heeft geen vrij-liggende fietspaden en is te smal voor 2 auto's als t.g.t. fietsers van de weg gebruikmaken. Tel daarbij op de lichte bochten en de vele schoolgaande kinderen die van deze weg gebruik maken en u kunt begrijpen dat wij als bewoners dagelijks ons hart vasthouden. Verder mag bij een verkeerstoename ook gedacht worden aan geluidsarm asfalt en een aantal andere maatregelen om van deze weg een passende ontsluiting te maken. Want laat duidelijk zijn dat wij horen dat er sprake is van een verkeerstoename van 30%, maar zijn heel benieuwd naar de onderbouwing. Wij hebben namelijk de indruk dat de dorpensingel een veel grotere aanzuigende werking zal hebben.

Al met al veel vragen en gelet op het voor de verdere besluitvorming noodzakelijke draagvlak is het verstandig ons tijdig te informeren om vertraging in het verdere proces te voorkomen. Wij gaan er vanuit dat de info-bijeenkomst via deze weg "geregeld" kan worden en dat formele verzoeken aan college en/of Raad niet nodig zijn. Zo niet dan horen wij dat graag. Overigens heeft de gemeente heeft hier een specifieke informatie verantwoordelijkheid richting de bewoners mede omdat het wijkplatform haar werkzaamheden gestaakt heeft. Dit geldt overigens ook mbt de inwoners van de Teselaar .... Die kunt u wellicht gelijk tijdens de informatie avond meenemen

Namens een aantal bewoners Vossenhol ...

[redacted]

[redacted]

From: [redacted]

Sent: Monday, August 25, 2014 12:57 PM

To: [redacted]

Subject: RE: Dorpensingel

Goedemiddag [redacted],

Bijgaand ontvangt u de gevraagde presentatie van december 2013.

Het heeft wat langer geduurd, maar ik beschikte niet over de juiste informatie en door de afstemming met Nijmegen en de vakanties heeft u even moeten wachten.

Ik ben uiteraard altijd bereid om het een en ander mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Gemeente Lingewaard

Van: [redacted]
Verzonden: zondag 3 augustus 2014 11:04
Aan: [redacted]; gemeente
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: Dorpensingel

Geachte [redacted] (of zijn vervangers),

Tot mijn spijt breng ik onderstaande email nogmaals onder uw aandacht. Wij hebben namelijk het gevraagde informatie- materiaal nog niet ontvangen. Mocht het versturen daarvan een probleem zijn, dan is het ook denkbaar dat u via mij een delegatie van bewoners uitnodigt voor een informatief gesprek.

Ik wijs u er voor de volledigheid op dat deze informatie ook op formele wijze te verkrijgen is, maar WOB-aanvraag moet toch niet nodig zijn hoop ik. Ik ga er daarom vanuit de gevraagde informatie binnen vier weken na heden 03-08- 2014 te kunnen ontvangen van u (of uw vervanger).

Namens een aantal bewoners Vossenhol Bemmel

[redacted]

From: [redacted]

Sent: Wednesday, June 11, 2014 7:07 PM

To: [redacted]

Cc: [redacted]

Subject: Re: Dorpensingel

Geachte [redacted],

Dank voor deze toezeggingen en wij zien de uitnodigingen graag tegemoet. Ik constateer echter dat u voor een belangrijk deel niet op onze brief / verzoek ingaat. Het gaat dan om het toesturen van alle informatie die tijdens die eerdere info avond is gewisseld. Daar zijn immers vast powerpoint presentaties, handouts ed. van. Mag ook een PDF van een onderliggende nota, rapport of plan zijn.

Graag zien wij die tegemoet en aangezien het openbaar materiaal is, moet dat geen probleem zijn.

Alvast dank

Namens een aantal bewoners Vossenhol Bemmel

[redacted]

From: [redacted]

Sent: Tuesday, June 10, 2014 12:53 PM

To: [redacted]

Cc: [redacted]

Subject: Dorpensingel

Goedemiddag [redacted],

Naar aanleiding van uw mail van 29 mei jl. kan ik het volgende meedelen.

In december van vorig jaar heeft er inderdaad een informatiebijeenkomst met betrekking tot de aanleg van de Dorpensingel plaatsgevonden. Het is jammer dat u daar niet bij betrokken bent geweest.

Bij toekomstige bijeenkomsten over de Dorpensingel zal dat wel gebeuren omdat de aanleg van deze nieuwe verbinding ook invloed kan hebben op andere wegen. Het is op dit moment nog niet vastgesteld hoe groot deze invloed zal zijn omdat er nog geen uitwerking van het verkeersmodel heeft plaatsgevonden. Laat onverlet dat het door u bedoelde gedeelte van het Vossenhol aandacht behoeft gericht op een veilige afwikkeling van het verkeer, waaronder fietsers.

Aan uw verzoek kan worden voldaan door de aanwonenden van het Vossenhol actief te betrekken bij de komende informatiebijeenkomsten. Dit verzoek willen we graag oppakken en zullen u daarover berichten zodra er een gelegenheid voordoet.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Gemeente Lingewaard

E-mailberichten van de gemeente Lingewaard kunnen niet worden beschouwd als formele uiting van enig bestuursorgaan van de gemeente Lingewaard.

De gemeente Lingewaard gebruikt e-mail niet om externe verplichtingen aan te gaan.
Aan persoonlijke opvattingen van medewerkers kunnen geen rechten worden ontleend.

Gemeente Lingewaard, Postbus 15, 6680 AA Bemmel.
Bezoekadres: Kinkelenburglaan 6, 6681 BJ Bemmel.
Tel. +31 (0)26 32 60 111 Fax +31 (0)481 46 46 31
E-mail: gemeente@lingewaard.nl
www.lingewaard.nl

E-mailberichten van de gemeente Lingewaard kunnen niet worden beschouwd als formele uiting van enig bestuursorgaan van de gemeente Lingewaard.

De gemeente Lingewaard gebruikt e-mail niet om externe verplichtingen aan te gaan.
Aan persoonlijke opvattingen van medewerkers kunnen geen rechten worden ontleend.

Gemeente Lingewaard, Postbus 15, 6680 AA Bemmel.
Bezoekadres: Kinkelenburglaan 6, 6681 BJ Bemmel.
Tel. +31 (0)26 32 60 111 Fax +31 (0)481 46 46 31
E-mail: gemeente@lingewaard.nl
www.lingewaard.nl

E-mailberichten van de gemeente Lingewaard kunnen niet worden beschouwd als formele uiting van enig bestuursorgaan van de gemeente Lingewaard.

De gemeente Lingewaard gebruikt e-mail niet om externe verplichtingen aan te gaan.
Aan persoonlijke opvattingen van medewerkers kunnen geen rechten worden ontleend.

Gemeente Lingewaard, Postbus 15, 6680 AA Bemmel.
Bezoekadres: Kinkelenburglaan 6, 6681 BJ Bemmel.
Tel. +31 (0)26 32 60 111 Fax +31 (0)481 46 46 31
E-mail: gemeente@lingewaard.nl
www.lingewaard.nl

avast Dit e-mailbericht bevat geen virussen en malware omdat avast! Antivirus actief is.

Geen virus gevonden in dit bericht.
Gecontroleerd door AVG - www.avg.com
Versie: 2014.0.4765 / Virusdatabase: 4015/8220 - datum van uitgifte: 09/16/14

schriftelijke vragen (art. 41 rvo)

datum	:	7-11-2014
steller(s)	:	[redacted]
onderwerp	:	Aanleg dorpensingel
ontvangst griffie	:	10 november 2014 (in te vullen door de griffie)

De onderstaande vragen zijn gericht aan het college van burgemeester en wethouders.

Verzocht wordt de vragen schriftelijk te beantwoorden.

Aanleiding / toelichting:

Voor bewoners van de Zandsestraat te Bemmel is afgelopen jaar een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd waar de ontwikkelingen rondom de Dorpensingel centraal stonden. Dit vanwege de te verwachten verkeerstoename op de Zandsestraat. Een groep bewoners van Vossenhol en Teselaar hebben gevraagd op een vergelijkbare wijze geïnformeerd te worden als de aanwonenden van de Zandsestraat. Daar al het verkeer van de dorpensingel en de Zandsestraat ook via de Vossenhol en Teselaar afgewikkeld moet worden en daarom ook daar, net als op de Zandsestraat, zal toenemen. Dit is mede een zorg van bewoners daar beide wegen geen vrij liggende fietspaden kennen, wat nu al in voorkomende gevallen gevaarlijke situaties oplevert. Bovendien leven bij bewoners vragen rondom de overlast die extra verkeer mogelijk met zich mee zal brengen.

Vragen:

1. Onderschrijft het college de wenselijkheid dat inwoners tijdig bij infrastructurele ontwikkelingen betrokken worden, afdoende informatie ontvangen en dat bij vragen getracht wordt deze op een adequate en tijdige wijze te beantwoorden?
2. Waarom is niet gereageerd op een verzoek van bewoners Vossenhol/Teselaar om een informatieavond over de afwikkeling van het verkeer na aanleg Dorpensingel?
3. Is het college bereid alsnog een dergelijk verzoek te honoreren?
4. Is het college bereid in het verdere traject richting aanleg van de dorpensingel bewoners van Vossenhol/Teselaar en aanwonenden van de Zandsestraat als groep uit te nodigen voor informatieavonden dan wel schriftelijke informatie te doen toekomen?
5. Zo nee, kan het college aangeven welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen en hoe zij van zins is de aanwonenden van Vossenhol/Teselaar in de toekomst te informeren?

Ondertekening:

[redacted], PvdA

gemeente lingewaard

beantwoording college

beantwoording vóór	:	8 december 2014	(in te vullen door de griffie)
behandelend ambtenaar	:	[redacted]	
onderwerp	:	Aanleg Dorpensingel	
datum beantwoording	:	25 november 2014	
verzenddatum	:	25-11-2014	(in te vullen door de griffie)

Naar aanleiding van bovenstaande vragen treft u onderstaand het antwoord van het college aan.

Inleiding / toelichting:
In december van vorig jaar heeft er een informatiebijeenkomst met betrekking tot de aanleg van de Dorpensingel plaatsgevonden. Deze bijeenkomst was gericht op de direct betrokkenen uit Nijmegen en Lingewaard. De aanwonenden van het Vossenhol en andere straten waren niet betrokken bij deze bijeenkomst. Bij toekomstige bijeenkomsten over de Dorpensingel zal dat wel gebeuren omdat de aanleg van deze nieuwe verbinding ook invloed kan hebben op andere wegen. Het is op dit moment nog niet vastgesteld hoe groot deze invloed zal zijn omdat er nog geen uitwerking van het verkeersmodel heeft plaatsgevonden. Laat onverlet dat het Vossenhol aandacht behoeft gericht op een veilige afwikkeling van het verkeer, waaronder fietsers.

Antwoorden:

1. Onderschrijft het college de wenselijkheid dat inwoners tijdig bij infrastructurele ontwikkelingen betrokken worden, afdoende informatie ontvangen en dat bij vragen getracht wordt deze op een adequate en tijdige wijze te beantwoorden?

   Wij onderschrijven de wenselijkheid dat bewoners tijdig bij infrastructurele ontwikkelingen betrokken worden, afdoende informatie ontvangen en dat bij vragen getracht wordt deze op een adequate en tijdige wijze te beantwoorden, zover dat uiteraard voor de betreffende bewoners relevant is.

2. Waarom is niet gereageerd op een verzoek van bewoners Vossenhol/Teselaar om een informatieavond over de afwikkeling van het verkeer na aanleg Dorpensingel?

   Zodra er een informatiebijeenkomst gericht op een uitwerking van de aanleg van de Dorpensingel zal worden belegd, zullen ook de bewoners van het Vossenhol worden uitgenodigd. Overigens moet wel worden vermeld dat er wel is gereageerd en dat aan [redacted], als woordvoerder van de bewoners van het Vossenhol, de power-point presentatie van de bijeenkomst van december 2013 ter beschikking is gesteld.

3. Is het college bereid alsnog een dergelijk verzoek te honoreren?

   Nee, voor de bewoners van alleen het Vossenhol vindt er geen aparte bijeenkomst plaats omdat er gezien de status van de Dorpensingel er geen aanleiding bestaat om een bijeenkomst te beleggen.

Het effect van de Dorpensingel op het Vossenhol kan nog niet worden geduid omdat de uitwerking van het verkeersonderzoek nog niet heeft plaatsgevonden.

4. Is het college bereid in het verdere traject richting aanleg van de dorpensingel bewoners van Vossenhol/Teselaar en aanwonenden van de Zandsestraat als groep uit te nodigen voor informatieavonden dan wel schriftelijk informatie te doen toekomen?

   Ja, zodra er meer bekend is omtrent de uitwerking van de Dorpensingel zijn wij bereid om de bewoners van Vossenhol/Teselaar/Zandsestraat te betrekken bij informatiebijeenkomsten dan wel schriftelijke te informeren over de stand van zaken.

5. Zo nee, kan het college aangeven welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen en hoe zij van zins is de aanwonenden van Vossenhol/Teselaar in de toekomst te informeren?

   Zoals hierboven is aangegeven zullen de bewoners bij een verdere uitwerking worden betrokken bij de plannen.

burgemeester en wethouders van Lingewaard,
de secretaris, de burgemeester,

De tijdsbesteding in financiële zin verbonden aan de behandeling en beantwoording van bovenstaande art. 41 rvo-vragen door de behandelend ambtenaar bedroeg: 1 uur x € 110,-- (uurtarief) = € 110,--

BE

WAGENINGSESTRAAT ENQUÊTE



▲ De Wageningsestraat: bijna kaarsrecht, uitnodigend om harder dan 50 per uur te rijden. FOTO ERIK VAN 'T HULLENAAR

Racebaan met drempels?

Bijna iedereen rijdt te hard op de Wageningsestraat in Zetten, op het 50-kilometergedeelte tussen station en scholengemeenschap HPC. Nieuwe metingen van de politie bevestigen het beeld van 'een racebaan'. Maar er iets aan doen is lastig, omdat de inrichting van de weg volgens automobilisten uitnodigen tot te hard rijden.

Bernardo van Hal
Zetten

De politie heeft onlangs een enquête naar alle aanwonenden van dit weggedeelte gestuurd en heeft met de lasergun snelheden opgemeten. Dit is uitgevoerd door agent-in-opleiding Coen ('geen achternaam vanwege toekomstige functie'). Onderdeel van de opleiding is het oppakken van één specifiek item en daarover een advies op te stellen. En omdat hij in Elst geplaatst is, wees de Zettense wijkagent hem op de klachten over structurele hardrijders op de Wageningsestraat.

