Behoort bij besluit van de raad
d.d. 14 september 2023,
Mij bekend de griffier,

.....
P.J. Peters

Reactienota Zienswijzen (en ambtshalve wijzigingen)
Ontwerpbestemmingsplan ‘Dorpensingel Lingewaard’
met planidentificatienummer NL.IMRO.1705.252-VG01

Gemeente Lingewaard

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Zienswijzen 4
Zienswijze 1 4
Zienswijze 2 5
Zienswijze 3 8
Zienswijze 4 11
Zienswijze 5 14
Zienswijze 6 16
Zienswijze 7 18
Zienswijze 8 20
Zienswijze 9 22
Zienswijze 10 25
Zienswijze 11 27
Zienswijze 12 34
Zienswijze 13 38
Zienswijze 14 40
Zienswijze 15 42
Zienswijze 16 45
Zienswijze 17 46
Zienswijze 18 48
Zienswijze 19 49
Zienswijze 20 50
3. Ambtshalve wijzigingen 51
4. Conclusie 53
5. Wettelijke termijnen 54

1. Inleiding

Het bestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan beoogt de realisatie van een weg tussen de N325 en Bemmel, deels gelegen op het grondgebied van Lingewaard en deels op Nijmeegs grondgebied. Het ontwerpbestemmingsplan 'Dorpensingel Lingewaard' bestaat uit twee deelprojecten: het deelproject Tracé Dorpensingel-Oost en het deelproject Vossenhol. De aanleg van het tracé Dorpensingel-Oost en de profielaanpassing van het Vossenhol zijn niet mogelijk op basis van ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Daarom is een nieuw bestemmingsplan voor de Dorpensingel op Lingewaards grondgebied opgesteld. De gemeente Nijmegen heeft tegelijkertijd een bestemmingsplan voor de Dorpensingel op Nijmeegs grondgebied opgesteld.

Het college heeft op 27 september 2022 besloten om geen milieueffectrapportage of uitgebreide m.e.r.-beoordeling op te stellen voor het bestemmingsplan en het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

Ter inzage
Het ontwerpbestemmingsplan 'Dorpensingel Lingewaard' met planidentificatienummer NL.IMRO.1705.252-ON01 heeft op grond van het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken ter inzage gelegen van 6 oktober 2022 tot en met 16 november 2022. De gemeenteraad is geïnformeerd met een informatienota.

Ingediende zienswijzen en verloop procedure van ontwerp naar vaststelling
Gedurende de inzagetermijn zijn twintig zienswijzen tijdig ingediend. Daarnaast hebben tijdens en na de inzagetermijn overleggen plaatsgevonden, waaruit ambtshalve wijzigingen naar voren zijn gekomen.

Leeswijzer
In hoofdstuk 2 zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. De namen en adresgegevens van particuliere insprekers mogen vanwege de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) niet digitaal publiek worden gemaakt. In de digitale publicatie zijn deze daarom anoniem verwerkt. In de analoge versie is de naam van de indieners van zienswijzen in bijlage 1 terug te vinden. In hoofdstuk 3 zijn de ambtshalve wijzigingen opgenomen en in hoofdstuk 4 staat de conclusie.

2. Zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de naar voren gebrachte zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan samengevat en beantwoord.

Zienswijze 1

Zienswijze 1 is geregistreerd op 4 november 2022, de zienswijze is ingediend door Natuur en Milieu Federatie Gelderland, hierna: indiener.

Inhoud
Indiener merkt op dat het plan Dorpensingel aan de noord- en zuidkant aansluit op het plan Tweede Herziening Park Lingezegen. Het valt 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 vindt indiener de bestemmingsomschrijving zoals deze is opgenomen in het plan Dorpensingel veel meer recht doen aan de karakteristiek van het landschap. Daarom wordt verzocht de bestemmingsomschrijving van de bestemming ‘Agrarisch-De Woerdt’ over te nemen in het plan ‘Park Lingezegen’.

Beantwoording zienswijze 1
Het is juist dat de bestemmingsomschrijving van ‘Agrarisch-De Woerdt’ in het ontwerpbestemmingsplan ‘Dorpensingel’ afwijkt van het ontwerpbestemmingsplan ‘Tweede Herziening Park Lingezegen’. Dit komt omdat de bestemmingsomschrijving in het ontwerpbestemmingsplan ‘Dorpensingel Lingewaard’ veel minder bevat dan de regels in het ontwerpbestemmingsplan ‘Tweede Herziening Park Lingezegen’. Het gaat bij de Dorpensingel om een veel kleiner plangebied en de regels zijn daarop aangepast.

De raad heeft op 11 mei 2023 besloten om de plancontour van het ontwerpbestemmingsplan ‘Dorpensingel Lingewaard’ te verwijderen uit het plangebied van het bestemmingsplan ‘Tweede Herziening Park Lingezegen’. Hiermee wordt deels tegemoet gekomen aan de zienswijze van indiener.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van dit bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Zienswijze 2 is geregistreerd op 7 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. Alternatief voor afsluiten ventweg

Indiener woont aan het Vossenhol en kan zich niet verenigen met het afsluiten van de ventweg Vossenhol (bij de kruising met de Zandsestraat en de Ressensestraat) voor gemotoriseerd verkeer. Dit geeft problemen voor grotere voertuigen die dan achteruit naar de Teselaar moeten rijden. Hij vraagt om verwijderbare paaltjes bij de noordzijde van de ventweg. Er is nu al een probleem bij het oprijden vanaf de Ventweg op de Teselaar, omdat het zicht naar links slecht is. Dit wordt ernstiger met de verwachte verkeerstoename op de Teselaar.

Indiener stelt een alternatief voor door 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. Deze oplossing is ook positief voor de ophaaldiensten die dan ook de ventweg kunnen gebruiken en niet op een centraal punt aan de Teselaar of de nieuwe weg stil moeten staan.

2. Invoering 30km/uur

Indiener meent dat van het Vossenhol een 30 km/uur-weg gemaakt moet worden en geen 50 km/uur. 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. Dit is wel gebeurd bij de Vossenpelssestraat en de Laauwikstraat in Lent Het beeld is namelijk dat een op 30 km/uur gebaseerde inrichting verkeersveiliger is, beter voor de leefbaarheid en acceptabeler voor aanwonenden en daarmee mogelijk sneller te realiseren. Mogelijk dat een dergelijke inrichting ook goedkoper is.

3. Voorkomen sluipverkeer A15 en bewegwijzering

Indiener vreest voor sluipverkeer tussen de afslag A325 Ovatonde, door Bemmel naar de afslag A15 Houtakker en andersom, als de A15 is doorgetrokken. Hierop moet geanticipeerd worden en dat ziet indiener niet in de huidige plannen terug. Ook moet de bewegwijzering op de A15 komende vanaf Valburg naar Bemmel onverminderd en volledig naar de afslag bij de Houtakker voeren. Niet dat er een soort Bemmel-West verwijzing komt bij afslag Ressen via de Ovatonde-Dorpensingel en Zandsestraat naar Bemmel. Dat zal onder meer extra verkeersdruk 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 aspecten is indiener niet in het bestemmingsplan tegengekomen.

4. Vergoeding schade

Indiener vraagt om planschade in verband met uitvoeringswerkzaamheden of het onbereikbaar blijven van zijn woning door wijzigingen bij de oprit/inrit. Dit geldt ook voor eventuele kosten voor het verplaatsen van de oprit. De indiener meent dat sprake is van waardedaling van zijn woning omdat het zicht uit de woonkamer afneemt.

Beantwoording zienswijze 2

1. Alternatief voor afsluiten ventweg

Het afsluiten van de toegang van de ventweg op het Vossenhol draagt in algemene zin bij aan de verbeterde verkeersveiligheid op het Vossenhol.

In de huidige situatie is het aantal motorvoertuigen op de ventweg zeer beperkt. De hoeveelheid vrachtverkeer is vrijwel nihil. In de toekomstige situatie (waarbij de ventweg wordt afgesloten) zal dit niet resulteren tot een toename van verkeersbewegingen. Dit blijft beperkt tot bestemmingsverkeer van de aanwonenden van de ventweg.

Echter het aangedragen punt van het zicht vanuit de ventweg op de Teselaar is inderdaad slecht te noemen. Hierdoor is het ‘terugrijden’ van verkeer vanaf de ventweg naar de Teselaar een gevaarlijke bijkomstigheid (zie foto). Op basis van dit punt gaan we bij de verdere uitwerking van de plannen bekijken of de aansluiting van de ventweg op het Vossenhol alsnog kan worden ingepast. Deze mogelijke aanpassing is inpasbaar binnen het voorliggende bestemmingsplan. Een wijziging is hierop niet noodzakelijk. Als we het ontwerp op dit punt aanpassen, communiceren we dit nog met de omwonenden.