Om feitelijke cijfers te krijgen, heeft Coen een 'nulmeting' uitgevoerd: hoe hard wordt er nou echt gereden? „Met de lasergun heb ik een half uur gemeten. Meer dan 75 procent van het verkeer komt boven de toegestane snelheid van 50 per uur uit."

Daarna heeft hij naar 32 adressen aan dit stuk Wageningsestraat een enquêteformulier gestuurd. Dat het probleem leeft, werd helder uit de respons: maar liefst 28 vragenlijsten kwamen retour. Hierbij lieten negen op de tien weten overlast van hardrijders te ervaren en meldden ze tevens dat de inrichting van de weg uitnodigt tot té hard rijden. Twee op de drie aanwonenden schatten in dat de pieksnelheid – de uitschieters – boven de 90 per uur ligt. Die vermoedens kwamen overeen met de metingen. Coen: 'Verschillende auto's reden 90-plus'. Eén van de respondenten geeft de verkeersveiligheid in zijn of haar straat een rapportcijfer 7, drie buurtgenoten komen tot een 6, de rest geeft een onvoldoende.

'Uit de enquête blijkt dat de aanwonenden de straat onveilig vinden en aanpassingen willen', vult agent-in-spé Coen aan. 'Ze denken aan betere bebording, meer controles en drempels'.

Maar de provincie is als wegbeheerder niet happig: de weg kent weliswaar veel fietsende schooljeugd en is officieel een 50 km-weg, maar ook een hoofdverkeersader voor Zetten én de naburige dorpen. Leusink: 'De wegbeheerder erkent het probleem, maar laat ook weten dat de weg formeel voldoet aan de inrichtingseisen.'

Coen heeft te horen gekregen dat de provincie wil overwegen de bebording te verbeteren. 'Maar het project is nog niet ten einde'. Hij wil de komende tijd hardrijders van het asfalt halen, langs de kant zetten en via een flyer informeren.

> **Meer dan 75 procent komt boven de toegestane snelheid van 50 per uur uit**
> —Agent-in-opleiding Coen



▲Henk Kraa, aanwonende van 'racebaan Wageningsestraat'. FOTO RAPHAEL DRENT

'Haal de extremen eruit'

Henk Kraa woont aan de Wageningsestraat en **vindt het niet vreemd dat mensen hier zo hard rijden.**

Bernardo van Hal
Zetten

Kraa beaamt dat hij zeker niet roomser dan de paus is. „Ik ben een keertje hier thuis weggereden en op het kleine stukje tot aan de rotonde liet ik ook 68 per uur door de lasergun noteren." Hij vindt het niet vreemd dat bestuurders de limiet van 50 per uur maar lastig kunnen respecteren. „Van 70 of 80 per uur schrik ik niet zo, maar daarboven wordt het niet normaal. Zonder dollen: ik denk dat enkele motorrijders in hun zesde versnelling richting de 200 per uur gaan."

Kraa woont langs het meest open en rechte gedeelte van de Wageningsestraat. „Je hebt diverse soorten extreme hardrijders: gewoon automobilisten die het leuk vinden het gaspedaal diep in te drukken, testrijders van de Porschedealer uit Heteren en sommige motorrijders. Vooral die twee laatste categorieën halen de 150 nog wel eens." En dat zijn op z'n zachtst gezegd geen wenselijke snelheden met fietspaden voor scholieren pal naast je.

Voor Kraa zelf zijn de extreme uitzonderingen het meest gevaarlijk. „Als ik achterwaarts m'n pad uitrijd. Als je dan een motorrijder met 170 op de teller niet goed kunt inschatten, zit die zo dwars door je autodeur. En laat staan als er kinderen gaan oversteken...."

In de ogen van Kraa hoeft de oplossing niet zo moeilijk te zijn. „Maak er buitengebied van, met een 60-kilometerlimiet en leg daar ook de bijbehorende flauwe drempels bij aan. Zo blijft het een hoofdroute, maar haal je de extremen eruit."

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)

(ink)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (e-mail)

ONTVANGEN 11 NOV. 2022

Aan de Gemeenteraad
Kinkelenburglaan 6
6681 BJ Bemmel

Bemmel: 10 november 2022

Betreft: Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard"
Nr. NLIMR0.1705-252-0N01.

Geachte heer, mevrouw,
Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

In het verleden zijn door diverse onderzoekbureaus een zestal opties gepresenteerd voor de mogelijke ontsluitingen op de Ovatonde vanuit Bemmel. Hieruit bleek dat het door de vorige Gemeenteraad aangenomen ontwerp de slechtste optie van alle onderzoeken was en toch heeft destijds de Gemeenteraad, mede door de enorme lobby van het dorp Ressen, vreemd genoeg hiervoor gekozen.
Afwikkeling van het verkeer via de Verlengde Herckenrathweg naar Ressen toe, waar simpel een doorsteek naar de Ovatonde gemaakt kan worden is ons inziens nog steeds de veiligste en goedkoopste oplossing. Immers deze weg is voldoende breed, heeft gescheiden fietspaden en niet op de minste plaats veel minder op en afritten. De door u geplande Dorpensingel van het Vossenhol leidt tot allerlei verkeersonveilige situaties door de onoverzichtelijke punten, zijstraten en op en afritten van bewoners zeker wanneer het verkeer, zoals door u berekend, ook nog eens gaat verdubbelen.

Uit de voortgang van de hele ontwikkeling van de dorpensingel koesteren wij geen verwachtingen meer dat het geheel anders gaat worden.
Desondanks willen wij dan toch nog graag de volgende aanbevelingen doen om voor ons aanwonenden de overlast nog enigszins te beperken.

- Het Vossenhol moet logischerwijs een 30 km weg worden. Verkeer komend uit Nijmegen Noord wordt afgewikkeld op een 30 km weg. Gemeente Nijmegen maakt van de Vossenpels volledig een 30 km weg, het is dus wel zo logisch om dit beleid ook door te trekken naar het Vossenhol. Bijkomend voordeel is minder geluidsoverlast en minder onveilige situaties.
- Rekening houden, in verband met de voorspelde toename van de geluidsoverlast door een correcte en slimme keuze wat betreft wegbekleding/asfalt.
- Tot slot wat wij al in een vroeger stadium aangegeven hebben maar daar nooit enige reactie op hebben gehad. Het op kosten van de gemeente aanbrengen van geluid remmende maatregelen aan onze woning zoals b.v. triple glas e.d.

Hierbij verzoeken wij u het ontwerp bestemmingsplan alsnog op deze punten aan te passen.

Vriendelijke groeten,

[redacted]

Aan de Gemeenteraad
Kuhlenburglaan 6
6681 BJ Bemmel

AFZ



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

Aan de gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Bemmel, 13 November 2022

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan 'Dorpensingel Lingewaard' NL.IMRO.1705.252-ON01.

Geachte leden van de gemeenteraad en alle andere geïnteresseerden,

Op 27 september 2022 zijn de ontwerpbestemmingsplannen 'ontwerpbestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard' NL.IMRO.1705.252-ON01 & 'Ontwerpbestemmingsplan Landschapszone – 12' (Dorpensingel Nijmegen) NL.IMRO.0268.BP24012-ON01 gepubliceerd.

Hierbij maken wij, eigenaar van het object plaatselijk bekend [redacted], [redacted] [redacted] en kadastraal bekend gemeente [redacted] (hierna te noemen: object), onze zienswijze kenbaar over het ontwerp bestemmingsplannen 'Dorpensingel Lingewaard' NL.IMRO.1705.252-ON01. Wij maken door deze zienswijze bezwaar op de procedure, de veiligheid en de leefbaarheid.

Procedures

Er zijn in de procedure rondom dit bestemmingsplan een aantal fouten gemaakt waaruit blijkt dat de Gemeente een onzorgvuldig en onvolledig proces voert. Allereerst zijn er bewoners niet uitgenodigd voor informatieavonden en/of werkateliers waardoor een aantal bewoners te laat of helemaal niet zijn geïnformeerd over de voorgenomen plannen. Hierdoor hebben wij en andere bewoners niet kunnen reageren en/of een stem kunnen laten horen over de plannen (zie ook reactienota's werkateliers).
Wij zijn zelf 2 keer niet uitgenodigd, voor de bijeenkomsten van 17 juni 2019 en die van 24 september 2019. De reden, voor de niet ontvangen uitnodiging, was dat wij geen huiseigenaren waren (bijlage 1_brief gemeente). Die opgegeven reden is onjuist en vinden wij enorm kwalijk. Sinds 15 maart 2018 zijn we eigenaar van het object. Daarnaast betreft dit plan wel degelijk bewoners en gebruikers van panden. Dit getuigd van een onvolledig en onzorgvuldig proces. Wij zijn dan ook van mening dat de werkateliers opnieuw ingepland dienen te worden waar alle belanghebbende voor uitgenodigd worden en het proces opnieuw dient plaats te vinden.

Ten tweede is de communicatie omtrent het voorgestelde plan en veranderingen daarin niet goed verlopen. De bijeenkomsten waren goed bezocht en de weerstand van de bewoners was duidelijk te merken, dit is ook te zien in de reactienota's van de 2 werkateliers en waarschijnlijk ook in de zienswijzen die ingediend worden op dit ontwerpbestemmingsplan. Het plan bleek al grotendeels vast te staan en er was weinig marge. Er zijn een paar aanpassingen gedaan aan het ontwerp naar aanleiding van het eerste werkatelier, zoals het respecteren van een aantal specifieke percelen en een schuine band tussen fietspad en rijbaan (bijlage2_ppt werkatelier). Het bevreemdt ons enorm dat er na de werkateliers ineens percelen worden gerespecteerd. Waarom wordt het ons object niet gerespecteerd? Wij hebben ons standpunt hierover niet over kunnen overbrengen. Daarnaast is het ons niet duidelijk waarom de desbetreffende percelen wel gerespecteerd kunnen worden en waarom kan dat niet bij andere percelen ?
De schuine band tussen fietspad en rijbaan is inmiddels weer verdwenen uit het ontwerp en is een rechte band geworden. Dit is zonder verdere toelichting teruggedraaid. Er is nadrukkelijk naar voren gebracht dat een rechtopstaande band onveilig is, zie ook onder het kopje Veiligheid.

Bij de inloopbijeenkomst op 18 oktober 2022, waar je zou mogen verwachten dat relevante vragen over het ontwerp, volledig worden beantwoord, kregen wij geen inhoudelijk antwoord op vragen rondom bovenstaande punten. Ook op de vraag waarom fietsers, na uitvoering van dit ontwerp, tegen de rijrichting in moeten fietsen om in de Ressensestraat te komen kon niet duidelijk beantwoord worden.

Ten derde is de digitale informatie die bij het voorgestelde plan hoort onvolledig. In het gemeenteblad van 5 oktober 2022 is bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard ter inzage ligt en dat het te raadplegen is www.ruimtelijkeplannen.nl of via www.officielebekendmakingen.nl.
Helaas is op ruimtelijkeplannen.nl is niet alle informatie beschikbaar. Om het verkeerskundig ontwerp Vossenhol goed en volledig te kunnen beoordelen is het noodzakelijk om ook de bijbehorende kaart voor het gedeelte waar dit bestemmingsplan op toeziet te kunnen raadplegen. Dit is niet mogelijk. Er is geen inrichtingsplan van de Vossenhol en geen kaart waar de toekomstige weg met fietspaden in te zien zijn op ruimtelijkeplannen.nl. Bijlagen van de inrichtingsplannen van Gemeente Nijmegen zijn wel volledig beschikbaar, waarom niet die van de Gemeente Lingewaard?

Tenslotte, is er een start gemaakt met gesprekken voor de verwerving van gronden voor de Dorpensingel. Deze vroegtijdige start van grond verwerven heeft heel veel weerstand opgeroepen. Destijds was er wellicht al wel een ontwerp, maar dat ontwerp was nog nooit ter inzage gelegd en formele inspraak op dat ontwerp had nog nooit plaats gevonden.

Wat was de reden om deze gesprekken al te voeren, er was immers nog helemaal geen plan waarvoor aangekocht diende te worden, laat staan een plan waarvoor een volledige schadeloosstelling vergoedt mocht worden. Wij hebben destijds onnodig tijd besteed. Ook hier vinden wij dat de gemeente een onvolledig en onzorgvuldig proces voert.

Wij maken bezwaar op het gehele ontwerp bestemmingsplan omdat niet het volledige ontwerpbestemmingsplan, inclusief bijlagen ter inzage is gebracht en dus niet volledig te raadplegen is en dat de Gemeente een onvolledig en onzorgvuldig proces voert.

Veiligheid

Voor de aanpassing van de Vossenhol wordt de weg 2x zo breed en zullen er verhoogde fietspaden worden aangelegd. Wij ervaren elke dag dat het fietsen op de huidige Vossenhol en het oversteken met fiets en/of auto onveilig kan zijn. We willen hierin graag een verbetering zien en zijn blij dat de gemeente iets wil doen aan de veiligheid. Echter, in het huidige ontwerp hebben wij geen vertrouwen! Wij hebben bezwaar op de inrichting van het hele ontwerp, de fietsersveiligheid en oversteekbaarheid. Het huidige plan is gefocust op een vlotte en goede doorstroming van gemotoriseerde voertuigen en houdt totaal geen rekening met ontsluiting van de aanliggende objecten.

Oversteekbaarheid: auto

De vossenhol is een bochtige weg met veel uitritten en kruispunten. De huidige weg is niet veilig te noemen, maar met het voorgestelde plan voor de Vossenhol wordt het in onze ogen niet veiliger. Zoals het ontwerp nu voorligt is het na inrichting onmogelijk om op een veilige wijze de Vossenhol op te rijden, zowel richting de rotonde van de Herckenrathweg als richting de Zandsestraat en wij zullen uitleggen waarom; het is het gemotoriseerde verkeer na inrichting toegestaan om 50 kilometer per uur te rijden, dit is 13,9 meter per seconden. Daarnaast zal de hoeveelheid gemotoriseerde voertuigen met 30% toenemen. De inrichting wordt zo aangelegd dat het verkeer doorstroomt. Dit zal resulteren in stroom van veel gemotoriseerd verkeer over de Vossenhol. Daarnaast is er een vrij liggend fietspad waar verschillende type fietsers met verschillende snelheden overheen rijden. Om

met deze toekomstige inrichting, verkeersintensiteit en snelheid van 13,9 m/s is het niet mogelijk om op een veilige wijze de Vossenhol op te draaien vanaf ons object.

Wij maken hier dan ook bezwaar op de inrichting van de gehele weg en de voorgestelde maximum snelheid. Wij zijn van mening dat bij de voorspelde drukte van gemotoriseerd verkeer een snelheid van 30 km/uur (8,3 m/s) veel beter op zijn plaats.

Oversteekbaarheid: fiets

Hoewel er vier kruisingen zijn met straten, zijn er maar 2 oversteekplaatsen gepland in het voorgestelde plan. De oversteekplaatsen ter hoogte van de Ressensestraat en de Teselaar zijn niet veilig uitgevoerd. In het ontwerp is nu weergegeven dat wanneer een fietser vanaf de oostzijde van de Vossenhol naar de Ressensestraat wil, deze fietser in tegengestelde richting op het fietspad moet fietsen om de Ressensestraat in te fietsen. Ter hoogte van de Teselaar is geen elke ruimte op/in de middengeleider gereserveerd om als fietser veilig te kunnen staan en is de oversteek situatie voor de fietser onduidelijk.

Op de oversteekplaatsen maken wij bezwaar omdat deze niet veilig zijn en er is op de andere kruisingen geen aandacht besteed aan oversteekbaarheid.

Daarnaast geeft het ontwerpbestemmingsplan geen duidelijkheid over de middengeleiders en oversteekmogelijkheden voor fietsers en wandelaars. Tevens wordt er ook geen duidelijkheid gegeven over hoe er ter plaatse van de middengeleiders door overstekende fietsers veilig kan worden ingevoegd op het verhoogde fietspad. Hier rijden namelijk verschillende type fietser met verschillende snelheden overheen. Met het aanleggen van middengeleiders wordt schijnveiligheid gecreëerd. Er wordt alleen gekeken naar het veilig oversteken van de rijbaan, maar niet naar het veilig invoegen of het veilig kunnen opstappen van de overstekende fietser op het fietspad. De oversteekplaats op de kruising met de Ressensestraat is ook onduidelijk, daar is op 1 middengeleider een oversteekplek voor fietsers. Maar dat betekend dat fietsers die oversteken en richting de Ressensestraat willen gaan, dus tegen het verkeer in moeten fietsen.

Wij maken dan ook bezwaar te de gehele inrichting van de weg en de oversteekplaatsen.

Op dit moment kunnen wij vanaf onze oprit aan beide kanten het verkeer niet goed aan zien komen en moeten wij op goed geluk oversteken, zie ook bijlage 3 (bijlage 3_situatie schets). Aangezien wij voor het voorgestelde plan een heel stuk voortuin moeten inleveren en de overburen ook, betekend het dat wij nog minder goed zicht hebben. Daarbij moeten wij een nog groter oppervlakte overbruggen om aan de overkant te komen.
Wij hebben al eerder aangegeven dat wij met 2 jonge kinderen niet zouden kunnen oversteken als de fietspaden verhoogd worden aangelegd, omdat ze hun fiets moeten optillen om het fietspad op te komen. Na het eerste werkatelier (waar wij niet voor uitgenodigd zijn) zijn schuine banden aanbracht in het ontwerp, maar die zijn er in het huidige ontwerp weer uit gehaald (zie ook kopje procedure). Bij de inloopbijeenkomst op 18 oktober 2022 werd duidelijk gemaakt het advies ten opzichte van oversteken, met bijvoorbeeld een fiets, in het voorgestelde plan volgende is: U moet gebruikmaken van de oversteekplekken. Deze oversteekplekken zijn gepland op de kruising met de Teselaar en de Ressenseweg, maar niet op de kruising met de Bosweistraat en de Van Ambestraat, wat voor ons en vele andere bewoners van de buurt betekend dat wij dus niet meer de straat recht kunnen oversteken, maar eerst naar een oversteekplaats moeten gaan om daar veilig te kunnen oversteken. Hierin beaamt de gemeente dat gewoon oversteken zoals we nu doen, dus simpel weg niet meer veilig is.

Een simpel voorbeeld wat dit voor ons zal betekenen: Om met mijn kinderen naar school te gaan gebruiken wij de bosweistraat, dat kruispunt zit op 20 m van ons huis in noordelijke richting. Op dit moment kunnen zij recht oversteken. In de toekomstige plannen ziet het er zo uit: wij fietsen eerst 100 m naar het zuiden, om vervolgens over te steken bij de Ressensestraat, om vervolgens weer 100 m terug te fietsen, ons huis te passeren en dan de bosweistraat in te slaan. En dan nog maar niet te spreken over de terugreis vanuit de Bosweistraat naar het object. Om dit veilig te doen, dienen wij

eerst naar de rotonde, Herckenrathweg te fietsen, om vervolgens weer terug te fietsen. Hier maken wij bezwaar tegen en verwachten dat er ook twee veilige middengeleiders komen ter hoogte van de Bosweistraat en de Van Ambestraat zodat alle fietsers veilig kunnen oversteken. Ruimte beslag mag nooit leidend zijn in ruimtelijke ontwikkelingen.

Wij nodigen de gehele raad uit voor een kopje koffie bij ons thuis om eens te ervaren hoe moeilijk het in de huidige situatie al is om over te steken.

Ten aanzien van de inrichting willen wij geen verhoogde fietspaden en verzoeken om veilige oversteekmogelijkheden bij alle kruispunten.

fietsersveiligheid

Allereerst is er door de firma Goudappel, in het rapport verkeerseffecten dorpensingel, alleen geanalyseerd hoeveel gemotoriseerde voertuigen over de weg gaan en is niet gekeken naar fietsers en wandelaars. Wij achten de uitspraken over fietsersveiligheid daarmee niet bewezen. Er ontbreekt ook een reactie van de fietsersbond en daar zouden wij wel heel erg benieuwd naar zijn. Er zijn wel degelijk bewijzen dat het huidige ontwerp de fietsersveiligheid niet ten goede komt en er is geen rekening gehouden met ontwikkelingen van het fietsverkeer in de toekomst. Dit willen we hieronder even toelichten.

Het belangrijkste is wel dat het ontwerp bestemmingsplan en specifiek de inrichting voor de Vossenhol verouderd is en daarmee voldoet het fietspad niet aan de huidige veiligheidsnormen van de CROW (ref. 1). Sinds Juni 2022 is de adviesbreedte van 2.0m naar 2.3 m gegaan voor een enkelvoudig fietspad maar met de rand van het fietspad, wat geen aflopend band meer is, moet rekening gehouden worden met een 0.3-0.5m extra voor schuwafstand tot de rand. Het voorgestelde ontwerp voldoet niet aan deze eisen. Daarnaast is er in het voorgestelde ontwerp ook nog geen rekening gehouden met verlichting, zoals straatlantaarns, welke ook invloed kunnen hebben op de breedte van de fietspaden. Zeker omdat aan beide kanten een perceelgrens ligt en er geen marge is.

De verhoogde fietspaden in het voorgestelde plan hebben een kantopsluiting (randje), die een groot gevaar vormt voor de fietsers. Wij hebben hier grote bezwaren tegen en begrijpen niet waarom er voor deze optie is gekozen. Wij denken dat de reden de verbeterde doorstroming van auto's is. Door verschillende oorzaken (inhalen, achterom kijken, ...) kan een fietser de kantopsluiting raken. Dit is na "vallen door gladheid" de belangrijkste oorzaak bij enkelvoudige fietsongevallen. 14% van de eenzijdige ongevallen is door het raken van een opsluitband (ref. 2). Het advies van de fietsersbond: 'De afscheiding tussen fietspad en trottoir dient daarom altijd vergevingsgezind te zijn: óf vlak óf schuin' wordt in dit plan dus niet gehandhaafd en zal een groter gevaar opleveren voor de fietsers. Dit gevaar is nog groter bij oudere fietsers en aangezien wij ook rekening moeten houden met de vergrijzing van Lingewaard en Nederland in het algemeen, zijn wij fel tegen in een verhoogd fietspad.

Helaas zien wij de ontwikkelingen van fietsverkeer in de toekomst ook nergens terug in de voorstellen. De afgelopen jaren zijn er steeds meer bakfietsen, e-bike en pedelecs op fietspaden en deze trend zet zich door (ref. 3 &4). Het verschil in snelheid en massa ten opzichte van het overige verkeer zorgt voor meer risico's (ref. 4). Daarnaast kunnen bochten en obstakels (zoals randjes of paaltjes) door de verschil in snelheid een risico vormen (ref. 4).

Om elkaar te kunnen passeren op een verhoogd fietspad van 2.0m met een rechte band, heb je niet veel ruimte om te manoeuvreren en dit zal de fietser-veiligheid in het geding brengen. Wij vrezen voor meer ongelukken door de verhoogde fietspaden en vragen daarom af te zien van de verhoogde fietspaden.

Ten aanzien van de inrichting van de Vossenhol hebben wij bezwaren tegen de verhoogde fietspaden en het verouderde inrichtingsplan, welke niet aan de huidige eisen voldoet en het gemis van analyse van de fietsersveiligheid en een advies van de fietsersbond.

Leefbaarheid

Uit de voorgestelde plannen komt duidelijk naar voren dat de leefbaarheid van Lent en Ressen wordt vergroot. De reden daarvoor is dat er minder verkeer op die wegen komt en meer verkeer via Bemmel gaat, dus een betere ontsluiting van al het verkeer vanuit Nijmegen via Bemmel. Al dat verkeer komt via Bemmel en met dit voorgestelde plan komt er nog meer verkeer door Bemmel. Zonder plan zijn het 5400 mvt/etmaal en met dit plan gaan we naar 5700 mvt/etmaal. Waar de leefbaarheid in Lent en Ressen zal worden vergroot, geldt voor Bemmel het tegenovergestelde. Als inwoner van Bemmel vragen wij ons af of de leefbaarheid van het ene dorp belangrijker is dan die van het andere. Er zijn vele andere mogelijkheden om het verkeer van Lent en Ressen te ontsluiten, maar die zijn meteen van tafel geschoven als opties, zonder goede verklaring.
Als de Vossenhol een 50km weg blijft, zal de leefbaarheid achteruit gaan. Wij snappen dat doorstroom belangrijk is, maar niet ten koste van onze leefbaarheid en onze veiligheid. Het rapport van Veilig Verkeer Nederland wat al eerder is aangeboden door de Werkgroep Vossenhol (bewonersinitiatief) laat zien dat de beoogde doorstroom met 30km niet in het geding is en dat er aan het huidige wegontwerp ook weinig hoeft te veranderen om dit te kunnen realiseren.

Ook blijkt uit de analyse van Goudappel dat de doorstroom in Lent bij 30km/uur niet in het geding is. Als we kijken naar het rapport van Goudappel staat er dat er op de Vossenpelsestraat met het plan 5.600 mvt/etmaal langskomen, dit is vergelijkbaar met de prognose voor de Vossenhol. De conclusie voor de Vossenpelsestraat luidt: '*De verkeersintensiteit met het realiseren van de Dorpensingel daalt naar circa 5.600 mvt/etmaal. Dit is aanzienlijk minder dan als er geen Dorpensingel gerealiseerd gaat worden. De verkeersbelasting past daardoor beter bij de functie en de vormgeving van de weg.*' De Vossenpelsestraat is al grotendeels 30Km zone (Nijmeegse deel), waarom kan daar wel een goede doorstroom gerealiseerd worden met 5.600 mvt/etmaal en kan dat niet op de Vossenhol bij een 30km zone? Waarom moet de Vossenhol, met een vergelijkbare hoeveelheid mvt's dan 50km/h blijven? De gemeentegrensovergang van Nijmegen naar Lingewaard is duidelijk zichtbaar, in het wegdek en fietspad en de maximum snelheid, maar daarmee dus ook de leefbaarheid per gemeente helaas.

Bij de voorgestelde plannen maken wij bezwaar tegen de aanleg van de 'dorpensingel' omdat dat de leefbaarheid in Bemmel verslechterd en het hanteren van de 50km zone. Een 30 km zone voor de Vossenhol is een passend alternatief en daarvoor kan het wegontwerp niet veel te veranderen van de huidige situatie. Als dat niet gebeurt zijn wij van mening dat het niet meer leefbaar is op het [redacted], [redacted] [redacted].

Mocht onverhoopt de gemeente Lingewaard beslissen dit plan door te zetten, dan willen wij de volgende punten geregeld zien;

1) Extra isolerende maatregelen in huis, aangezien de straat dichterbij ons huis komt te liggen en de hoeveelheid verkeer ontzettend stijgt. Wij achten dit noodzakelijk om onze leefbaarheid te kunnen garanderen.
2) Een klimaatbeheersingssysteem zodat wij op een gezonde manier kunnen ventileren. Ramen open zal zorgen voor geluidsoverlast, fijnstof en andere uitstootgassen van gemotoriseerd vervoe, welke met 30% zal toenemen en dichter op ons huis zullen komen.
3) Toezegging dat wij een heg van hoger dan de standaard hoogte van 1.0 m mogen plaatsen als erfscheiding om inkijk, geluidshinder en fijnstof tegen te gaan. Een heg van 1.0m kan daar niet voor zorgen en zou toch minstens 2.0m hoog moeten zijn om dit te kunnen verwezenlijken.
4) Toezegging dat wij onze oprit mogen verleggen, en dat alle kosten en leges, welke hiermee gemoeid zijn voor rekening van de gemeente zijn. De verlegging van de oprit zorgt ervoor dat

wij op een veiligere manier kunnen oversteken. Wij hebben deze verlegging tot op heden nog niet concreet ingang gezet om omdat de plannen van de gemeente inzake de Dorpensingel al enige jaren aangekondigd zijn maar wij nooit de exacte plannen kenden.

Conclusie

Wij als eigenaren van het object ([redacted]) en als inwoners van Bemmel hebben bezwaren tegen het ontwerp bestemmingsplan 'Dorpensingel' en voelen ons niet gehoord. Voor het huidige plan is er een deel van onze tuin nodig, deze zullen wij niet ter beschikking stellen. Wij hebben niet de volledige informatie tot onze beschikking gehad om het gehele ontwerp te beoordelen. Tevens hebben wij in dit schrijven aangegeven dat wij op het gehele ontwerp bestemmingsplan bezwaar hebben.

Gelet op het voorstaande is duidelijk geworden dat er voor ons nog veel te veel vragen zijn en/of oplossingen gekozen zijn welke voor ons niet akkoord zijn.