Indien de inpassing mogelijk is, zijn er geen consequenties voor de vuilnisophaaldiensten. Indien dit niet mogelijk is, gaan we in overleg met de vuilnisophaaldiensten of de locaties voor de inzameling van vuilnisplekken aan het Vossenhol en de Teselaar ingepast kunnen worden waar omwonenden hun afval kunnen aanbieden.



Zicht vanuit auto op kruising ventweg-Teselaar.

2. Invoering 30km

Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding tussen Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan volgens het verkeersonderzoek toenemen van circa 4.300 naar

5.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de wegcategorie GOW-50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

3. Voorkomen sluipverkeer A15 en bewegwijzering
Het Vossenhol is en zal in de toekomst één van de ontsluitingswegen zijn tussen Bemmel en Nijmegen. Het is aannemelijk dat bestemmingsverkeer van en naar Bemmel de Dorpensingel gaat gebruiken. Hierdoor wordt het drukker op het Vossenhol. Doorgaand verkeer zal naar verwachting de huidige routes (A325/A15/N15) blijven volgen. Een eventuele doortrekking van de A15 maakt hier geen verschil in. De bewegwijzering op de A15 zal niet aangepast worden ten behoeve van de Dorpensingel.

Bij incidenten op de A15/A325 (rondom knooppunt Ressen) is het niet uit te sluiten dat het verkeer andere routes gaat volgen (waaronder het Vossenhol). Bij incidenten zal het verkeer door de navigatiesystemen vaak op de alternatief gewezen worden, waarbij de Dorpensingel een van de alternatieven zal zijn. (Extra) bewegwijzeringborden hebben in deze gevallen geen effect.

Ten aanzien van de door u aangegeven plannen rondom het eventueel ‘afknijpen’ van de verkeerstromen via Ressensestraat, Rotonde Oosterhout naar de A15 en andersom zijn niet aan de orde en geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Binnen de gemeente Lingewaard zijn hiervoor geen plannen.

4. Vergoeding schade
Bij de uitvoering van infrastructurele werkzaamheden is enige hinder niet te voorkomen, maar we streven er naar om het werk zonder hinder of schade voor de aanwonenden te laten uitvoeren. Indien door de herinrichting van de weg wijzigingen aan de oprit noodzakelijk zijn, zijn deze kosten voor rekening van de gemeente.

Als iemand van mening is dat zijn eigendom door dit bestemmingsplan minder waard is geworden, kan hij hiervoor bij de gemeente om een tegemoetkoming in de planschade vragen. Zo’n aanvraag om een tegemoetkoming kan pas bij de gemeente worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is (dat wil zeggen als hierover geen procedures meer lopen). Een onafhankelijke adviseur beoordeelt dergelijke planschadeverzoeken. Meer informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder de zoekterm ‘planschade’. Onder de nieuwe Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking treedt, wordt planschade voortaan ‘nadeelcompensatie’ genoemd. Op een verzoek om schadevergoeding voor dit bestemmingsplan blijft echter het oude recht van toepassing (op grond van overgangsrecht).

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

Zienswijze 3 is geregistreerd op 7 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. Slechtste variant gekozen

Indieners (woonachtig aan het Vossenhol) zijn van mening dat uit de zes opties (die door diverse onderzoeksbureaus zijn gepresenteerd voor de ontsluitingen op de Ovatonde vanuit Bemmel) de slechtste is gekozen. Afwikkeling van het verkeer via de Verlengde Herckenrathweg naar Ressen toe, waar simpel een doorsteek naar de Ovatonde gemaakt kan worden is volgens indieners 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.

Het huidige ontwerp 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. Nu moeten indieners al minuten lang wachten op auto's en fietsers als zij hun oprit willen afrijden. Indieners hebben uit de presentaties begrepen dat er een verdubbeling van het aantal voertuigbewegingen gaat komen. Dit kan alleen maar tot nog meer onveilige situaties leiden.

2. Alternatieven in huidige ontwerp

Indien aan het huidige ontwerp wordt vastgehouden, zou het plan aan een aantal voorwaarden moeten voldoen:

a. De huidige rotonde zo inrichten dat de fietsers niet van twee kanten kunnen komen, laat ze gewoon rondrijden, dat bespaart indieners 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 hun oprit rijden richting Lent.
b. Natuurlijk moet het Vossenhol een 30 km/uur weg worden. Verkeer komend uit Nijmegen Noord wordt afgewikkeld op een 30 km/uur weg. Gemeente Nijmegen maakt van de Vossenpels volledig een 30 km/uur weg. Hier kan het dus wel. Waarom zou het Vossenhol anders ingericht worden dan de Vossenpels?
c. Snelheidshandhaving. Nu mag men 50 km/uur rijden en wordt er vaak 70 tot 100 km/uur gereden. Dus laat de weg 30 km/uur worden in de hoop dat ze dan niet harder dan 50 km/uur rijden. Handhaving in de vorm van flitspalen zou wenselijk zijn.

3. Gevolgen van verkeerstoename

In het ontwerp wordt volgens indieners alleen over verkeersveiligheid gesproken, maar zij ervaren nu al door het verkeer erg veel geluidshinder en veel uitstoot van stikstof. Hun huis heeft witte kozijnen die zij iedere week moeten wassen om de zwarte uitstoot te verwijderen en als zij in de kamer zitten moeten we vaak de gesprekken staken als er weer veel verkeer voorbij komt. Daarom vinden zij dat als het plan toch doorgaat dat alle huizen aan de straatzijden voorzien moeten worden van extra isolerende maatregelen onder meer in de vorm dan ++++ glas etc. Dit om de huizen leefbaar te houden.

Beantwoording zienswijze 3

1. Slechtste variant gekozen

De keuze voor het tracé is op 19-03-2019 door de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK/ROK) door zowel de gemeente Lingewaard als de gemeente Nijmegen vastgesteld.
Het door indiener verwoorde alternatief lijkt overeen te komen met een ingediend inwonersinitiatief (alternatieve route Dorpensingel door de weilanden, ingediend op 8 juli 2020). Dit initiatief is in de

gemeenteraad van de gemeente Lingewaard op 23 september 2020 behandeld en verworpen. Het tracé staat zodoende niet meer ter discussie.

Indieners stellen dat het huidige ontwerp verkeersonveilig is. Als gemeente zijn wij van mening dat het ontwerp juist een verkeersveiligere situatie oplevert. Op het Vossenhol wordt een veilige plek geboden voor het fietsverkeer door middel van verhoogde aanliggende fietspaden. Daarbij worden er diverse oversteekplaatsen gecreëerd worden waarbij de fietser gefaseerd over kan steken. Ook wordt de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer smaller dan in de huidige situatie

Voor het verlaten of oprijden van de particuliere opritten is de scheiding tussen het fiets en gemotoriseerd verkeer een verbetering. In de huidige situatie delen deze weggebruikers dezelfde ruimte. De verwachte verkeerstoename maakt de scheiding van fiets- en gemotoriseerd verkeer noodzakelijk.

2. Alternatieven in huidige ontwerp

2a – aanpassing fietsvoorzieningen rotonde Herckenrathweg

De rotonde op de Herckenrathweg valt buiten de scope van het bestemmingsplan. Behoudens enkele kleinschalige aanpassingen worden hier geen grootschalige aanpassingen doorgevoerd. De ongevallencijfers geven geen aanleiding om hier aanpassingen op door te voeren.

2b – Verzoek tot 30 km/uur

Het ontwerp is vormgegeven op een GOW-50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

2c – Handhaving d.m.v. flitspalen

Op basis van de beschikbare snelheidsdata is te herleiden dat op enkele incidenten na het grootste deel van het verkeer zich aan de snelheid houdt. De V85–waarde ligt tussen de 50 en de 55 km/uur. Voor de politie zijn dit geen waarden die aanleiding vormen tot handhaving.
Het plaatsen van een flitspaal is niet aan de orde. Het Openbaar Ministerie plaatst alleen flitspalen op locaties waar veel te hard word gereden én veel ongevallen plaatsvinden. Beide situaties zijn hier niet aan de orde.

3. Gevolgen van verkeerstoename

Uit akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan) blijkt dat de herinrichting van het Vossenhol bij de omliggende woningen zorgt voor een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1 dB. De Wet geluidhinder staat bij herinrichtingen toenames tot 1,5 dB toe zonder verdere procedures of verplichtingen. Daarbij is rekening gehouden met toepassing van stiller asfalt op de nieuw te asfalteren

wegen. Dit wegdek is circa 1,5 dB stiller dan standaard dicht asfaltbeton. Er is dan ook geen aanleiding om op kosten van de gemeente geluidsisolerende maatregelen te treffen.