Wij willen de raad vragen om al onze bezwaren in overweging te nemen en te overwegen of het plan wat voorligt wel het juiste ontwerp kent. Er is veel ontevredenheid onder de bewoners in de buurt, mede door het minimale gevoel van participatie.
Wij verzoeken u om het project opnieuw op te starten in samenwerking alle belanghebbende en te gaan voor een veiligere en leefbaardere optie van een 30km/uur weg die niet zo breed hoeft te worden, met meer en betere oversteekplekken en waar veel meer draagvlak voor is.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan in zijn huidige vorm niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.
Voor bijlagen en referenties; zie hieronder.

Hoogachtend,

[redacted]

Referenties

Ref 1: CROW rapport, in te zien op: Rapportage (fietsberaad.nl)
Ref 2: Kantopsluitingen internet referentie: Kantopsluitingen – Fietsersbond Haagse regio
Ref 3: Internet referentie E-bike domineert fietsverkopen in 2021 | RAI Vereniging
Ref 4: SWOV (2022). Elektrische fietsen en speed-pedelecs. SWOV-factsheet, mei 2022. SWOV, Den Haag . Elektrische fietsen en speed-pedelecs (swov.nl)

bijlage 1_brief gemeente uitleg over niet ontvangen uitnodiging voor bijeenkomst 17 juni 2019
bijlage2_ppt werkatelier

Bijlage 1 brief gemeente uitleg over niet ontvangen uitnodiging voor bijeenkomst 17 juni 2019

Nijmegen

gemeente lingewaard

Aan de bewoners/gebruikers van
[redacted]

Uw brief van		Behandeld door	[redacted]
Uw kenmerk		Doorkiesnummer	[redacted]
Zaaknummer		Onderwerp	uitnodiging bijeenkomst aanpassingen Vossenhol in het kader van project Dorpensingel
Bijlage(n)			
Datum	13 juni 2019		

Beste heer, mevrouw,

Onlangs verstuurden wij een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst op 17 juni over voorgenomen aanpassingen aan het Vossenhol. Doordat we de eigenaren hebben aangeschreven, heeft een aantal bewoners/gebruikers van de panden aan het Vossenhol de uitnodiging niet ontvangen. Hierdoor kan onbedoeld de indruk zijn ontstaan dat deze bewoners/gebruikers niet welkom zijn bij de bijeenkomst van 17 juni. Uiteraard bent u als bewoner van harte welkom op de informatiebijeenkomst!

Wij excuseren ons voor eventueel ongemak. We hopen u ondanks deze late correctie alsnog te ontmoeten komende maandag.

Voor de goede orde: in de toekomst wordt u gelijktijdig met de eigenaren van woningen aan het Vossenhol geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het projectteam Dorpensingel,

[redacted]
Projectmanager

bijlage2_ppt werkatelier

gedeelte waarin aanpassingen staan naar aanleiding van eerste werkatelier:

Nijmegen

gemeente lingewaard

ONTWERP: Uitgangspunten

- Veilige variant met minimale breedte
- Verhoogde fietspaden voor veiligheid
- Boom en perceel nr. 20 respecteren
- Rijweg midden tussen woningen 22 en 49/51
- Feitelijke erfgrens bij 55/57 respecteren
- Bomen in park respecteren
- Perceel nr. 6 respecteren

Nijmegen

gemeente lingewaard

ONTWERP: Aanvullingen t.o.v. juni

- Schuine band tussen fietspad en rijbaan
- Inritconstructies bij zijwegen
- Zebra bij rotonde
- Ventweg naar Teselaar
- Middengeleiders bij Teselaar
- Fietspad achter bomen langs in park
- Geen verkeersremmer, wel bij BBkom grens

Bijlage 3_situatie schets

Huidige zicht in noordelijke richting ziet er zo uit: met het plan zouden we 1.5m voortuin moeten inleveren. Maar als de fietspaden aan de huidige normen gaan voldoen, zal dit meer richting 2.5m gaan....



Hier zien we de auto's niet aan komen. Geregeld gebeurd het dat we met de fiets oversteken en dat een auto die van de noordelijke kant komt (vanaf rotonde) moet remmen omdat wij nog niet eens halverwege zijn. En in de toekomst moeten wij 2x zoveel oppervlakte overbruggen om over te steken.

In de toekomst zal het zicht iets van 1.5 m terug zijn, dan ziet dat er zo uit.



Op ons perceel staan idd veranderingen gepland maar niet op die van de buurman (perceel nummer 20 zal worden gerespecteerd.) die ons zicht belemmeren. De boom die blijft staan staat ook in beeld. Dus het zicht zal in onze ogen alleen maar erger worden en we moeten dan ook nog een 2x zo brede straat oversteken.

Het zich de andere kant op is iets beter en zal misschien door een bredere weg wel breder worden. Maar daar is het oversteken vanaf de overkant een probleem (je ziet het verkeer vanuit lent niet aankomen). In de winter is het iets beter dan in de zomer.
Als wij met de fiets komen vanaf Lent, dan stoppen we altijd eerst op de stoep om goed te kunnen kijken of we kunnen oversteken en dan rennen we alsnog omdat er, voor je er erg in hebt, een auto langs kan komen (omdat je die niet kan zien).
Hier de foto's vanaf de andere kant.
Huidige situatie



De toekomstige situatie (1.5 terug op het perceel).



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (telefoonnummer)
(ink)

Gemeenteraad
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Bemmel, 11 november 2022

Betreft: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard”
Planidentificatienummer NL.IMRO.1705.252-ON01

Geachte raad,

Op 27 september 2022 is het ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard” bekendgemaakt. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

We hebben de volgende argumenten om bezwaar te maken tegen het ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard”:

1. Geluidsoverlast
Allereerst constateren wij dat de metingen in het rapport (akoestisch onderzoek wegverkeer voor de verbindingsweg vanaf de N325 naar Bemmel, DGMR, 17 december 2021) zijn uitgevoerd in de coronaperiode (2020-2021) waarin het aantal verkeersbewegingen significant lager is geweest dan de periode daarvoor en daarna. Wij baseren ons hierbij o.a. op de cijfers van het CBS (https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/welvaart-in-coronatijd/mobiliteit). U zult hierbij opmerken dat het aantal verkeersbewegingen met personenauto’s in sommige weken wel met minimaal 25% is gedaald t.o.v. 2019!

Personenverkeer t.o.v. 2019

Week	Doordeweeks, 2020 (2019 = 100)	In het weekeinde, 2020 (2019 = 100)	Doordeweeks, 2021 (2019 = 100)	In het weekeinde, 2021 (2019 = 100)	Doordeweeks, 2022 (2019 = 100)	In het weekeinde, 2022 (2019 = 100)
1	87	102	69	68	90	84
2	101	103	76	64	84	87
3	100	102	73	65	83	84
4	105	106	74	66	85	92
5	103	103	74	46	86	86
6	99	89	58	61	85	92
7	99	92	69	68	81	83

Ons inziens zijn de metingen uit de rapportage derhalve niet representatief voor de huidige situatie. Aangezien de uitkomsten uit voornoemd rapport bovendien worden meegenomen in de berekeningen waarin de maximale geluidsbelasting voor de toekomst wordt berekend en waarmee uiteindelijk wordt geconcludeerd dat deze niet wordt overschreden, zijn wij dan ook stellig van mening dat de uitkomsten van deze rapportage niet gebruikt kunnen worden en nieuwe metingen dienen plaats te vinden. Wij merken hierbij tevens op dat in het rapport ook geen rekening wordt gehouden met de toename van het aantal verkeersbewegingen wanneer het nieuwbouwplan (De Pas) wordt gerealiseerd. Ook dit baart ons zorgen.

Daarnaast willen wij opmerken dat wij in de huidige situatie zowel binnen als buiten onze woning al veel geluidsoverlast ervaren. Sinds de coronaperiode werken wij grotendeels thuis. Onze werkplek is gesitueerd aan de voorzijde van onze woning en ondanks dat onze woning is voorzien van dubbele beglazing en de spouwmuur recentelijk is geïsoleerd, ervaren wij m.n. overdag geluidsoverlast van het gemotoriseerde verkeer wat zich over de Zandsestraat/Vossenhol beweegt. U kunt zich voorstellen dat wij er daarom dan ook geen voorstander van zijn dat het aantal verkeersbewegingen intensiveert met nog meer geluidsoverlast tot gevolg.

Onze oplossing voor deze problematiek bestaat uit de toepassing van alle onderstaande punten;

- *Inachtneming van de GOW30 of classificatie erftoegangsweg (maximumsnelheid 30km).*
- *Actief ontmoedigingsbeleid gemeente voor vrachtwagen- en agrarisch verkeer gebruik Dorpensingel.*
- *SMA NL5 asfalt over gehele Dorpensingel (ook het asfalt van het kruispunt met de Teselaar wat nog in goede staat zou zijn).*
- *Plaatsing snelheidsdisplay('s) https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/scripties/dynamische-snelheidsdisplays/rapportage.aspx.*
- *Vergoeding gemeente geluidswerende aanpassingen woning (o.a. geluidsisolatie, geluidswerende kozijnen+glas).*
- *Handhaving.*

2. Trillingen

Op moment van schrijven zijn er diverse gaten/putten en een golving in de wegdek ter hoogte van de woningen Zandsestraat nummer 2 en 4. Wanneer vrachtwagens en tractoren met de nu geldende 50km/u langs onze woning rijden, dan worden er naast harde bonken/klappen ook trillingen in onze woning waargenomen. De vraag is wat dat heeft gedaan voor de staat van onze woning tot nu toe, maar wij maken ons daardoor tevens zorgen over de rammelstrook zoals deze gepland staat in het bestemmingsplan.

In het ontwerp wordt nl. een snelheidsbeperkende maatregel (nagenoeg vlak voor onze oprit!) voorgesteld waarbij er gebruik gemaakt wordt van een deels niet overrijdbaar object in combinatie met een rammelstrook.
Uitgaande van onze ervaring dat de bodem zeer veel trillingen doorgeeft aan de woning, is het

niet wenselijk om een rammelstrook voor de woning te creëren en zal er een ander oplossing gezocht moeten worden om de auto's zich aan de geldende 50 km/u te houden.

Onze oplossing voor deze problematiek bestaat uit de toepassing van alle onderstaande punten:

- *Het geheel niet plaatsen van een verhoogde middenberm met rammelstrook, maar slechts een optische markering.*
- *Inachtneming van de GOW30 of classificatie erftoegangsweg (maximumsnelheid 30km).*
- *Actief ontmoedigingsbeleid gemeente voor vrachtwagen- en agrarisch verkeer gebruik Dorpensingel.*
- *SMA NL5 asfalt over gehele Dorpensingel (ook het asfalt van het kruispunt met de Teselaar wat nog in goede staat zou zijn).*
- *Plaatsing snelheidsdisplay('s) https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/scripties/dynamische-snelheidsdisplays/rapportage.aspx.*
- *Vergoeding gemeente geluidswerende aanpassingen woning (o.a. geluidsisolatie, geluidswerend glas en kozijnen).*
- *Handhaving.*

3. Plaatsing en ontwerp snelheidsbeperkende maatregel voor oprit [redacted]
Brengt ons bij het laatste maar zéker niet het minste punt. Zoals bij punt 2 aangegeven creëert de voorgestelde snelheidsbeperkende maatregel t.w. de middengeleider met rammelstrook, meer geluidsoverlast en trillingen in huis.
Plaatsing van het object nagenoeg *voor* de oprit creëert daarbij een gevaarlijk situatie voor (a) bewoners/bezoekers (wandelaars/fietsers) en (b) verslechtert toegang tot en vertrek van de woning voor auto met caravan of aanhanger.

(a) Wanneer wij in de nieuwe situatie vanuit onze oprit, wandelend of per fiets, de Zandsestraat willen oversteken, dan is er geen mogelijkheid dit veilig te doen:

- Wanneer wij te voet willen oversteken dan zullen wij op het fietspad moeten lopen en blijven staan totdat het mogelijk is om over te steken. Gezien de te verwachten drukte op zowel het fietspad als de weg, kan dit tot gevaarlijke situaties leiden.
- Wanneer wij per fiets willen oversteken geldt hetzelfde. Wanneer wij naar de Ressensestraat willen (waar wij nu geregeld gebruik van maken per fiets) lijkt het er in de nieuwe situatie op dat wij met de fiets naar het kruispunt moeten rijden … een u-bocht moeten maken richting rotonde Vossehol en vervolgens ter hoogte van de Ressensestraat bij de middengeleider weer moeten oversteken. Er is door het verhoogde fietspad geen kortere en veilige toegang mogelijk tot het fietspad.

Aangezien wij een zoon van 14 jaar hebben, die regelmatig (ook met vrienden) met bovengenoemde situaties geconfronteerd zal worden, hechten wij er zéér veel waarde aan dat het oversteken vanaf onze oprit als zwakkere verkeersdeelnemers, uitermate veilig kan gebeuren. Dat lijkt nu niet het geval te zijn.

(b) Wanneer wij met de auto vanuit onze oprit de Zandsestraat willen oversteken of op rijden, dan voorzien wij onveilige situaties voor zowel de overige verkeersdeelnemers als onszelf.

Wanneer men (bewoners, postbezorgers, leveranciers, bezoekers) in de nieuwe situatie namelijk met de auto (al dan niet met aanhanger) de oprit wil verlaten, zal men met de auto half op het fietspad moeten gaan staan om de weg te kunnen oversteken, wat de veiligheid van de fietsers uiteraard niet ten goede komt. De vraag daarbij is tevens of wij nog naar links kunnen afslaan met een caravan of aanhanger. Deze vraag zouden wij daarom ook graag van u beantwoord willen zien. Dit is eerder in een Teams gesprek met leden van het project besproken/afgestemd en tijdens dit gesprek is aangegeven dat hier rekening gehouden zal worden in het ontwerp. Het ontwerp is echter nog steeds hetzelfde als 1 ½ jaar geleden. Wij zouden graag een wijziging van het ontwerp willen zien, waarbij wij zien dat hier rekening mee is gehouden.

Onze oplossing voor deze problematiek bestaat uit de toepassing van alle onderstaande punten:

- *Het geheel niet plaatsen van een verhoogde middenberm met rammelstrook, maar slechts een optische markering, zodat naar links oversteken met caravan/aanhanger mogelijk wordt.*
- *Oversteekplaats voetgangers/fietsers creëren naast onze oprit*
- *Inachtneming van de GOW30 of classificatie erftoegangsweg (maximumsnelheid 30km).*
- *Plaatsing snelheidsdisplay('s) https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/scripties/dynamische-snelheidsdisplays/rapportage.aspx.*

Helaas zien we ons genoodzaakt een waardeschatting van onze onze woning te maken en eventuele schade door aanpassing van de weg, of aanpassing van de woningen dat gemaakt moeten worden om dezelfde leef comfort te behouden, te verhalen op de gemeente.

Gezien onze bovengenoemde bezwaren verzoeken wij u deze zienswijze bij uw definitieve besluitvorming te betrekken en niet tot vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] en [redacted]
[redacted]

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)

Aan de gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

Bemmel, 14 november 2022

Betreft: zienswijze bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard.

Geachte raad,

Op 27 september 2022 is het ontwerp bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard bekendgemaakt. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over het ontwerp bestemmingsplan.

1) Oversteekbaarheid en mogelijkheid tot (in- en uit)parkeren op/bij eigen erf.

Volgens het huidige plan zijn snelheidsbeperkende maatregelen getroffen die de in- en uitrit van eigen erf praktisch onmogelijk maken. Het is niet mogelijk om te stoppen en een bijzondere verrichting te doen om bijvoorbeeld achteruit in te parkeren op de oprit zonder hierbij een gevaarlijke situatie te creëren. Andersom is het achteruit verlaten van de uitrit ook niet mogelijk op een veilige manier. De weg moet bijna afgezet worden iedere keer dat dit gebeurt.

Bovendien is het niet mogelijk voor bezorgers/bezoekers om de auto kort te parkeren om iets af te geven/bezorgen zonder hierbij de weg voor overig verkeer te blokkeren.

Onze oprechte vraag is of dit de bedoeling is van de raad of dat wij het hier niet goed interpreteren? In dat laatste geval horen wij heel graag op welke manier bewoners volgens de raad veilig hun erf kunnen betreden en verlaten zonder de weg voor overig verkeer te blokkeren, hoe het mogelijk is om alle rijrichtingen op te kunnen gaan bij het verlaten van het erf en tot slot hoe een aanhanger/caravan het eigen erf veilig kan betreden of verlaten met de huidige blokkerende snelheidsbeperkende maatregelen voor ons erf. Indien dit in het huidige plan niet mogelijk blijkt stellen wij herziening van het plan voor alvorens tot een definitieve versie te komen.

2) Geluidsoverlast

Zoals de GGD in haar adviesrapport ook aangeeft zal in individuele gevallen de toegestane geluidsnorm fors worden overschreden en dat dit eigenlijk niet acceptabel is. Wij vernemen graag hoe hier rekening mee wordt gehouden in het plan, zoals bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid tot maximaal 30 kilometer per uur en het leggen van maximaal geluidwerend wegdek. Indien dit in het huidige plan niet mogelijk blijkt stellen wij herziening van het plan voor alvorens tot een definitieve versie te komen.

3) 30KM Beleid (GOW30)
De in dit bestemmingsplan voorgestelde reconstructie van het Vossenhol is gebaseerd op het nu geldende wegencategoriseringsplan van de gemeente Lingewaard. Hier wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km per uur voor gebiedsontsluitingwegen.
De huidige trend in ons land, mede gebaseerd op Europese richtlijnen en een in de 2^{e} kamer aangenomen motie is, dat er binnen de bebouwde kom wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 30 km per uur en daar waar het volgens landelijke richtlijnen veilig kan 50 km per uur. De maximum snelheid mag volgens die richtlijnen naar 50 km per uur als er bijv. door groenstroken gescheiden fietspaden zijn en de wegen zich niet bevinden in de buurt van scholen.

Het Vossenhol/Zandsestraat is zo'n weg met veel lokaal en doorgaand verkeer en heeft geen bijv. door groenstroken gescheiden fietspaden. Door het verlagen van de maximum snelheid wordt de kans op ongelukken, als gevolg van het verkleinen van het verschil in snelheid van het lokaal met het doorgaande verkeer beperkt. Studies tonen aan de kans op dodelijke ongelukken sterk verkleind worden.

Naar aanleiding van al het voorgaande moge duidelijk zijn dat wij U met klem verzoeken het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen en een nieuw inrichtingsplan voor het Vossenhol/Zandsestraat te maken dat voldoet aan de belangrijkste wensen van ons en overige aanwonenden om wonen en leven in Lingewaard voor deze bewonersgroep leefbaar en veilig te houden.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt en zien een inhoudelijke reactie op onze zienswijze graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)

Gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA BEMMEL

Bemmel, 14 november 2022

Betreft: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard"
Planidentificatienummer NL.IMRO.1705.252-ON01

Geachte raad,

Op 27 september 2022 is het ontwerp bestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard" bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Veiligheid

- Door de aanleg van de Dorpensingel zal het verkeer op het Vossenhol aanzienlijk toenemen alsook door de geplande woningbouwplannen aan de Zandsestraat en Vossenpelsestraat. Momenteel is het al een drukke weg waar vaak veel te hard gereden wordt. Door de verbreding van de weg zal de snelheid alleen maar toenemen. Daarom zou het zeer wenselijk zijn als de maximum snelheid in het Vossenhol teruggebracht wordt naar 30 km/uur. In de Laauwikstraat in Lent is de 30 km weg wel mogelijk, ondanks het feit dat dit een busroute is.
- Het Vossenhol is door de flauwe bochten erg onoverzichtelijk, waardoor het nu al vaak problematisch is om (achteruitrijdend) het erf te verlaten. Dit zal nog problematischer worden als de verkeersintensiteit gaat toenemen. We moeten dan met onze auto achteruitrijden en midden op het voet- en fietspad stil gaan staan en wachten tot het veilig is om de weg op te kunnen rijden. Zeker tijdens de spits kan het behoorlijk lang duren voordat de weg vrij is om te kunnen vertrekken. Dit levert gevaarlijke situaties op voor de fietsers en andere weggebruikers.
- Indien we vanuit de uitrit richting rotonde willen rijden, zal de bocht niet in één keer genomen kunnen worden door de niet overrijdbare middenberm.
- Het Vossenhol ligt op de route van veel schoolgaande, fietsende kinderen. Hun weg naar school zal alleen maar onveiliger worden.
- Via het Vossenhol/Ressensestraat fietsen veel sporters richting de sportvelden in Ressen. Door de nieuwe situatie zal het niet eenvoudig zijn om de straat veilig over te steken zowel naar als terugkomend van de sportvelden. Dit geldt ook voor het punt Teselaar/Vossenhol.

Leefbaarheid

- Naast het toenemende verkeer en de snelheid hiervan, is er ook sprake van toenemende fijnstof, CO_2, geluidsoverlast en trillingsbelasting. Momenteel worden er gedurende de hele dag al flinke trillingen waargenomen door met name het vrachtverkeer, wat al diverse scheuren in het huis tot gevolg heeft gehad.
- Het groene karakter van het Vossenhol, een mooie straat met vele bomen, zal door de voorgestelde plannen geheel verloren gaan.
- Parkeervoorzieningen komen te vervallen en hiervoor worden geen compenserende parkeerplaatsen opgenomen.

Dit alles draagt niet bij aan een goede leefomgeving.

We refereren aan het 30 KM beleid (GOW30 beleid), welke op landelijk niveau wordt uitgerold en geïmplementeerd in vele gemeenten. Ook op gebiedsontsluitingswegen, zoals het Vossenhol. Wij vragen de raad om dit GOW30 beleid te omarmen in de gemeente, het wegencategoriseringsplan aan te passen en als zodanig toe te passen op dit bestemmingsplan en meer specifiek op deze uitdagende weg van 400 meter op het Vossenhol.

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard”.

Naar aanleiding van het voorgaande, verzoeken wij u, met inachtneming van onze zienswijze, het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,



[redacted]

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

Zienswijze omgevingsvergunning

ONTVANGEN 15 NOV. 2022

Aan de gemeenteraad van de gemeente Lingewaard
Postbus 15,
6680 AA Bemmel
Bemmel, 8-11-2022

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan Dorpensingel.

Geachte raad,
Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan met nummer NL.IMRO.1705.252-ON01 'Dorpensingel Lingewaard'.

- Plan staat bij voorbaat vast.

Alhoewel onder het mom van inlichten, afstemmen en invloed uitoefenen contact is gezocht met de buurtbewoners bleek al snel dat de plannen al gemaakt en niet voor verandering vatbaar waren, alleen over een boompje links of rechts viel te discussiëren. Gezien het feit dat de gemeente hier al jaren mee bezig was en – blijkbaar bindende – afspraken heeft gemaakt met gemeente Nijmegen, lijkt het belang van de eigen gemeente niet voorop te staan maar eerder ondergeschikt wordt gemaakt aan dat van buurtgemeentes.

- 'Snelweg'

In een tijd dat het klimaat hoog in het vaandel staat wekt het verbazing en wrevel dat een weg wordt aangelegd met als voornaamste argument dat deze benodigd is voor vlotte ontsluiting van gemeentes Lingewaard en Nijmegen. Ook veiligheidsvragen worden hiervoor terzijde geschoven, ondanks aangeleverde argumentatie, ook van VVN, dat een snelheidsbeperking op zijn plaats is, mag dit niet vanwege deze 'vlotte ontsluiting'. De verkeersdruk zal dientengevolge beduidend toenemen waardoor verkeersveiligheid en milieu de tol zullen betalen. Ik neem aan dat de gemeente hiervoor de verantwoordelijkheid op zich zal nemen.

Inhoudelijk:

- Het kruispunt met de Teselaar wordt ook in de huidige situatie al als onveilig ervaren. Zowel in ochtend- als avondspits ontstaan wachttijden om de afslag te kunnen nemen. In de ochtend staan grote hoeveelheden scholieren te wachten op een kans om over te steken. De huidig geschetste oplossing draagt op geen enkele manier bij aan een veiliger situatie.

- De rotonde Herckenrathweg / Vossenhol is nu het 'eindpunt' van de Dorpensingel. Deze rotonde lijkt echter niet in staat om verhoogde verkeersdruk zonder problemen te verwerken. Daarbij komt dat ook hier de verkeersveiligheid een issue is. In de ochtendspits gaan fietsers twee kanten op rondom de rotonde, hetgeen in de schemering of met slecht weer moeilijk zichtbaar is en ook nu al regelmatig tot bijna-aanrijding leidt.

- Het is evident dat de ventweg van het Vossenhol moet worden afgesloten voor sluipverkeer, ook nu al wordt deze in de spits gebruikt om het kruispunt van de Teselaar af te snijden en dat zal met grotere drukte alleen verder toenemen. Echter voor grotere voertuigen zou het mogelijk gemaakt moeten worden deze afsluiting tijdelijk weg te nemen. Evenzo is de voorziene 'uitgang' van de ventweg, de aansluiting op de Teselaar, op dit moment zeer onoverzichtelijk en hierdoor onveilig.

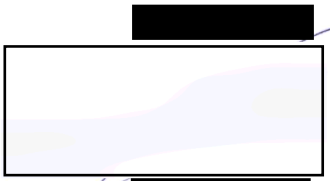
Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan NL.IMRO.1705.252-ON01 'Dorpensingel Lingewaard'.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan in zijn huidige vorm niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]



[redacted]

[redacted] [redacted]



GEMEENTERAAD LINGEWAARD

POSTBUS 15

6680 AA BEMMEL

NS3DC #X880X0X#00#0000#



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

ONTVANGEN 16 NOV. 2022

Bellefleur boomgaardbeheer

Aan: Gemeenteraad van Lingewaard, Postbus 15, 6680 AA Bemmel
Van: [redacted]
Bellefleur Boomgaardbeheer
Thilman Werenbertszstraat 1, 6574 AM Ubbergen

Betreft: Zienswijze Bestemmingplan Dorpensingel

Ubbergen, 13 november 2022

Hierbij geef ik mijn zienswijze op het Ontwerp Bestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard. Mijn betrokkenheid bij de voorgenomen aanleg van de weg is, dat ik reeds vanaf 1995 de landschappelijke hoogstamboomgaard beheer, die ligt aan de [redacted] direct grenzend aan het plangebied. Ik voer het beheer uit in samenwerking met de eigenaar [redacted]. Het beheer is gericht op versterking van natuur en landschap en de teelt van biologisch fruit en noten.

In de aanloop naar het ontwerp plan voor de Dorpensingel heb ik deelgenomen aan het vooroverleg. Op uitnodiging van de projectleiding heb ik mijn visie gegeven op de inrichting en het beheer van de landschappelijke zone langs de beoogde weg. Ik voeg de notitie die ik maakte en inbracht in het vooroverleg als bijlage toe aan deze zienswijze.

Ik beoordeel het Ontwerp Bestemmingsplan positief. De inrichting en het beoogde beheer zijn een goede compensatie voor het verlies aan natuur en landschappelijke kwaliteit van het gebied. De aanleg van de landschappelijke boomgaarden is een passende invulling. Het sluit bovendien goed aan op de natuur- en landschapswaarden die reeds aanwezig zijn in de hoogstamboomgaard die ik beheer. Voor het plangebied wordt aangegeven dat de huidige laagstam boomgaard geleidelijk wordt omgevormd naar een hoogstamboomgaard met graskruidenvegetatie en andere landschapselementen. Dat sluit aan bij mijn visie zoals verwoord in mijn notitie.

Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels (art. 5.3.1) die stelt dat binnen vijf jaar na aanleg van de Dorpensingel het inrichtingsplan Dorpensingel en de flora- en faunamaatregelen Dorpensingel zoals daarin opgenomen dienen te zijn gerealiseerd en duurzaam in stand worden gehouden. Dat garandeert de totstandkoming en het duurzaam beheer van de landschappelijke inrichting. In dit verband vind ik het merkwaardig dat in de Bekendmaking van het Ontwerp Bestemmingsplan staat vermeld dat de Gemeenteraad van Lingewaard het voornemen heeft om *geen* exploitatieplan vast te stellen. Het duurzaam beheer van de landschappelijke inrichting zal toch inspanning vergen en geld kosten. Daarvoor zal naar mijn mening toch een plan en een begroting gemaakt dienen te worden. De Gemeente Lingewaard wordt immers eigenaar van de gronden en wordt verantwoordelijk voor de uitvoering van het beheer. Ik heb in mijn notitie aangegeven hoe het beheer op een professionele manier kan worden uitgevoerd in een organisatiemodel met medewerking van vrijwilligers. Die manier van werken geeft een grote maatschappelijke meerwaarde, omdat voor veel mensen een handelingsperspectief wordt geboden voor behoud van natuur en landschap en de teelt van gezond voedsel. Het is bovendien relatief goedkoop.