Voor zover indieners met de opmerking over ‘zwarte uitstoot’ doelen op de luchtkwaliteit merken wij op dat een onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd (bijlage 6 bij de toelichting op het bestemmingsplan). Daarin is ook de situatie van het Vossenhol beschouwd. Conclusie van het onderzoek is dat de komst van de Dorpensingel ruim inpasbaar is binnen de wettelijke normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Het plan veroorzaakt geen overschrijdingen van de richtwaarden van de World Health Organization (WHO) in 2034. In 2024 is nog sprake van een kleine overschrijding van deze advieswaarde voor $PM_{2,5}$ (fijnstof) in zowel de autonome als beoogde situatie. De Dorpensingel zelf is daarop zeer beperkt van invloed. Wat betreft roet wordt in de huidige situatie (2019) aan de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof van 40 µg/m3 in ruime mate voldaan. In 2024 en 2034 wordt de jaargemiddelde concentratie in zowel de autonome als de gewenste situatie niet overschreden. De verwachting is tevens dat deze uitstoot steeds minder zal worden naar gelang er meer elektrische voertuigen komen.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

Zienswijze 4 is geregistreerd op 8 november 2022, de zienswijze is ingediend door aanwonenden van het Vossenhol.

Inhoud

1. Geluidsoverlast en gevraagde aanpassingen

Er is volgens indieners (woonachtig aan het Vossenhol) te weinig aandacht voor de ervaren geluidsoverlast, er zijn bij hun weten ook geen onderzoeken geweest over verstoring die nu al binnenshuis ervaren wordt. Indieners verwachten meer overlast als het fietspad straks nog dichter bij hun woning komt te liggen. Daarnaast zien zij het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur in combinatie met het vervangen van het in slechte staat verkerende asfalt noodzakelijk om met de toenemende verkeersdrukte de omgeving enigszins leefbaar te houden. Daarnaast zien zij zich 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 het 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.

Indieners 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 km/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, het 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 is het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/uur de enige oplossing waarbij ook gehandhaafd wordt door de politie.
Een andere zorg betreffende de veiligheid is de keuze voor een inritconstructie waarbij fietsers het 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 het 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 meer 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 het Vossenhol biedt geen andere opties. Met het verwijderen van de bomen en de wegwerkzaamheden is volgens hun boomexpert Hoogen Boomen het risico aanzienlijk dat de wortels van hun 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, die weegt voor indieners niet op tegen het wegnemen van parkeerruimte en het verwijderen van de gemeentelijke bomen en het risico op aantasting van hun eigen boom. Zij zien zich genoodzaakt een waardeschatting van hun acacia en de rest van hun tuin aan het Vossenhol-zijde te maken en eventuele schade door

aanpassing van de weg te verhalen op de gemeente.

Beantwoording zienswijze 4

1. Geluidsoverlast

Uit akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan) blijkt dat de herinrichting van het Vossenhol bij de omliggende woningen zorgt voor een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1 dB. De Wet geluidhinder staat bij herinrichtingen toenames tot 1,5 dB toe zonder verdere procedures of verplichtingen. Daarbij is rekening gehouden met toepassing van stiller asfalt op de nieuw te asfalteren wegen. Dit wegdek is circa 1,5 dB stiller dan standaard dicht asfaltbeton. Er is dan ook geen aanleiding om op kosten van de gemeente geluidsisolerende maatregelen te treffen.

Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de 'Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel' en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

De gemeente Nijmegen heeft in 2020 de Laauwikstraat-Vossenpelssestraat in Lent heringericht tot een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hierbij is ervanuit gegaan dat de Dorpensingel binnen enkele jaren wordt aangelegd en het gemotoriseerd verkeer van/naar Bemmel daar gebruik van gaat maken. In de huidige situatie is het vrij druk op Laauwikstraat-Vossenpelssestraat en levert dat klachten op onder de bewoners en gebruikers van deze straten. Deze weginrichting zien we niet als de gewenste weginrichting voor het Vossenhol.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

2. Veiligheid

Snelheid verkeer

Op basis van de beschikbare snelheidsdata is te herleiden dat op enkele incidenten na het grootste deel van het verkeer zich aan de snelheid houdt. De V85–waarde ligt tussen de 50 en de 55 km/uur. Voor de politie zijn dit geen waarden die aanleiding vormen tot handhaving.
In het ontwerp van de nieuwe weginrichting wordt de rijbaan smaller dan in de huidige situatie het geval is. Dit zal als gevolg hebben dat er minder hard wordt gereden dan nu.

Ongevallen

Het door indieners geschetste beeld van het aantal ongevallen komt niet overeen met de ongevallencijfers. In de afgelopen 5 jaar zijn er geen ongevallen geregistreerd op het Vossenhol (tussen de rotonde en de Teselaar).

Bus- en vrachtverkeer
In het ontwerp van het Vossenhol is de rijbaanbreedte 6,10 meter. Dit is voldoende voor bus- en vrachtverkeer om elkaar te passeren. De verkeersveiligheid wordt vergroot, doordat de fietsers van de rijbaan gehaald worden.

Toepassen uitritconstructies
Uitritconstructies zijn een bewezen verkeersveilige maatregel bij een kruising van een ondergeschikte erftoegangsweg (Van Ambestraat) op een gebiedsontsluitingsweg (het Vossenhol). Met het toepassen van een uitritconstructie wordt de voorrangssituatie afgedwongen. Dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Fietsers en hulpdiensten kunnen hier prima gebruik van maken.

3. Fietsers belangrijker dan leefbaarheid aanwonenden
Aanleiding project
In het kader van de aanleg van de Dorpensingel (verbindingsweg tussen de Ovatonde en de Zandsestraat) gaan de verkeersintensiteiten op het Vossenhol toenemen. Het doel van de herinrichting van het Vossenhol is deze weg geschikt te maken om de toekomstige verkeersintensiteiten op een verkeersveilige wijze te kunnen verwerken en af te wikkelen. Bij de te verwachten verkeersintensiteiten op het Vossenhol vinden wij het noodzakelijk om vrij liggende (of verhoogd aanliggende) fietspaden te realiseren. Om aan het benodigde wegprofiel te komen is hiervoor de keuze gemaakt om de groenstrook en de parkeervoorzieningen op te offeren.

Vervallen parkeerplaatsen
In de afgelopen jaren zijn er enkele parkeertellingen/onderzoeken uitgevoerd (waaronder in februari 2020 en september 2021). Hierbij is gebleken dat het wegvallen van de parkeerplaatsen niet tot een onaanvaardbare parkeerdruk leidt. Er zijn voldoende parkeermogelijkheden aanwezig op de Van Ambestraat en de Bosweistraat. Los van de parkeerdruk is het toepassen van parkeerplaatsen langs een gebiedsontsluitingsweg niet wenselijk in verband met de verkeersveiligheid.

Openbare bomen
Bij het huidige ontwerp van het Vossenhol komen zeven bomen te vervallen. Bij de verdere planuitwerking wordt gekeken waar we het groen kunnen compenseren. Vooralsnog is gedacht om deze langs de Zandsestraat te compenseren.

Particuliere boom
In het vervolgtraject zal de gemeente voor de betreffende boom een BEA (boomeffectanalyse) laten uitvoeren. De BEA dient inzichtelijk te maken of de boom hinder ondervindt van de werkzaamheden (en er eventuele aanvullende maatregelen toegepast moeten worden om schade aan de boom de voortkomen).

In de uitvoering van de plannen streven we ernaar om dit zonder hinder of schade voor de aanwonenden te laten uitvoeren. Indien ten gevolge van de herinrichting van de weg wijzigingen aan de oprit noodzakelijk zijn, zijn deze kosten voor rekening van de gemeente.

Als iemand van mening is dat zijn eigendom door dit bestemmingsplan minder waard is geworden, kan hij hiervoor bij de gemeente om een tegemoetkoming in de planschade vragen. Zo'n aanvraag om een tegemoetkoming kan pas bij de gemeente worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is (dat wil zeggen als hierover geen procedures meer lopen). Een onafhankelijke adviseur beoordeelt dergelijke planschadeverzoeken. Meer informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder de zoekterm 'planschade'. Onder de nieuwe Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking treedt, wordt planschade voortaan 'nadeelcompensatie' genoemd. Op een verzoek om schadevergoeding voor dit bestemmingsplan blijft echter het oude recht van toepassing (op grond van overgangsrecht).

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

Zienswijze 5 is geregistreerd op 9 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. Vergroting CO2 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. De uitstoot van CO2 moet drastisch worden beperkt om de klimaatcrisis te bezweren en om wereldwijde klimaatdoelen te halen.

Tot hun grote geluk is de uitvoering van de Dorpensingel niet -zoals beoogd- gestart in 2015/2016. Nu bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van belangrijke voortschrijdende inzichten m.b.t het belang van de vermindering van CO2 uitstoot en het tegengaan van de achteruitgang van biodiversiteit. In het coalitieakkoord 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 CO2 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 dit ontwerpbestemmingsplan biedt nóg een geweldige mogelijkheid om de CO2 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/uur. Ook al is het Vossenhol aangemerkt als een gebiedsontsluitende weg, er kan op grond van het feit dat er op het Vossenhol ongeveer twintig opritten en vier zijstraten uitkomen, gekozen worden voor een GOW met een maximumsnelheid van 30 km/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 CO2 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/uur 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.