Ik kan mij dus vinden in de tekst van het Ontwerp Bestemmingsplan, maar heb zorgen over het voornemen van de Gemeenteraad om geen exploitatieplan vast te stellen.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]
Bellefleur Boomgaardbeheer

Bellefleur boomgaardbeheer, K.v.K. 10145999
Thilman Werenbertszstraat 1, 6574 AM Ubbergen
Tel 0243554655 [redacted]
IBAN NL08 TRIO 0197 8724 25, BTW-id: NL001193714B76
www.zoemnijmegen.nl www.bellefleurboomgaardbeheer.nl

Bijlage

Visie op inrichting en beheer van hoogstamboomgaarden in de Landschapszone langs de Dorpensingel.

[redacted] (Bellefleur Boomgaardbeheer)
6 april 2021

De aanleiding

Tijdens de bijeenkomst op 1 maart 2021 over het ontwerp van de Dorpensingel heb ik mijn waardering en belangstelling kenbaar gemaakt over de beoogde inrichting van de landschapszone met hoogstamboomgaarden. Ik beheer, samen met eigenaar [redacted], de oude hoogstamboomgaard aan de [redacted], die grenst aan de beoogde landschapszone. Ik werd op 29 maart uitgenodigd om mijn belangstelling en mijn ideeën nader toe te lichten. Na afloop werd mij gevraagd om mijn visie over de inrichting en het beheer op papier te zetten, zodat het kan worden meegenomen in de planvorming.

Hierbij presenteer ik mijn ideeën over inrichting en beheer en over de organisatievorm waarmee het kan worden uitgevoerd. Tevens geef ik een indicatie van de kosten en over de manier waarop de huidige laagstamboomgaard op een duurzame manier kan worden omgevormd in een natuurrijke hoogstamboomgaard.

Een beproefde organisatievorm

De beoogde hoogstamboomgaarden kunnen naar mijn mening uitstekend beheerd worden in een organisatievorm waarin professioneel landschapsbeheer gecombineerd wordt met de inzet van vrijwilligers. Op die manier beheer ik, onder de vlag van mijn bedrijf voor landschapsbeheer Bellefleur Boomgaardbeheer, nu reeds 25 jaar de boomgaard van 1,5 ha groot aan de [redacted]. Het is een traditionele hoogstamboomgaard die tot begin jaren negentig in productie is geweest. Sinds 1995 beheer ik de boomgaard om die als cultuurhistorisch relict te behouden, de natuurwaarden te versterken en de oogst te benutten.

De vermarkting van de oogst levert enige inkomsten op waarmee vaste kosten kunnen worden betaald, zoals certificering voor biologische teelt, en waarmee een deel van de professionele uren kunnen worden vergoed. Veel werk wordt uitgevoerd door een enthousiaste groep betrokken burgers. Zij worden gemotiveerd door het prettige verblijf en de gezamenlijke arbeid op een mooie plek en de resultaten van hun werk in de vorm van natuurwaarden en gezonde producten. Deze 'Fruitvrienden' dragen het voortbestaan van de boomgaard.

Dit concept van professioneel beheer met hulp van een vaste groep vrijwilligers is naar mijn mening ook toepasbaar op de hoogstamboomgaarden in de landschapszone van de Dorpensingel. De basis is aanwezig met de Fruitvrienden van Bellefleur. Die groep kan worden uitgebreid met andere betrokkenen. Er is de laatste jaren sprake van een nieuw elan op het gebied van de natuurinclusieve landbouw. Veel mensen steken de handen uit de mouwen bij talloze nieuwe initiatieven. Ik heb al veel contacten met soortgelijke projecten in de buurt, zoals Doornik Natuurakkers, Co-Bomen, de Warmoes en Kasteelterrein Ressen en de Hoogstambrigade.

De boomgaarden in de landschapszone van de Dorpensingel hebben de potentie om een aantrekkelijke plek te worden waar mensen met eigen handen kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van natuur en van gezond voedsel in de vorm van fruit en noten. De fruitvrienden van Bellefleur tonen aan dat vrijwilligers een uitstekend en duurzame bijdrage kunnen leveren. De kans op succes neemt toe met een professionele coördinatie en technische ondersteuning. Het beheer kan worden onder gebracht bij een speciaal op te richten stichting.

De inrichting van de boomgaarden

Hoogstamboomgaarden herbergen veel natuurwaarden. Ze vormen een boshabitat in agrarisch cultuurlandschap. Een belangrijke factor is dat in deze boomgaarden geen kunstmest en bestrijdingsmiddelen meer worden gebruikt. Dat geeft kansen aan veel soorten planten en dieren. In de boomgaard aan de Woerdsestraat leven bijvoorbeeld steenuil, kerkuil, groene specht, bonte specht, steenmarter, wezel, buizerd, torenvalk, fazant en gedurende de winter ook houtsnip, kramsvogel en patrijs. Het is geen gesloten bos, maar eerder een halfopen habitat met bomen, struweel en kruidenrijk grasland. Er komen opvallend veel soorten insecten voor, waaronder veel wilde bijen.

Voor het eindbeeld van de nieuwe boomgaarden zie ik ook een halfopen habitat voor me. De hoogstambomen vormen het boselement. Het kan een afwisseling zijn van fruit- en notenbomen; appel, peer, pruim, kers, walnoot, tamme kastanje en amandel. Door het planten in een ruim plantverband (circa 10 x 10 meter) blijven de bomen, ook in volwassen toestand, vrij staand.

Een belangrijk aspect bij de inrichting is de te verwachten beheerlast. Hoogstam fruitbomen zijn bewerkelijk indien men het traditionele snoeibeheer uitvoert, dat gericht is op maximale vruchtkwaliteit. Omdat de vruchtopbrengst geen hoofddoel is, kan volstaan worden met een lagere snoeiintensiteit. Notenbomen vragen veel minder onderhoud. Mede door de toegenomen waardering van noten als eiwitbron in onze voeding is het aantrekkelijk om een hoog aandeel aan notenbomen te planten.

Er worden open plekken in de boomgaard vrijgehouden zodat een soortenrijke graskruidenvegetatie kan ontstaan en in stand worden gehouden. De soortenrijkdom neemt toe met een verschralend hooilandbeheer. Op de kleigrond dient tweemaal per jaar te worden gemaaid en gehooid. Het gras zou verwerkt kunnen worden tot Bokashi. Dit gefermenteerde product is een goede bodemverbeteraar en kan dienen als voedingstof voor de fruit- en notenbomen.

Het struweel-element bestaat uit heggen en hagen rond de boomgaarden. Langs de Dorpensingel worden heggen geplant die jaarlijks worden geknipt. Heggen van meidoorn zijn daarvoor heel geschikt. De boomgaarden worden daarmee afgebakend en voor wandelaars worden speciale toegangspoortjes geplaatst. Op andere perceelgrenzen worden brede struweelhagen geplant die vrij kunnen uitgroeien. Gemengde hagen met veel bloesem en vruchten verhogen de natuurwaarden aanzienlijk. Interessante soorten zijn wilde appel, peer en mispel en meidoorn, sleedoorn, rode en gele kornoelje, Gelderse roos, gewone vlier, hondsroos, kardinaalsmuts en hazelaar.

Een ontbrekend natuurlijk element in het gebied zijn poelen. Het habitat van een geïsoleerd watertje is een belangrijk voortplantingsbiotoop voor amfibieën. Een poel kan daarom veel natuurwaarden toevoegen. Nu is er wel sprake van een fluctuerende grondwaterstand ter plaatse en het uitzakken van het grondwaterpeil gedurende de zomer. Naar verwachting zal een poel met een diepte van 2 tot 3 meter onder maaiveld gedurende het grootste deel van het jaar water bevatten. De ontgraven grond kan op het perceel worden verwerkt. Een mooie locatie voor een poel is in de hoek ten noordwesten van het bestaande hosje.

In het ontwerp staat een nieuwe route voor het bestaande Klompenpad ingetekend en een nieuwe wandelroute in zuidoostelijke richting. Het pad heeft geen verharding nodig. De wandelaar loopt over graspaden. Bij de toegangen kunnen poortjes geplaatst worden en er zijn nieuwe markeringen nodig. Het zou mooi zijn om in de boomgaard een rustplek in te richten met picknicktafel(s), bijvoorbeeld in de buurt van de beoogde poel. De plek kan tevens benut worden om enkele voorzieningen te maken ten behoeve van het beheer. Ik denk daarbij aan gereedschapsopslag en een kleine overkapping als schuilmogelijkheid bij slecht weer.

In het ontwerp van de Dorpensingel zijn drie nieuwe hoogstamboomgaarden opgenomen. Ik duid die aan met de namen Noord, Midden en Zuidoost. Die hebben een geschatte oppervlakte van resp. 0,3 ha, 0,9 ha en 0,55 ha (totaal 1,75 ha). Met inachtneming van een ruim plantverband en voldoende ruimte voor heggen, hagen, een poel en open ruimtes, kom ik tot een aantal van 100 hoogstambomen (50 fruitbomen en 50 notenbomen). De heggen langs de Dorpensingel hebben een lengte van circa 500 meter en er kan circa 350 meter aan struweelhagen worden geplant.

Het is verstandig om in het ontwerp een goede geleiding van de wandelaars op te nemen. De eerder genoemde heggen en poortjes geven duidelijkheid over de toegangen voor wandelaars. De routes worden gemarkeerd met paaltjes en routebordjes. Om te voorkomen dat wandelaars verkeerde routes nemen wordt op cruciale plekken een draadraster geplaatst. Dat geldt met name voor het zuidelijk deel van de Zuidoost-boomgaard, waar de wandelroute langs het erf van een woning loopt. Het geldt ook voor de route die door de boomgaard van de [redacted] loopt. Hier hebben wandelaars in het verleden vaker een verkeerde route genomen. Dat probleem is nu eenvoudig verholpen met het plaatsen van een afzetting die de wandelaar de juiste kant op stuurt.

Het beheer

De beschrijving van het beheer verdelen we over vijf thema's: hoogstambomen, grasland, heggen, hagen en voorzieningen.

Hoogstambomen

De belangrijkste twee maatregelen voor een goed beheer van de bomen zijn voeding en snoei. Het bodemleven is cruciaal voor een goede wortelontwikkeling en groei van de bomen, vooral in de eerste jaren. De eerder genoemde Bokashi kan daarbij van grote waarde zijn. Dit halfverteerde organische materiaal wordt op de boomspiegels aangebracht. Het stimuleert het bodemleven en voedt de bomen. De fruitbomen worden jaarlijks gesnoeid. Notenbomen hebben weinig snoei nodig. De snoei wordt uitgevoerd met eenvoudig handgereedschap (snoeischaar en snoeizaag) en (driepunts)ladders.

Zodra de fruitbomen en notenbomen vrucht gaan dragen kunnen fruit en noten worden geoogst. Bij een hoogstamboomgaard duurt het wel tien jaar voordat er een oogst van enige betekenis kan worden geplukt en geraapt.

Grasland

Het natuurgerichte beheer bestaat uit verschralend hooilandbeheer met verwerking van het maaisel tot Bokashi. Er wordt tweemaal per jaar (juni, september) gemaaid en het maaisel wordt verzameld. In de eerste jaren zal de productiviteit van de bodem nog hoog zijn. Het is verstandig om enkele jaren vroeger en frequenter te maaien om de verschraling te bevorderen. In elk van de drie boomgaarden wordt een plek voor een Bokashihoop gereserveerd.

Het maaibeheer wordt niet uniform uitgevoerd. Er worden altijd gedeeltes overgeslagen, zodat grassen en kruiden blijven staan. Dit is van belang voor insecten en andere (kleine) fauna. Dit geldt met name voor zones langs de struweelhagen, langs greppels en sloten en rond de poel.

Heggen

De (meidoorn)heggen worden jaarlijks gesnoeid. Men kan volstaan met één snoeibeurt per jaar in herfst of winter. Gedurende de eerste tien jaar wordt de heg telkens teruggesnoeid tot enkele centimeters boven de vertakking van dat jaar. Zo ontstaat een dicht vertakte heg die ondoordringbaar wordt. De heg mag uitgroeien tot een hoogte van 120 cm en een breedte van 100 cm. Het snoeiwerk kan machinaal worden uitgevoerd en zou eventueel opgenomen kunnen worden in het gemeentelijk programma van groenbeheer van de Dorpensingel.

Hagen

De hagen behoeven weinig beheer, omdat de struiken vrij mogen uitgroeien. Het is van groot belang om bij de aanplant rekening te houden met voldoende ruimte voor zijwaartse groei. Indien geplant wordt in een ruim plantverband (drie rijen, 1,5 meter in de rij) wordt aan weerszijde een open ruimte van drie meter in acht genomen. In de eerste jaren worden deze randstroken meegenomen in het graslandbeheer.

Voorzieningen

Het spreekt voor zich dat alle voorzieningen, zoals poorten, draadrasters, wandelpad, routepaaltjes, picknicktafels en afvalbakken etc. onderhoud behoeven. Het kan noodzakelijk zijn om de wandelroute frequenter te maaien, zodat wandelaars niet door hoog gras hoeven lopen.

De omvorming van de huidige laagstamboomgaarden

Het is gebruikelijk om ten behoeve van een nieuwe functie de oude inrichting geheel te verwijderen. In dit geval gaat het om de laagstamboomgaard en de elzen- en conifeerhagen; bomen rooien, versnipperen en afvoeren, teeltvoorzieningen (betonnen palen, draad, waterleiding) ontmantelen en afvoeren. Ik pleit voor een meer duurzame overgang naar de nieuwe situatie. De vraag is of een deel van de bomen nog kan blijven staan en of materialen ter plaatse kunnen worden hergebruikt.

De hagen

De conifeer- en elzenhagen functioneren als windbrekers voor de productieboomgaard. Die verliezen hun functie in de nieuwe situatie en ze zijn van beperkte ecologische waarde. Er komen struweelhagen voor in de plaats. De elzen en coniferen worden gerooid. De vraag is of het hout nog van nut kan zijn in de nieuwe boomgaard, al dan niet in de vorm van houtsnippers. Dit idee zou nader uitgewerkt kunnen worden.

De laagstam perenbomen

Het is aantrekkelijk om een aantal van de laagstam perenbomen te handhaven. De boomgaard levert dan immers al oogstbaar fruit in de periode waarin de hoogstambomen opgroeien en pas na tien jaar een oogst van betekenis geven. De bomen geven ook meteen structuur en beschutting in het nieuwe habitat en zijn daarmee van ecologische betekenis. Op basis van het beplantingsplan kan worden bepaald welke laagstambomen (voorlopig) kunnen blijven staan. De bomen die niet kunnen blijven staan worden gerooid. Ook bij deze bomen is het de vraag of het hout nog van nut kan zijn.

De teeltvoorzieningen

In de teeltrijen zijn de bomen gebonden aan metalen draden. De draden zijn gespannen tussen betonnen palen. De watervoorziening wordt verzorgd met kunststof slangen. Deze materialen zijn niet bruikbaar in de nieuwe situatie. Ze kunnen waarschijnlijk wel opnieuw gebruikt worden in boomgaarden elders.

Het gebruik of hergebruik van het hout uit de boomgaard kan worden voorgelegd aan Stichting Fabrikaat: Deze stichting voert in opdracht van de gemeente Nijmegen creatieve en kunstzinnige projecten uit in Nijmegen-noord. De stichting heeft de volgende visie: *Fabrikaat organiseert placemaking projecten door beeldende kunst en ontwerp: op locaties die in transitie zijn organiseren we programma om publiek te verbinden aan hun specifieke omgeving en aan elkaar. Op deze plekken laten we innovatieve ideeën zien, gerelateerd aan maatschappelijke vraagstukken rondom gebiedsontwikkeling, cultuur, duurzaamheid en leefbaarheid, én inspireren we publiek om zich actief te verhouden tot de ontwikkelingen op dit gebied.*

Kosten van het beheer

Ik ga er van uit dat de kosten van de inrichting worden gedekt door het project Dorpensingel. Bij die kosten horen ook de inboet van bomen en struiken in het tweede jaar. Het zou kunnen dat we, als beheerders van de toekomstige hoogstamboomgaard, een deel van de inrichting zouden willen uitvoeren tegen de daarvoor geldende tarieven.

Op basis van de globale inrichting die ik heb beschreven kan een grove schatting worden gemaakt van de jaarlijkse beheerkosten. Ik ga daarbij uit van normbedragen die ook worden gehanteerd in de subsidieregeling natuur en landschap (SNL). Ik ga uit van de volgende hoeveelheden: 1 poel, 500 meter heg, 350 meter struweelhaag, 1 ha hoogstamboomgaard (exclusief heggen, hagen, poel, open plekken), 1,5 ha glanshaver hooiland, 650 m wandelroute. Het geschatte beheerbedrag wordt dan €5.000. Een belangrijk aspect wordt de coördinatie en technische ondersteuning van de vrijwilligersgroep. Ik begroot die kosten op €2.000 per jaar. De totale beheerkosten komen dan op €7.000.

Tot slot

Tijdens de bijeenkomst op 29 maart werd mij gevraagd of ik interesse had om de percelen te kopen. Ik heb daar over nagedacht en ben bereid dat te overwegen als de percelen een natuurbestemming krijgen en worden afgewaardeerd naar de kostprijs voor natuurgrond. Bovendien moet ik dan zekerheid hebben dat, ten minste de eerste 10 jaar, een beheervergoeding wordt gegarandeerd.

www.bellefleurboomgaardbeheer.nl

6574 AM-1



Gemeenteraad van Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

NS3DC #X880X0X#0D#0000#


MIX
Envelope from
responsible sources
FSC® C019249
FSC
www.fsc.org



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (telefoonnummer)

Gemeenteraad Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel
Betreft: zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Dorpensingel

Fietsersbond

Geachte leden van de raad,

De Fietsersbond Lingewaard en Nijmegen zijn betrokken geweest bij het ontwerp van de Dorpensingel. Daar zijn een aantal punten bij de ontwerpers onder de aandacht gebracht: De basisvoorziening voor de fietser moet een veilig, snel, direct, comfortabel en aantrekkelijk fietspad blijven . Goede voorzieningen voor de fietser maken het aantrekkelijker om voor de fiets te kiezen in plaats van de auto, met alle bekende voordelen van dien zoals lichaamsbeweging en minder milieubelasting.

Op punten betekent dit concreet:
Vossenhol in Bemmel: is een bochtige 50 km weg, tevens schoolroute zonder vrijliggend fietspad. De Fietsersbond heeft hier gevraagd om vrijliggende fietspaden. Gezien de beperkte ruimte is zij akkoord gegaan om waar dat niet mogelijk is, een in hoogte van de rijweg afgescheiden fietsstrook te gebruiken met een breedte conform richtlijnen CROW.
Oversteekpunten Teselaar, Bosweistraat en van Ambestraat: duidelijk opstelpunt voor de overstekende fietsers, waar mogelijk met een tussengeleider om in delen recht over te kunnen steken.

Oversteek RijnWaalpad Ressen: de Fietsersbond wil graag dat het RijnWaalpad na de tunnel onder de A15 zuidwaarts naar het westen afbuigt, aansluit op de Hoeksehofstraat. Daarna de Ressensestraat oversteekt met een duidelijk gemarkeerd oversteekpunt onderaan het viaduct van de A326. De snelheid van het autoverkeer zal hier geremd moeten worden, mogelijk door verplaatsing van de wegversmalling even verderop.
Vervolgens kan de fietsers de route vervolgen met een aan te leggen vrijliggend fietspad aan de Oostzijde van de Hoeksehofstraat die daar aansluit op het RijnWaalpad.

Ovatonde: de Fietsersbond heeft gevraagd om het RijnWaalpad te behouden als snelfietsroute. Helaas is er toch gekozen voor een gelijkvloerse oplossing met haakse bochten. De eerste voorkeur van Fietsersbond is nog steeds een ongelijkvloerse kruising. Zij wil in elk geval een doorlopend fietspad waar het afremmen van de snelheid niet bij de fietsers afgedwongen wordt, maar bij het autoverkeer. Op dit moment is het fietspad echter al aangepast met haakse bochten. Deze werken nadelig op het comfort en de doorfiets snelheid van het snelfietspad . Daarnaast is het gevaarlijk want bij nat/glad weer glij je als (snel)fietser uit.

Zandsestraat: de Fietsersbond heeft gevraagd de fietsers op het huidig vrijliggend fietspad langs de Zandsestraat de weg direct te laten volgen zonder haakse bochten en in de voorrang te houden t.o.v. afslaand verkeer van en naar de Dorpensingel: een inrichting als rotonde binnen bebouwde kom. Dit in tegenstelling tot het ontwerp dat aan de westzijde 1) fietsers **uit** de voorrang haalt en 2) de **snelheid beperkt** door de haakse bochten. De Fietsersbond is er geen voorstander van om een weg (Vossenpelsestraat) van 50 km naar 30

km terug te brengen en daarbij de fietser de weg te laten delen met auto's zodat zij als een soort snelheidsremmende maatregel werken.

Woerdsestraat: Het autoverkeer op de Woerdsestraat dient flink in snelheid gematigd dienen te worden ter hoogte van het oversteekpunt.Er moet goed zicht zijn naar beide kanten ter hoogte van het fietspad omdat fietsers van beide kanten kunnen komen en voorrang hebben. Deze opmerking geldt ook voor de situatie bij de rotonde tussen Woerdsestraat en de Ovatonde, bij de nieuw aan te leggen woonwijk.

De **Dorpensingel** heeft vrijliggende fietspaden in twee richtingen. Deze zijn over de hele lengte 3.5 m breed. De voorkeur van de Fietsersbond gaat uit naar een breder fietspad. Dit is toekomstbestendig gezien de veelsoortigheid van fietsen waar men tegenwoordig gebruik van maakt zoals bakfietsen, fietskarren en speedpedelecs zeker ook bij recreatief gebruik zoals valt te verwachten bij de Lentse Plas.

Wij zouden het volgende graag zien:
1. Brede, toekomstbestendige fietspaden
2. Voorrang voor de fietser bij oversteeksituaties
3. Weinig snelheidsbeperkende (haakse) bochten in de fietspaden.

Wij hebben een regelmatig een prettig verkeersoverleg met de ambtenaren van de gemeente Lingewaard. Dat ervaren wij als een waardevolle samenwerking. De Fietsersbond wil wel graag dat de gemeente nog duidelijker prioriteit geeft aan goede fietsvoorzienigen. Op termijn verbeterd dit de leefbaarheid van Lingewaard en geeft het gezondheid- en klimaatwinst.

Namens de Fietsersbond Lingewaard en Nijmegen,

[redacted]
Lingewaard@fietsersbond.nl

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (telefoonnummer)

ONTVANGEN 17 NOV. 2022

Van: Vereniging Dorpsbelangen Ressen
Wijkplatform Bemmel-West

Aan: Gemeenteraad gemeente Lingewaard
Postbus 15
6680 AA Bemmel

en Gemeenteraad gemeente Nijmegen
digitaal via www.nijmegen.nl

Datum: 15 november 2022
Onderwerp: zienswijze Ontwerpbestemmingplan Dorpensingel Lingewaard en zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Landschapszone - 12 (Dorpensingel Nijmegen)

Geachte raadsleden,

Bij deze dienen wij een zienswijze in tegen het Ontwerpbestemmingplan Dorpensingel Lingewaard en het Ontwerpbestemmingsplan Landschapszone - 12 (Dorpensingel Nijmegen).

Op 18 oktober jl. hebben wij tijdens de inloopavond kennisgenomen van de plannen m.b.t. de Dorpensingel en de bijbehorende tekeningen. Tijdens de avond hebben wij verzocht om detailtekeningen van o.a. de kruising Dorpensingel - Woerdsestraat en Dorpensingel - Zwarteweg, maar helaas hebben wij die niet mogen ontvangen. Omdat de tekeningen (nog) niet (genoeg) op uitvoeringsniveau laten zien hoe o.a. de genoemde kruisingen exact worden vormgegeven, dienen wij voor alle helderheid deze zienswijze in.

Kruising Dorpensingel-Woerdsestraat
Tijdens de inloopavond heeft de verkeerskundige aangegeven dat het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk onmogelijk wordt gemaakt om vanaf de Dorpensingel de Woerdsestraat op te draaien en vice versa. Dit zou worden gerealiseerd door de wegen - met beiden een smal wegprofiel - haaks op elkaar te zetten en door o.a. met verhoogde stoepranden en bebording te werken. Helaas kunnen wij dit niet uit de tijdens de inloopavond getoonde tekeningen opmaken; hiervoor zijn de tekeningen nog niet genoeg in detail (op uitvoeringsniveau) uitgewerkt.
Hierbij willen we daarom voor de zekerheid nogmaals benadrukken dat de Woerdsestraat alleen bestemd is voor bestemmingsverkeer. Om sluipverkeer richting Ressen/Bemmel en Lent zoveel mogelijk te voorkomen, moet het vanaf de Dorpensingel voor gemotoriseerd verkeer onmogelijk zijn (of in ieder geval sterk worden ontmoedigd) om de Woerdsestraat op te draaien en vice versa. Daarnaast moet hiervoor de benodigde bebording worden aangebracht en worden gehandhaafd op naleving ervan.

Landschappelijke inpassing
Wij erkennen de noodzaak van de Dorpensingel, maar de nieuwe weg dient zo goed mogelijk landschappelijk ingepast te worden met een groene buffer naar o.a. de bestaande woningen.
Het realiseren (en handhaven) van hoogstamboomgaarden en bloesembomen nabij de kruising Dorpensingel - Woerdsestraat past binnen de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van Ressen. Het realiseren van voldoende bos/struweel zal aanvullend moeten zorgen voor een groene buffer naar o.a. de bestaande woningen.

Ontsluiting fruitbedrijf Zwarteweg
Het fruitbedrijf aan de Zwarteweg heeft nu de ontsluiting over het snelfietspad richting Ressen. Vooral tijdens het oogstseizoen vindt er veel transport (waaronder zwaar verkeer) plaats van en naar het fruitbedrijf. Omdat er recent nieuwe infrastructuur is gerealiseerd ten behoeve van de Hornbach

en de Dorpensingel zal worden gerealiseerd, is het meest logisch om het fruitbedrijf te laten ontsluiten via de kant van de Hornbach/Dorpensingel. De afstand van het fruitbedrijf over de Zwarteweg naar de nieuwe rotonde bij de Hornbach/Dorpensingel is ook korter dan de afstand over de Zwarteweg naar de Hoeksehofstraat in Ressen. Omdat het hier een snelfietsroute betreft is het zeer wenselijk om het bedrijf via de kortste route te laten ontsluiten. Bovendien is er via de Ovatonde vervolgens een snelle route om af te slaan naar de N325 richting Nijmegen of richting Arnhem. Wij verzoeken u dan ook het fruitbedrijf aan de Zwarteweg te laten ontsluiten via de nieuwe rotonde bij de Hornbach/Dorpensingel en de wegversmallingen op de Zwarteweg hierop aan te passen.

Wij zien graag uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

namens Vereniging Dorpsbelangen Ressen,



[redacted]

voorzitter

namens Wijkplatform Bemmel-West,



[redacted]

voorzitter

Correspondentieadres Dorpsbelangen Ressen:
secretariaat@ressenonline.nl
[redacted]

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)

ONTVANGEN 17 NOV. 2022

[redacted]

Gemeenteraad van Lingewaard

Postbus 15

6680 AA Bemmel

Ressen, 14 november 2022

Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Dorpensingel Lingewaard

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Hierbij mijn reactie op het ontwerpbestemmingsplan “Dorpensingel Lingewaard”.
Op pagina 32 van het bestemmingsplan (zie bijlage) leest men dat de snelheid op de Dorpensingel wordt teruggebracht van 80 kilometer naar 50 kilometer per uur. Dit omdat er een krappe bocht is en een kruising met de Woerdsestraat. Een en ander is conform afspraken met de Vereniging Dorpsbelangen Ressen en met aanliggende bewoners.
Bewoners hebben ook gevraagd om een aanpassing van de snelheid in de Woerdsestraat, de nu geldende snelheid is 80 kilometer per uur!!
Dit is veel te hoog voor zo’n kleine landweg en zeer onveilig, temeer omdat veel scholieren van de Woerdsestraat gebruik maken om naar school te fietsen.

Hierbij het verzoek om de snelheid terug te brengen naar 30 kilometer per uur, dit zal de overlast en veiligheid zeker ten goede komen.