2. Afname leefbaarheid in het Vossenhol

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/uur gereden mag worden, levert dat gevaar op bij het verlaten van de vele uitritten. Voor kleine kinderen, jongeren en ouderen die slecht ter been zijn of een visuele beperking hebben extra gevaarlijk. Indiener vraagt waarom leefbaarheid en veiligheid in Lent en Ressen ten koste zou moeten gaan van leefbaarheid aan het Vossenhol in Bemmel als er een goed alternatief is, namelijk een gebiedsontsluitende weg waar maximaal 30 km/uur wordt gereden? Indiener verzoekt om te kiezen 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/uur.

Beantwoording zienswijze 5

1. Vergroting CO2 uitstoot

Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

Stimuleren fietsverkeer

Het ontwerp bevat vrij liggende /verhoogde aanliggende fietsvoorzieningen. Daarmee vergroten we de verkeersveiligheid voor fietsers en stimuleren we fietsgebruik op het Vossenhol. Om dit mogelijk te maken ontkomen we er niet aan om bomen te rooien. De gemeente zal hiervoor nieuwe bomen aanplanten om het groenareaal te vergroten. De exacte locaties worden op een later moment bepaald.

2. Afname leefbaarheid in het Vossenhol

Om Bemmel goed en veilig bereikbaar te houden, is het van groot belang dat er een goede ontsluiting wordt gerealiseerd tussen Bemmel en Nijmegen. Om de verkeerstoename veilig af te kunnen wikkelen dient het Vossenhol hierop aangepast te worden. Een goed ingerichte GOW50 betekent niet per definitie een afname of aantasting van de leefbaarheid in het Vossenhol. Een goed ingerichte GOW50 biedt verkeersveiligheid aan alle verkeersdeelnemers en zorgt voor de gewenste verkeersafwikkeling. Met name de verkeersveiligheid van de fietsers moet hierbij in acht genomen worden. Om dit mogelijk te maken is ruimte nodig voor verhoogde (aanliggende) fietspaden.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

Zienswijze 6 is geregistreerd op 9 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. Veiligheid en leefbaarheid Vossenhol

In het ontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/h voor het Vossenhol. Hiermee is volgens indieners 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/uur (CROW 2021). Verwezen wordt verder naar informatie van Bureau Goudappel en een afwegingsschema voor 30km/uur. Op grond van dit schema menen indieners dat er een aantal redenen is om een maximale snelheid van 30 km/uur in te stellen voor het Vossenhol, namelijk de leefbaarheid (circa 30 woningen op 400 meter), de oversteekbaarheid (van twintig uitritten en vier zijstraten) en de grote hoeveelheid scholieren dat gebruikmaakt van deze weg als oversteekplek en om naar diverse scholen te gaan.
Indieners noemen de voordelen bij een 30km/uur inrichting: kans op overlijden is factor 3 kleiner, minder geluid door lagere snelheid en aantrekkelijker voor fietsers en wandelaars.

Daarnaast geeft het ontwerp zorgen over de verkeerssituatie bij het verlaten van het erf van indieners. Het betekent namelijk dat zij met de auto achteruitrijden en midden op het voet- en fietspad wachten om te kunnen zien of ze veilig de weg op kunnen rijden. Zeker in de spits moet er langere tijd op het voet- en fietspad worden stilgestaan, waarbij verkeersdeelnemers worden gehinderd. 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/uur op deze weg rijdt.

2. Parkeervoorzieningen Vossenhol

In het ontwerp worden de bestaande parkeervoorzieningen weggehaald. Er zijn echter geen compenserende parkeervoorzieningen opgenomen, zoals vastgesteld in de Parkeernormen Lingewaard 2020. 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 parkeervoorzieningen is de kans op ‘wildparkeren’ groot. Denk hierbij aan de bezorgdiensten van supermarkten en online bestelde artikelen. De 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.

Beantwoording zienswijze 6

1. Veiligheid en leefbaarheid Vossenhol

Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50

volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

De in oktober 2020 door de Tweede Kamer aangenomen motie staat niet dat de maximumsnelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/uur dient te bedragen. Dit blijkt ook niet uit het in 2021 vastgestelde afwegingskader van het CROW.

2. Parkeervoorzieningen Vossenhol
In de afgelopen jaren zijn er enkele parkeertellingen/onderzoeken uitgevoerd (waaronder in februari 2020 en september 2021). Hierbij is gebleken dat het wegvallen van de parkeerplaatsen niet tot een onaanvaardbare parkeerdruk leidt. Er zijn voldoende parkeermogelijkheden aanwezig op de Van Ambestraat en de Bosweistraat. Los van de parkeerdruk is het toepassen van parkeerplaatsen langs een gebiedsontsluitingsweg niet wenselijk in verband met de verkeersveiligheid. De nota Parkeernormen Lingewaard 2020 is bedoeld voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijventerreinen en winkelcentra. Hiervan is in deze situatie geen sprake.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7

Zienswijze 7 is geregistreerd op 10 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. Bereikbaarheid eigen oprit

De niet overrijdbare middenberm maakt het vanuit de oprit van de indieners (woonachtig aan het Vossenhol) onmogelijk om richting de Teselaar of richting Lent te rijden zonder te keren op de weg. De niet overrijdbare middenberm 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

De voorkeur van indieners is 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 tracé. 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.

3. GOW30

Tijdens de spits is de verkeersbelasting en snelheid nu al zo hoog dat het vaak erg lang duurt voordat indieners de oprit kunnen verlaten. Buiten de spits ligt de snelheid nu al ruim boven de 50 km/uur. In hun optiek zal de snelheid bij een gescheiden weginrichting alleen maar toenemen, men meet een bepaalde 'schijnveiligheid' aan. Indieners zijn erg bang voor de toename in snelheid, hoeveelheid verkeer en de toenemende fijnstof, CO2, geluids- en trillingsbelasting op hen en op hun woning. Dit staat haaks op een goede leefomgeving. Een alternatieve wegopbouw zien zij in een GOW30 weg. Het beleid wordt nu landelijk uitgerold en geïmplementeerd in vele gemeenten, ook op gebiedsontsluitingswegen zoals het Vossenhol. Indieners verwijzen naar bijlage 1 met een ontwerpnota voor een weg in de gemeente Tynaarlo. In bijlage 2 is documentatie gevoegd omtrent de GOW30. Indieners maken hieruit op dat, kijkend naar overeenkomsten en verschillen voor GOW50 en GOW30, 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 twaalf percelen.

Indieners 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 volgens hen bijdragen aan het mooie karakter van dit tracé en toch een veilige oplossing bieden.

Beantwoording zienswijze 7

1. Bereikbaarheid eigen oprit

De in het ontwerp opgenomen middengeleider belemmert de verkeersbeweging van en naar het perceel. De middengeleider dient zodoende (deels) verlaagd uitgevoerd te worden om het uitrijden mogelijk te maken. Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

2. Alternatieve route

De keuze voor het tracé is op 19-03-2019 door de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK/ROK) door zowel de gemeente Lingewaard als de gemeente Nijmegen vastgesteld.
Het door indieners verwoorde alternatief lijkt overeen te komen met een ingediend inwonersinitiatief (alternatieve route Dorpensingel door de weilanden, ingediend op 8 juli 2020). Dit initiatief is in de gemeenteraad van de gemeente Lingewaard op 23 september 2020 behandeld en verworpen. Het tracé staat zodoende niet meer ter discussie.

Met het voorgestelde ontwerp is het mogelijk om de geprognotiseerde verkeersintensiteiten goed en veilig af te kunnen wikkelen.

3. GOW30

Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.
Het door u aangedragen voorbeeld van de Hoofdweg te Tynaarlo achten wij niet helemaal vergelijkbaar met de situatie in het Vossenhol. Een inrichtingsvoorstel met fietsers op de rijbaan wordt voor de situatie van het Vossenhol niet als verkeersveilig geacht.

4. Onteigening

Een GOW30 inrichting is op dit moment niet aan de orde. Zodoende kan de stelling dat er met minder ruimte hetzelfde resultaat behaald kan worden op voorhand niet bevestigd worden. Mocht het Vossenhol bij de aanpassing van het Wegencategoriseringsplan alsnog gecategoriseerd worden als een GOW30, dan hebben vrij liggende fietspaden nog steeds de voorkeur vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. Grondverwerving wordt dan nog steeds noodzakelijk geacht.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8

Zienswijze 8 is geregistreerd op 10 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van de Zandsestraat.