Vriendelijke groet,



[redacted]

Bemmel met de A325. Daarom moet het ontwerp voldoen aan de landelijke richtlijnen die voor dergelijke wegen gelden. Gelet op de functie van de weg en de te verwachten verkeersintensiteit in 2034 (6100 auto's/etmaal) zal de weg worden vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg.

Op het grondgebied van Lingewaard ligt de weg buiten de bebouwde kom. Het tracé wordt hier gekenmerkt door een aantal bochten tussen de Zandsestraat en de kruising met de Woerdsestraat. Hoewel voor een dergelijke weg buiten de bebouwde kom over het algemeen een maximum snelheid van 80km/uur geldt zal hier een vanwege de krappe bocht en de kruising met de Woerdsestraat een maximum snelheid van 50km/uur worden ingesteld. De gemeente Lingewaard neemt hiervoor een verkeersbesluit.

De aansluiting van de Dorpensingel op de Zandsestraat zal als rotonde worden vormgegeven. Argumenten daarvoor zijn dat rotondes de snelheid van het verkeer afremmen; daarom zijn ze over het algemeen verkeersveiliger dan kruispunten of T-aansluitingen. Voorts kan op deze wijze een comfortabele en veilige fietsoversteek worden gerealiseerd.

De Woerdsestraat kruist de Dorpensingel; voor fietsers is dit de verbinding tussen het oostelijk deel van Lent, de kern Ressen, de westelijke woonwijk van Bemmel (Klein Rome) en het RijnWaalpad richting Arnhem. Voor de kruising met de Woerdsestraat geldt als randvoorwaarde dat er geen uitwisseling plaatsvindt van autoverkeer op de Dorpensingel met de Woerdsestraat. Reden daarvoor is dat we niet willen dat er een sluiproute over de Woerdsestraat ontstaat tussen Ressen/Bemmel en de Dorpensingel, met een gevaarlijke kruispunt bij de aansluiting op de Dorpensingel. Ook is de Woerdsestraat niet geschikt is voor hogere verkeersintensiteiten en is het niet wenselijk om de Woerdsestraat als onderdeel van Park Lingezegen als gebiedsontsluitingsweg in te richten. Ter plekke van de oversteek van de Woerdsestraat is het vanwege de verkeersveiligheid van belang de snelheid op de Dorpensingel door de inrichting van de weg te beperken tot max. 50km/uur. Ook is het voor de veiligheid van de fietsers en landbouwverkeer nodig een voldoende brede middenberm aan te leggen zodat fietsers en landbouwverkeer de Dorpensingel in twee etappes kunnen oversteken.

Daarnaast is het vrijliggende fietspad langs de Dorpensingel van belang omdat deze zowel de fietsverbinding verzorgt met het westelijk deel van de Waalsprong als de ontsluiting van de woon-/recreatie-/bedrijfsgebieden langs de Dorpensingel.

4.1.3 Maatregelen Vossenhol

Door de aanleg van de Dorpensingel neemt de noodzaak om maatregelen te treffen aan het Vossenhol toe. Momenteel rijden er dagelijks 4300 motorvoertuigen. Verwacht wordt dat de intensiteiten toenemen tot 5400 bij autonome ontwikkeling en 5700 bij aanleg van de Dorpensingel. Het Vossenhol is een gebiedsontsluitingsweg in Bemmel die de kern in westelijke richting ontsluit en verbindt met Lent en Nijmegen. Dergelijke wegen dienen volgens de landelijke richtlijnen te worden uitgevoerd als een 50km-weg. De weg voldoet op dit moment qua inrichting niet aan een aantal richtlijnen die voor zo een weg gelden met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming. De weg is te smal en de fietsstroken zijn zelfs veel te smal; het is nodig aparte fietspaden te realiseren. Daarvoor ontbreekt nu de ruimte. Dit geldt des te meer omdat het Vossenhol ook een belangrijke fietsroute is voor scholieren. Door het onderhavige plan wordt deze ruimte wel geboden.

4.1.4 Verkeerseffecten Dorpensingel

Door Goudappel BV zijn de verkeerseffecten van de Dorpensingel inzichtelijk gemaakt. Door de Dorpensingel ontstaat een extra verbinding in het regionale verkeersnetwerk. Hierdoor gaat het verkeer andere routes rijden en ontstaan er nieuwe routes. Met behulp van het verkeersmodel is onderzocht welk effect de Dorpensingel heeft op de verkeersintensiteiten. Alle toe- en afnames van het verkeer zijn hiermee in beeld gebracht. Vervolgens is onderzocht wat de toe- en afnames van het verkeer betekent voor de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling (doorstroming van het verkeer). Zijn de toenames toelaatbaar of zijn er aanvullende maatregelen wenselijk? Kortom in welke mate draagt de Dorpensingel bij aan het oplossen van de problemen en wordt voorkomen dat er nieuwe problemen ontstaan (Bijlage 1: Verkeerseffecten Dorpensingel, Goudappel, 5 juli 2021).

Verandering in verkeersintensiteiten



Gemeenteraad van Lingewaard

Postbus 15

6680 AA Bemmel

NS1CC #X8SDXDX#DD#DDDD#



Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)

(ink)

ONTVANGEN 17 NOV. 2022

Agrivesta Joosten
makelaars & rentmeesters

AANGETEKEND
Gemeenteraad van de gemeente Lingewaard
Postbus 15
6680 AA BEMMEL

Huissen, 16 november 2022

Kenmerk : 2022/jo/hui
Betreft : zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard"

Geachte raad,

Namens mijn navolgende opdrachtgever(s):

a. [redacted]
geboren te Bemmel op [redacted]
wonende aan [redacted] te [redacted]
handelende voor zichzelf en als onbeperkt bevoegde maat van:

b. de maatschap: **"De Karbrug"**
gevestigd aan de [redacted] te [redacted], ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 57967784, RSIN 810689509,

bovengenoemde natuurlijke persoon en bovengenoemde maatschap hierna samen te noemen "De Karbrug" of "opdrachtgever",

dien ik door middel van dit schrijven een zienswijze in inzake het ontwerpbestemmingsplan "Dorpensingel Lingewaard", hierna ook kortweg te noemen "ontwerp", zoals deze met ingang van donderdag 6 oktober tot en met 16 november 2022 ter inzage ligt.

Achtergrond, inleiding

De Karbrug is eigenaar en exploitant van een omvangrijke agrarische onderneming gericht op de teelt van akkerbouwgewassen. De onderneming omvat ongeveer 124 hectare landbouwgronden in eigendom, verspreid gelegen door de Overbetuwe (circa 107 ha) en de Ooijpolder (circa 17 ha).

Postadres
Primulalaan 2A-11
6851 TD Huissen

M. (06) 20 895 895
E. joosten@agrivesta.nl
I. www.agrivesta.nl

KvK 09157648
BTW NL164990471B01
IBAN NL93 ABNA 0424 8727 57

VVOR Vereniging Voor OnteigeningsRecht
gecertificeerd
Rentmeester NVR

Een gedeelte van de Overbetuwse landbouwgrond ter grootte van ongeveer 8½ ha is gelegen aan de Zandsestraat te Bemmel. Een gedeelte ter grootte van ongeveer 1.400 m^2 bevindt zich binnen de grens van het ontwerp-bestemmingsplan dat nu in procedure is gebracht. Daarbij is aan dit gedeelte de bestemming "Verkeer" en "Water" toegedacht.

Hiermee staat voldoende vast dat De Karbrug belanghebbende is bij deze bestemmingsplan-procedure.

De Karbrug maakt zich zorgen over enkele neveneffecten die zullen of kunnen optreden als gevolg van dit bestemmingsplan en/of voorzieningen die daarmee verband houden. Deze zorgen worden samengevat in de onderstaande zienswijzen:

Zienswijze 1 (verlies grondoppervlak)

Alhoewel ongeveer 1.400 m^2 verlies aan grondoppervlak misschien niet veel lijkt ten opzichte van de totale bedrijfsoppervlakte, wenst De Karbrug niet te verkleinen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit licht ik nog nader toe.

Met de bovengenoemde totale bedrijfsoppervlakte is De Karbrug in het verleden in deze regio uiteraard vaker met ruimtelijke claims geconfronteerd geweest. Indien zij al te lichtvaardig zou instemmen met verkleining als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, hoe bescheiden deze dan misschien ook lijkt, zou de huidige bedrijfsoppervlakte niet op het huidige aangegeven niveau hebben kunnen standhouden

De Karbrug verzoekt u daarom:

1. het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat geen gronden benodigd zijn, en/of:
2. compensatiegronden aan te bieden.

Ten aanzien van het onder 2 gestelde begrijpt opdrachtgever dat het lastig of misschien zelfs onmogelijk zal zijn om compensatie te kunnen aanbieden van precies 1.400 m^2 aangrenzende landbouwgrond (zijnde de ideale situatie). Daarom merkt opdrachtgever op ook open te staan voor compensatie op een andere locatie, ook indien deze substantieel groter is dan 1.400 m^2 en dit zou betekenen dat opdrachtgever moet bijbetalen.

Zienswijze 2 (verkeersbewegingen t.b.v. landbouw)

Zoals hierboven aangegeven, bevindt een substantieel deel van de landbouwgronden zich in de Ooijpolder. Ik vertrouw u ermee bekend dat voor grondbewerkingen ten behoeve van akkerbouwmatige teelten grote machines nodig zijn (welke in de loop der jaren zeker niet kleiner worden).

vastgoedcert gecertificeerd
Rentmeester NVR

De percelen aan de Zandsestraat liggen op de weg naar de Ooijpolder, zodat bewerkingen veelal op één route plaatsvinden.

Op de onderstaande luchtfoto ziet u met een groene kleur de ligging van de percelen aan de Zandsestraat. De huidige route tussen deze percelen aan de Zandsestraat en de Ooijpolder loopt via de Waalbrug en is aangegeven met een gele kleur op de onderstaande luchtfoto:



luchtfoto met mogelijke routes

groen = landbouwpercelen Zandsestraat
geel = huidige route Zandsestraat – Ooijpolder
rood = afgesloten voor landbouwverkeer
paars = beoogde tracé Dorpensingel

[redacted]

vastgoedcert gecertificeerd
Rentmeester NVR



Opdrachtgever merkt op dat de route via de Laauwikstraat reeds voor landbouwverkeer is afgesloten via verkeersbord C08 als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Daarom loopt de route nu via de Turennesingel.

Deze verboden route is met een rode kleur op de bovenstaande luchtfoto weergegeven.

Opdrachtgever begrijpt ook dat de belangrijkste doelstelling voor de aanleg van de Dorpensingel is het weren van doorgaand verkeer op de huidige verbinding van Bemmel naar Lent, omdat deze wegen niet geschikt zijn om de toename van het verkeer op een veilige manier te verwerken. Doel van de Dorpensingel is dus om Lent en Bemmel goed en veilig bereikbaar te houden.

Opdrachtgever begrijpt heel goed dat dit ook geldt voor zijn (landbouw)verkeer dat nu via de Zandsestraat, Vossenpels, Laauwikstraat en Turennesingel naar de Waalbrug loopt (gele route). Op dit moment is dat echter de enige route.

Opdrachtgever is bevreesd dat deze enige route in de toekomst zal worden afgesloten door fysieke maatregelen en/of door aanvullende bebording C08 of C09 als bedoeld in de RVV 1990.

Opdrachtgever zou daarom in de toekomst ook graag gebruik maken van de Dorpensingel, teneinde de Ooijpolder met landbouwverkeer te kunnen bereiken.



Deze route wordt echter belemmerd doordat een gedeelte van de Prins Mauritssingel op dit moment voor landbouwverkeer is afgesloten via verkeersbord C09 als bedoeld de RVV 1990.

Het betreft het gedeelte vanaf ongeveer de landschapszone “De Waaijer”, zoals met een rode kleur weergegeven op de bovenstaande luchtfoto.

Gelet op al het bovenstaande verzoekt opdrachtgever het volgende:

1. primair: met landbouwverkeer gebruik te mogen maken van de Dorpensingel naar de Waalbrug, hetgeen inhoudt dat dit gehele tracé niet mag worden voorzien van de verbodsborden C08 en/of C09 en -voor het tracégedeelte waar deze borden reeds nu aanwezig zijn- deze te verwijderen en verwijderd te houden;

2. subsidiair: dat de huidige route via de Zandsestraat, Vossenpels, Laauwikstraat en Turennesingel toegankelijk blijft voor landbouwverkeer. Opdrachtgever wenst in dat geval de bindende toezegging dat deze route niet zal worden voorzien van fysieke obstakels en/of van de verbodsborden C08 en/of C09.

Wellicht ten overvloede: het spreekt voor zich dat optie 1 de voorkeur van opdrachtgever geniet.

Optie 1 zou -gelet op de doelstellingen van de Dorpensingel- ook uw voorkeur moeten genieten en waarschijnlijk ook van alle Lentse inwoners nabij het huidige tracé.

Tot slot…

Voorgaande suggesties van opdrachtgever zijn door hem reeds besproken met de grondverwerver van de gemeente Nijmegen, [redacted]. Aangezien opdrachtgever hier nog geen inhoudelijke terugkoppeling op heeft ontvangen, heeft hij besloten deze nu via een formele zienswijze in de bestemmingsplanprocedure in te brengen.

Als vanzelfsprekend bestaat de bereidheid deze zienswijze nog nader toe te lichten en/of hier overleg over te voeren.

Een afschrift van deze zienswijze wordt per gelijke post verzonden aan de gemeenteraad van de gemeente Nijmegen, als formele zienswijze ten behoeve van het Nijmeegse gedeelte van het tracé.

Inmiddels verblijf ik,

Vriendelijke groeten,
Agrivesta Joosten



Register-Makelaar
beëdigd Rentmeester NVR

Agrivesta Joosten
makelaars & rentmeesters

Primulalaan 2 A11, 6851 TD Huissen

Agrivesta
makelaars & rentmeesters

R **AANGETEKENDE BRIEF NL**
NL Frankering betaald €9.05
48 gr. 160975 16-11-2022 12:48

D
PostNL
NL

3SRPKS619684128 6680AA 15

AANTEKENEN

[redacted]

	AH1-B	AH-JW-1102

Postbus 15 6680AA
Naam: Gemeente Lingewaard
Adres: KINKELENBURGLAAN 6, 6681BJ BEMMEL

Noot

In dit document zijn gedeeltes onleesbaar gemaakt op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (naam)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (geboortedatum)
Art. 5.1 lid 2 onderdeel e Woo (adresgegevens)
(ink)