Inhoud

1. Verkeersgegevens en maximumsnelheid

In het akoestisch onderzoek van dGmr staat dat de verkeersgegevens voor de wegen zijn aangeleverd door de gemeente Nijmegen. Zij vragen zich 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/uur? De onderliggende rapporten zijn hier niet helder over. DGmr gaat blijkens de tekening op pagina 7 van haar rapport uit van 80 km/uur (blauw) maar het rapport verkeerseffecten van Goudappel heeft het over 60 km/uur? Als dit niet juist is kan ook het bestemmingsplan niet zorgvuldig worden vastgesteld. Indieners 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 km/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.

2. Gevolgen voor situeringswaarde en woongenot

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

De ligging van hun woningen ligt pal tegen de nieuwe rotonde. Dit komt de waarde van de woningen niet ten goede en ze krijgen te maken met afremmend en optrekkend verkeer en hinder van koplampen van 'rotonderijdend verkeer'.

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

Ook zullen ze nadelige gevolgen ervaren wat betreft de privacy. Niet alleen wordt het drukker maar ook zal doorgaand verkeer mogelijk worden richting en langs de noordzijde van hun perceel. De bereikbaarheid van hun percelen zal met de komst van de rotonde ingewikkelder worden en zij verwachten op dit punt medewerking van de gemeente wat betreft de ontsluiting van hun percelen tot een goede, veilige en voor hun kosteloze oplossing te komen. Dit geldt mede voor de noodzakelijke erfafscheiding tussen hun percelen en het plangebied.

Indieners zullen middels een planschadeprocedure compensatie vragen voor de waardedaling van hun woningen.

Beantwoording zienswijze 8

1. Verkeersgegevens en maximumsnelheid

De gehanteerde verkeersintensiteiten in het geluidonderzoek komen voort uit de berekeningen met het regionaal verkeersmodel. In opdracht van Nijmegen en Lingewaard heeft bureau Goudappel voor de bestemmingsplannen een verkeersonderzoek uitgevoerd. De gemeenten Nijmegen en Lingewaard baseren het verkeersbeleid onder meer op verkeersprognoses, die worden gemaakt met het regionale verkeersmodel. Voor de onderbouwing van de Dorpensingel heeft bureau Goudappel een verkeersonderzoek uitgevoerd om de verkeerseffecten van deze nieuwe weg te bepalen. In het verkeersmodel zijn de prognoses naast elkaar gezet van een verkeersnetwerk met Dorpensingel en zonder Dorpensingel. De verkeersprognose met Dorpensingel is meteen ook de input voor de milieuberekeningen bij het bestemmingsplan.

De Zandsestraat kent een maximumsnelheid van 80 km/uur. In het Wegencategoriseringsplan van de gemeente Lingewaard bestaat de Zandsestraat uit twee delen: ten oosten van de Dorpensingel als gebiedsontsluitingsweg (dus 80 km/uur) en ten westen als erftoegangsweg (dus 60 km/uur). Deze 60 km/uur is dus een wens uit het Wegencategoriseringsplan, maar die die wens is nog niet gerealiseerd en ook niet opgenomen in het verkeersmodel. In het verkeersmodel is daarom voor de toekomstige situatie zonder en met de Dorpensingel rekening gehouden met een snelheidsregime van 80 km/uur.

2. Gevolgen voor situeringswaarde en woongenot
Vermindering van situeringswaarde is een aspect dat betrokken wordt in een planschadeverzoek. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting. Het is juist dat de geluidbelasting op de woningen van indieners toeneemt als gevolg van de aanleg van de weg zelf en een rotonde op de kruising met de Zandsestraat. Het betreft immers de aanleg van een nieuwe weg. Het geluidonderzoek wijst uit dat de maximale geluidbelasting voldoet aan de wettelijke grenswaarde. Ook voor luchtkwaliteit geldt dat de Dorpensingel een nieuwe weg betreft en dat de luchtkwaliteit ter plaatse verandert. Het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek laat zien dat de aanleg van de nieuwe weg (ruim) past binnen de wettelijke normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en de richtwaarden van de WHO in 2034 niet overschrijdt.

Wat betreft de verlichting, langs de Dorpensingel zelf is er ter hoogte van het perceel van indiener geen verlichting voorzien. Het betreft hier een weg buiten de bebouwde kom en deze wordt in principe niet verlicht. Wel zal de rotonde worden voorzien van verlichting vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, omdat er hier ook fietsoversteken zijn voorzien. Om inschijnende koplampen vanaf de Dorpensingel te voorkomen is in het inrichtingsplan aan de zuidzijde van de Dorpensingel voorzien in een haag. Ter plaatse van de nieuwe rotonde kan de verwachte lichthinder wellicht zelfs minder worden dan in de huidige situatie het geval is. In de huidige situatie schijnen de koplampen van het verkeer richting Lent tegen de gevel van de woning.

De kosten voor de aanleg en inrichting van de Dorpensingel komen volledig voor rekening van de gemeente. Het inrichtingsplan voorziet al in een perceelsafscheiding met het eigendom van de indieners. Ook draagt de gemeente zorg voor een deugdelijke en veilige ontsluiting voor aanliggende (woon)percelen. De gemeente is reeds in gesprek met indieners over de ontsluiting en omliggende inrichting.

Als iemand van mening is dat zijn eigendom door dit bestemmingsplan minder waard is geworden, kan hij hiervoor bij de gemeente om een tegemoetkoming in de planschade vragen. Zo'n aanvraag om een tegemoetkoming kan pas bij de gemeente worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is (dat wil zeggen als hierover geen procedures meer lopen). Een onafhankelijke adviseur beoordeelt dergelijke planschadeverzoeken. Meer informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder de zoekterm 'planschade'. Onder de nieuwe Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking treedt, wordt planschade voortaan 'nadeelcompensatie' genoemd. Op een verzoek om schadevergoeding voor dit bestemmingsplan blijft echter het oude recht van toepassing (op grond van overgangsrecht).

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9

Zienswijze 9 is geregistreerd op 11 november 2022, de zienswijze is ingediend door een organisatie.

Inhoud

Namens de Stichting Verkeersveiligheid en Leefbaarheid Vossenhol wordt in de zienswijze het volgende naar voren gebracht:

1. Procedureel

Indiener schetst de voorgeschiedenis. Al in 2014 informeren bewoners naar de plannen voor de Dorpensingel. Medio 2019 werden zij tijdens de werkateliers geconfronteerd met een vrijwel afgerond plan. Omdat niet alle bewoners waren uitgenodigd hebben zij zich verenigd en alternatieven voorgesteld. Achteraf bleek dat de aangedragen alternatieven niet pasten binnen de samenwerkingsovereenkomst. Er is geen sprake geweest van een transparante communicatie en behartiging van hun belangen. Het project moet opnieuw worden gestart waarbij de betrokken bewoners vanaf de start worden meegenomen.

2. *Veiligheid*

Het standpunt dat het ontwerp tot sneller doorstromen van het verkeer en meer veiligheid voor de fietser leidt, is niet onderbouwd. Ook de veiligheid van alle andere weggebruikers moet worden verbeterd.
Als gevolg van autonome ontwikkelingen neemt het aantal verkeersbewegingen toe, tijdens piekuren wanneer ook de meeste bewoners naar hun werk gaan of terugkeren is dit circa 570 voertuigen per uur. Opmerkelijk is dat het verwachte aantal motorvoertuigen over het Vossenhol significant lager ligt dan de aantal die tijdens de werkateliers in 2019 zijn gedeeld. Dit wordt niet verklaard. Recente woningbouwplannen zijn wel meegenomen, terwijl deze nog niet bekend waren bij de presentatie van eerdere cijfers. Omtrent de impact van het ‘Hart van Waalsprong’ is verder niets bekend. Het woning gebonden verkeer moet zich mengen met het doorgaande verkeer, dan kan volgens studies alleen probleemloos als de maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Verwezen wordt naar bijlage 3 waarin de Wageningsestraat in Zetten als voorbeeld wordt gegeven voor een vergelijkbare inrichting als in het ontwerp.

Tijdens de spits zijn veel schoolkinderen op hun fiets onderweg. Een deel van deze kinderen moet het Vossenhol oversteken, waar 570 voertuigen per piekuur rijden (het grootste deel ook nog veel te hard). Daarnaast moeten de kinderen beide rijrichtingen in één keer overzien om veilig te kunnen oversteken. Dit geldt ook voor overstekende voetgangers. Ook om die reden moet de snelheid verlaagd worden.

Een ander knelpunt zijn de aan weerszijde relatieve smalle fietspaden zonder opstelstroken. Het wordt niet alleen steeds drukker op de fietspaden, de snelheid van de fietsers verschilt steeds meer.
De voorgestelde fietspadbreedte van 2 meter voldoet niet aan de aanbevelingen van het CROW, die een minimale breedte van 2,3 m voorschrijft. Voor de voorgestelde opstelband zou ook nog eens 0,3 m 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 gevaarlijke situaties. Het is niet uitgesloten dat de fietsers bij deze lay-out de rijweg gebruiken om de opstopping te ontlopen.

3. Leefbaarheid

Het karakter van het Vossenhol, een laan met een groene uitstraling, zal door de voorgestelde inrichting geheel verdwijnen. Diverse parkeerplaatsen, bomen en delen van voortuinen moeten worden opgeofferd voor asfalt. De aanleg leidt niet alleen tot veel meer verkeer, maar door de voorgestelde inrichting zal het verkeer ook veel sneller gaan rijden. Uit onderzoek is gebleken dat het sluipverkeer sterk zal toenemen als op de A325 of de Pleijroute verkeersstremmingen zijn, ook als de A15 eenmaal doorgetrokken is. Als gevolg van woningbouw nemen verkeersbewegingen in de regio flink toe, dus ook over het Vossenhol. Als gevolg

van de verkeerstoename gaat de leefbaarheid onevenredig sterk achteruit. Meer lawaai, trillingen, stank, en meer uitstoot van fijnstof en CO2.

4. 30km/uur beleid
De reconstructie is gebaseerd op het nu geldende wegencategoriseringsplan, waarbij wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/uur voor gebiedsontsluitingswegen. De huidige trend is dat er binnen de bebouwde kom wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 30 km/uur en daar waar het veilig kan 50 km/uur, bijvoorbeeld als er door groenstroken gescheiden fietspaden zijn en de wegen zich niet bevinden in de buurt van scholen. Deze beperking in snelheid over slechts 400 m zal de doorstroming van het verkeer naar de mening van de indiener niet negatief beïnvloeden.

Concluderend stelt indiener dat het plan moet worden aangepast:
1. De gemeente heeft zich niet aan de toezegging gehouden de aanwonenden tijdig mee te nemen in het ontwikkelen van 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 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 van 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.

Beantwoording zienswijze 9
1. Procedureel
Het proces is zorgvuldig doorlopen waarbij omwonenden op diverse momenten uitgenodigd zijn om over het ontwerp mee te denken. Enkele omwonenden hebben het voorliggende tracé in twijfel getrokken en hebben zich op eigen initiatief onthouden van deelname aan de werksessies. Dit om te onderzoeken of een eigen alternatieve tracé uit te werken en voor te leggen aan de gemeenteraad, aangezien het alternatief geen onderdeel uitmaakte van de projectscope. De gemeenteraad heeft dit alternatief afgewezen.
De bewoner heeft er zelf voor gekozen om niet deel te nemen aan de verdere bijeenkomsten.

2. Veiligheid
In het lopende proces zijn de verkeersprognoses bijgesteld. Dit als gevolg van voortschrijdend inzicht in de ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover deze al bekend zijn/waren. Het ontwerp is op deze verkeersprognoses en richtlijnen vormgegeven.

Uw voorbeeld van de Wageningsestraat te Zetten schetst een goed voorbeeld dat het van belang is om het juiste snelheidsregime in te stellen. In de situatie te Zetten heeft het krantenartikel dat de snelheid te laag ingesteld/niet passend is. Wij als gemeente stellen een weginrichting met snelheidsregime voor dat realistisch en verkeersveilig is voor alle weggebruikers. Dat er tijdens de piekuren voor scholieren veel te hard gereden wordt blijkt niet uit een recent gehouden verkeersmetingen.

In het ontwerp van het Vossenhol wordt uitgegaan van een fietspadbreedte van twee meter. In 2022 zijn de nieuwste aanbevelingen voor fietspadbreedtes gepubliceerd door het CROW. Zij adviseren een fietspadbreedte van 2,3 meter. Bij voorkeur passen wij ook fietspaden met een breedte van 2,3 meter toe, maar wij achten dit niet noodzakelijk voor een verkeersveilige afwikkeling van het fietsverkeer op het Vossenhol. Een aanpassing van het fietspad zou echter nogmaals een extra ruimtebeslag leggen van 30 cm op de benodigde gronden van derden, vandaar dat op dit punt hiervan is afgeweken.

Met de oversteekbaarheid voor de fietsers wordt rekening gehouden. Met het aanbrengen van verlaagde banden bij de particuliere inritten (en aan de overzijde) bij de verdere planuitwerking is het mogelijk voor fietsers om veilig over te kunnen steken.

3. Leefbaarheid
De huidige inrichting van de weg past niet bij de functie en het toekomstige gebruik van de weg. De weg wordt aangepast om de toekomstige verkeersstromen veilig af te kunnen wikkelen. De weg moet hiervoor aangepast worden, waardoor parkeer- en groenvoorzieningen plaats moeten maken. Er ontstaan geen parkeerproblemen door het wegvallen van de parkeervoorzieningen. Het verwijderde groen dient gecompenseerd te worden. Om dit mogelijk te maken wordt er ingestoken om de groenstructuur van de Zandsestraat te versterken door hier extra bomen aan te planten.

4. 30 km/uur beleid
Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10

Zienswijze 10 is geregistreerd op 11 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

Indieners zijn van mening dat uit de zes opties de slechtste is gekozen. Afwikkeling van het verkeer via de Verlengde Herckenrathweg naar Ressen toe, waar simpel een doorsteek naar de Ovatonde gemaakt kan worden is volgens indieners 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.

Het huidige ontwerp leidt tot allerlei verkeersonveilige situaties door de onoverzichtelijke punten, zijstraten en op/afritten van bewoners, zeker wanneer het verkeer zoals berekend ook nog eens gaat verdubbelen.

Indien aan het huidige ontwerp wordt vastgehouden, zou het plan aan een aantal voorwaarden moeten voldoen:

a. Het Vossenhol moet een 30 km/uur weg worden. Verkeer komend uit Nijmegen-Noord wordt afgewikkeld op een 30 km/uur weg. Gemeente Nijmegen maakt van de Vossenpels volledig een 30 km/uur weg, indieners achten het logisch om dit beleid ook door te trekken naar het Vossenhol. Bijkomend voordeel is minder geluidsoverlast en minder onveilige situaties.
b. Rekening houden, in verband met de voorspelde toename van de geluidsoverlast door een correcte en slimme keuze wat betreft wegbekleding/asfalt.
c. Eerder hebben indieners aangegeven dat op kosten van de gemeente geluidremmende maatregelen aan hun woning zoals b.v. triple glas e.d. getroffen moeten worden op kosten van de gemeente.

Beantwoording zienswijze 10

De keuze voor het tracé is op 19-03-2019 door de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK/ROK) door zowel de gemeente Lingewaard als de gemeente Nijmegen vastgesteld.
Het door u verwoorden alternatief lijkt overeen te komen met een ingediend inwonersinitiatief. Dit initiatief is in de gemeenteraad van de gemeente Lingewaard op 23 september 2020 behandeld en verworpen. Het tracé staat zodoende niet meer ter discussie.

Verkeersonveilige situaties

Indieners stellen dat het huidige ontwerp verkeersonveilig is. Als gemeente zijn wij van mening dat het ontwerp juist een verkeersveiligere situatie oplevert. Op het Vossenhol wordt een veilige plek geboden voor het fietsverkeer door middel van verhoogde aanliggende fietspaden. Daarbij worden er diverse oversteekplaatsen gecreëerd worden waarbij de fietser gefaseerd over kan steken.

Voor het verlaten of oprijden van de particuliere opritten is de scheiding tussen het fiets en gemotoriseerd verkeer een verbetering. In de huidige situatie delen deze weggebruikers dezelfde ruimte. De verwachte verkeerstoename maakt de scheiding van fiets- en gemotoriseerd verkeer noodzakelijk.

Voorwaarden huidig ontwerp

a. Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.
   Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700

motorvoertuigbewegingen etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.
In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW-30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

b. Wat betreft geluid merken we op dat uit akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan) is gebleken dat de herinrichting van het Vossenhol bij de omliggende woningen zorgt voor een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1 dB. De Wet geluidhinder staat bij herinrichtingen toenames tot 1,5 dB toe zonder verdere procedures of verplichtingen. Daarbij is rekening gehouden met toepassing van stiller asfalt op de nieuw te asfalteren wegen. Dit wegdek is circa 1,5 dB stiller dan standaard dicht asfaltbeton.
c. Er is dan ook geen aanleiding om op kosten van de gemeente geluidsisolerende maatregelen te treffen.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11

Zienswijze 11 is geregistreerd op 13 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. Procedures

Er is in de procedure rondom dit bestemmingsplan een aantal fouten gemaakt waaruit blijkt dat de gemeente een onzorgvuldig en onvolledig proces voert. Allereerst zijn 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 zij en andere bewoners niet kunnen reageren en/of een stem kunnen laten horen over de plannen (zie ook reactienota's werkateliers).
Zij 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 zij geen huiseigenaren waren (bijlage 1-brief gemeente). Die opgegeven reden is onjuist en vinden zij enorm kwalijk. Sinds 15 maart 2018 zijn ze eigenaar van het object. Daarnaast betreft dit plan wel degelijk bewoners en gebruikers van panden. Dit getuigt van een onvolledig en onzorgvuldig proces. Indieners zijn dan ook van mening dat de werkateliers opnieuw ingepland dienen te worden waar alle belanghebbenden 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 twee 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 (bijlage 2-ppt werkatelier). Het bevreemdt hen enorm dat er na de werkateliers ineens percelen worden gerespecteerd. Waarom wordt hun object niet gerespecteerd? Zij hebben hun standpunt hierover niet over kunnen overbrengen. Daarnaast is het hen 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 verwacht mocht worden dat relevante vragen over het ontwerp, volledig worden beantwoord, kregen zij 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 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 het 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 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 vergoed mocht worden. Zij hebben destijds onnodig tijd besteed. Ook hier vinden zij dat de gemeente een onvolledig en onzorgvuldig proces voert.

Zij 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.

2. Veiligheid
Voor de aanpassing van het Vossenhol wordt de weg twee maal zo breed en zullen er verhoogde fietspaden worden aangelegd. Nu ervaren indieners elke dag dat het fietsen op de huidige Vossenhol en het oversteken met fiets en/of auto onveilig kan zijn. Het ontwerp leidt echter niet tot verbetering van 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
Het Vossenhol is een bochtige weg met veel uitritten en kruispunten. De huidige weg is niet veilig te noemen, maar met het voorgestelde plan voor het Vossenhol wordt het in hun ogen niet veiliger. Zoals het ontwerp nu voorligt is het na inrichting onmogelijk om op een veilige wijze het Vossenhol op te rijden, zowel richting de rotonde van de Herckenrathweg als richting de Zandsestraat; het is het gemotoriseerde verkeer na inrichting toegestaan om 50 km/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 het 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 het Vossenhol op te draaien vanaf hun object.
Zij maken hier dan ook bezwaar op de inrichting van de gehele weg en de voorgestelde maximum snelheid. Zij 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 is.

Oversteekbaarheid: fiets
Hoewel er vier kruisingen zijn met straten, zijn er maar twee 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 het 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 oversteeksituatie voor de fietser onduidelijk.
Op de oversteekplaatsen maken zij 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 fietsers 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 één middengeleider een oversteekplek voor fietsers. Maar dat betekent dat fietsers die oversteken en richting de Ressensestraat willen gaan, dus tegen het verkeer in moeten fietsen. Indieners maken dan ook bezwaar tegen de gehele inrichting van de weg en de oversteekplaatsen.

Op dit moment kunnen zij vanaf hun oprit aan beide kanten het verkeer niet goed aan zien komen en moeten zij op goed geluk oversteken, zie ook bijlage 3 (bijlage 3-situatie schets). Aangezien zij voor het voorgestelde plan een heel stuk voortuin moeten inleveren en de overburen ook, betekent het dat zij nog minder goed zicht hebben. Daarbij moeten zij een nog groter oppervlakte overbruggen om aan de overkant te komen.
Zij hebben al eerder aangegeven dat zij met twee 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 zij 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 als volgt is: u moet gebruik maken 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 hen en vele andere bewoners van de buurt betekend dat zij 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 ze nu doen, dus simpelweg niet meer veilig is.
Een voorbeeld wat dit voor hen zal betekenen: om met hun kinderen naar school te gaan gebruiken zij de Bosweistraat, dat kruispunt ligt op 20 meter van hun huis in noordelijke richting. Op dit moment kunnen zij recht oversteken. In de toekomstige plannen ziet het er zo uit: zij fietsen eerst 100 meter naar het zuiden, om vervolgens over te steken bij de Ressensestraat, om vervolgens weer 100 m terug te fietsen, hun 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 zij eerst naar de rotonde, Herckenrathweg te fietsen, om vervolgens weer terug te fietsen. Hier maken zij 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. Ruimtebeslag mag nooit leidend zijn in ruimtelijke ontwikkelingen.
Zij nodigen de gehele raad uit voor een kopje koffie bij hen thuis om eens te ervaren hoe moeilijk het in de huidige situatie al is om over te steken. Ten aanzien van de inrichting willen zij geen verhoogde fietspaden en verzoeken om veilige oversteekmogelijkheden bij alle kruispunten.

<u>Fietsersveiligheid</u>
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. Zij achten de uitspraken over fietsersveiligheid daarmee niet bewezen. Er ontbreekt ook een reactie van de Fietsersbond en daar zouden zij 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.
Het belangrijkste is wel dat het ontwerpbestemmingsplan en specifiek de inrichting voor het 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 2.0 meter naar 2.3 meter gegaan voor een enkelvoudig fietspad maar met de rand van het fietspad, wat geen aflopende band meer is, moet rekening gehouden worden met een 0,3-0,5 meter 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. Zij hebben hier grote bezwaren tegen en begrijpen niet waarom er voor deze optie is gekozen. Zij 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 zij ook

rekening moeten houden met de vergrijzing van Lingewaard en Nederland in het algemeen, zijn zij fel tegen in een verhoogd fietspad.
Helaas zien zij 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 2.0 meter met een rechte band, heb je niet veel ruimte om te manoeuvreren en dit zal de fietserveiligheid in het geding brengen. Zij vrezen voor meer ongelukken door de verhoogde fietspaden en vragen daarom af te zien van de verhoogde fietspaden.
Ten aanzien van de inrichting van het Vossenhol hebben zij 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.

3. 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 zij zich 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 het Vossenhol een 50km/uur weg blijft, zal de leefbaarheid achteruit gaan. Zij snappen dat doorstroom belangrijk is, maar niet ten koste van hun leefbaarheid en hun 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/uur 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 ze kijken naar het rapport van Goudappel staat er dat er op de Vossenpelssestraat met het plan 5.600 mvt/etmaal langskomen, dit is vergelijkbaar met de prognose voor het Vossenhol. De conclusie voor de Vossenpelssestraat 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 Vossenpelssestraat is al grotendeels 30km/uur zone (Nijmeegse deel), waarom kan daar wel een goede doorstroom gerealiseerd worden met 5.600 mvt/etmaal en kan dat niet op het Vossenhol bij een 30km/uur zone? Waarom moet het Vossenhol, met een vergelijkbare hoeveelheid mvt's dan 50km/uur 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 zij bezwaar tegen de aanleg van de 'dorpensingel' omdat dat de leefbaarheid in Bemmel verslechterd en het hanteren van de 50km/uur zone. Een 30km/uur zone voor het Vossenhol is een passend alternatief en daarvoor kan het wegontwerp niet veel te veranderen van de huidige situatie. Als dat niet gebeurt zijn zij van mening dat het niet meer leefbaar is op hun perceel.

Mocht onverhoopt de gemeente Lingewaard beslissen dit plan door te zetten, dan willen zij de volgende punten geregeld zien:
1) Extra isolerende maatregelen in huis, aangezien de straat dichterbij hun huis komt te liggen en de hoeveelheid verkeer ontzettend stijgt. Zij achten dit noodzakelijk om hun leefbaarheid te kunnen garanderen.

2) Een klimaatbeheersingssysteem zodat zij op een gezonde manier kunnen ventileren. Ramen open zal zorgen voor geluidsoverlast, fijnstof en andere uitstootgassen van gemotoriseerd vervoer, welke met 30% zal toenemen en dichter op hun huis zullen komen.
3) Toezegging dat zij 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 zij hun 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 zij op een veiligere manier kunnen oversteken. Zij hebben deze verlegging tot op heden nog niet concreet in gang gezet om omdat de plannen van de gemeente inzake de Dorpensingel al enige jaren aangekondigd zijn maar zij nooit de exacte plannen kenden.

Conclusie
Zij, als eigenaren van een woning aan het Vossenhol en als inwoners van Bemmel, hebben bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan ‘Dorpensingel’ en voelen zich niet gehoord. Voor het huidige plan is er een deel van hun tuin nodig, deze zullen zij niet ter beschikking stellen.
Zij hebben niet de volledige informatie tot hun beschikking gehad om het gehele ontwerp te beoordelen. Tevens hebben zij in dit schrijven aangegeven dat zij op het gehele ontwerpbestemmingsplan bezwaar hebben. Gelet op het voorstaande is duidelijk geworden dat er voor hen nog veel te veel vragen zijn en/of oplossingen gekozen zijn welke niet akkoord zijn.
Zij willen de raad vragen om al hun 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.
Zij verzoeken de raad om het project opnieuw op te starten in samenwerking met alle belanghebbenden 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.

Beantwoording zienswijze 11

1. Procedures

Uitnodigingen omwonenden
Hoewel in de brief van 13 juni die indieners als bijlage 1 hebben toegevoegd abusievelijk vermeld is dat zij geen eigenaren van de woning zijn, zijn zij uitgenodigd voor de bijeenkomst. De tweede brief voor de avond van 24 september 2019 is op naam van de indieners gesteld en per post verzonden.
Indieners en andere belanghebbenden hebben hun zienswijze kunnen geven en zijn om die reden niet in hun belangen geschaad. Nu opnieuw weer werkateliers gaan organiseren achten wij achterhaald, mede gezien de noodzaak van dit project.

Suggestie respecteren tuinen/gronden?
Bij het opstellen van het ontwerp is gekeken om het benodigde ruimtegebruik zo klein mogelijk te houden. Daarbij is getracht de lasten zo gelijkmatig mogelijk te verdelen onder de belendende percelen. Bij de optimalisaties van het ontwerp kan het voorkomen dat van sommige percelen meer of minder grond benodigd is.

Schuine band/rechte band
Na overleg met de Fietsersbond is besloten te kiezen voor een hogere band. Dit omdat een overrijdbare band minder bescherming biedt voor de fietsers. De bezorgdheid voor de oversteekbaarheid is begrijpelijk. Vandaar dat bij de verdere planuitwerking verlaagde banden toegepast zullen worden ter hoogte van particuliere uitritten (indien nodig).

Tegen het verkeer inrijden
Met de aanbrengen van verlaagde banden bij de particuliere inritten (en aan de overzijde) bij de verdere planuitwerking is dit niet meer aan de orde.

Verkeerskundig ontwerp op ruimtelijke plannen.nl
Het verkeerskundig ontwerp maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en is daarom ook niet in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Grondverwerving
Het is gebruikelijk om in aanloop tot een ruimtelijke procedure gesprekken met betrokkene te voeren, ook ten aanzien van de verwerving van de benodigde gronden.

2. Veiligheid
Indieners stellen dat het huidige ontwerp verkeersonveilig is. Als gemeente zijn wij van mening dat het ontwerp juist een verkeersveiligere situatie oplevert. Op het Vossenhol wordt een veilige plek geboden voor het fietsverkeer door middel van verhoogde aanliggende fietspaden. Daarbij worden er diverse oversteekplaatsen gecreëerd worden waarbij de fietser gefaseerd over kan steken.

Voor het verlaten of oprijden van de particuliere opritten is de scheiding tussen het fiets en gemotoriseerd verkeer een verbetering. In de huidige situatie delen deze weggebruikers dezelfde ruimte. De verwachte verkeerstoename maakt de scheiding van fiets- en gemotoriseerd verkeer noodzakelijk.

Oversteekbaarheid: auto
In het voorliggende ontwerp wordt het fietspad verbreed en de rijbaan voor de auto's smaller. Doordat de rijbaan voor de automobilist versmald wordt, is de verwachting dat de gereden snelheid lager komt te liggen dan nu het geval is. Daarbij zijn we van mening dat er voldoende zicht is om het verkeer tijdig waar te nemen.

Oversteekbaarheid: fiets
Met de aanbrengen van verlaagde banden bij de particuliere inritten (en aan de overzijde) bij de verdere planuitwerking is dit niet meer aan de orde.

Fietsersveiligheid
De Fietsersbond heeft voor het Vossenhol nadrukkelijk gevraagd om vrij liggende fietspaden. Gezien de beperkte ruimte is zij akkoord gegaan met de keuze voor verhoogde aanliggende fietspaden. Ook heeft de Fietsersbond, vanwege de beperkte ruimte ingestemd met een fietspadbreedte van 2,0 meter, ondanks dat de nieuwste richtlijnen uitgaan van een fietspadbreedte van 2,3 meter. Indien de bewoners bereid zijn meer grond af te staan ten behoeve van bredere fietspaden en opstelruimtes, staan wij daar voor open.

3. Leefbaarheid
Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de 'Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel' en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50

volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

Gewenste maatregelen

1. Uit akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan) blijkt dat de herinrichting van het Vossenhol bij de omliggende woningen zorgt voor een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1 dB. De Wet geluidhinder staat bij herinrichtingen toenames tot 1,5 dB toe zonder verdere procedures of verplichtingen. Daarbij is rekening gehouden met toepassing van stiller asfalt (SMA NL5) op de nieuw te asfalteren wegen. Dit wegdek is circa 1,5 dB stiller dan standaard dicht asfaltbeton. Er is dan ook geen aanleiding om op kosten van de gemeente geluidsisolerende maatregelen te treffen.

2. Klimaatbeheersingssysteem: voor dergelijke maatregelen is geen aanleiding, zo is gebleken uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit (bijlage 6 bij de toelichting op het bestemmingsplan). Daarin is ook de situatie van het Vossenhol beschouwd. Conclusie van het onderzoek is dat de komst van Dorpensingel ruim inpasbaar is binnen de wettelijke normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Het plan veroorzaakt geen overschrijdingen van de richtwaarden van de WHO in 2034. In 2024 is nog sprake van een kleine overschrijding van deze advieswaarde voor PM2,5 in zowel de autonome als beoogde situatie. De Dorpensingel zelf is daarop zeer beperkt van invloed.
   Wat betreft roet wordt in de huidige situatie (2019) aan de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof van 40 µg/m3 in ruime mate voldaan. In 2024 en 2034 wordt de jaargemiddelde concentratie in zowel de autonome als de gewenste situatie niet overschreden. De verwachting is tevens dat deze uitstoot steeds minder zal worden naar gelang er meer elektrische voertuigen komen.

3. Mogelijkheid om de heg te verhogen: een hek mag aan de voorzijde niet hoger zijn dan 1 m, maar deze beperking geldt niet voor heggen. Het is dus toegestaan om een heg van 2 m hoogte (of hoger) te plaatsen. Wel dient te allen tijde rekening gehouden te worden met artikel 2.15 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Dat artikel verbiedt om beplanting te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat.

4. Verlegging oprit
   Met de aanbrengen van verlaagde banden bij de particuliere inritten (en aan de overzijde) bij de verdere planuitwerking zien wij hierin geen meerwaarde om de inrit te verplaatsten. Indien het verleggen van de inrit bij de verdere planuitwerking noodzakelijk geacht wordt, kan dit onderling besproken worden.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12

Zienswijze 12 is geregistreerd op 14 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud
Indieners wonen bij het plangebied Vossenhol en brengen in hun zienswijze het volgende naar voren:

1. Geluidsoverlast
De metingen in het akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd in de coronaperiode (2020-2021) waarin het aantal verkeersbewegingen significant lager is geweest dan de periode daarvoor en daarna. Indieners baseren zich hierbij onder meer op de cijfers van het CBS (https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/welvaart-in-coronatijd/mobiliteit). Het aantal verkeersbewegingen met personenauto's is in sommige weken wel met minimaal 25% gedaald ten opzichte van 2019!

De metingen uit de rapportage zijn volgens indieners 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, kunnen de uitkomsten van deze rapportage niet gebruikt worden en er dienen nieuwe metingen plaats te vinden. In het rapport is ook geen rekening wordt gehouden met de toename van het aantal verkeersbewegingen wanneer het nieuwbouwplan (De Pas) wordt gerealiseerd.

Indieners ervaren in de huidige situatie zowel binnen als buiten de woning al veel geluidsoverlast met name overdag, ondanks dubbele beglazing en een geïsoleerde spouwmuur.
Indieners zien als oplossing voor deze problematiek toepassing van alle onderstaande punten;
- inachtneming van de GOW30 of classificatie erftoegangsweg (maximumsnelheid 30km/uur);
- 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);
- vergoeding gemeente geluidswerende aanpassingen woning (onder meer geluidsisolatie, geluidswerende kozijnen en glas);
- handhaving.

2. Trillingen
Indieners ervaren nu trillingen in de woning door schade aan het wegdek. Daardoor maken zij zich ook zorgen over de 'rammelstrook' zoals deze gepland staat in het bestemmingsplan.
In het ontwerp wordt namelijk een snelheidsbeperkende maatregel (nagenoeg vlak voor de oprit van indieners) voorgesteld waarbij er gebruik gemaakt wordt van een deels niet overrijdbaar object in combinatie met een rammelstrook.
De oplossing voor deze problematiek bestaat volgens indieners 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/uur);
- 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);
- vergoeding gemeente geluidswerende aanpassingen woning (onder meer geluidsisolatie, geluidswerend glas en kozijnen);
- handhaving.

3. Plaatsing en ontwerp snelheidsbeperkende maatregel voor oprit
Plaatsing van het object nagenoeg voor de oprit van de woning van indieners creëert een gevaarlijke situatie voor bewoners/bezoekers (wandelaars/fietsers). De zwakkere verkeersdeelnemers kunnen vanaf hun oprit niet veilig oversteken. Voetgangers moeten op het fietspad wachten, wat bij de te verwachten drukte tot gevaarlijke situaties kan leiden. Fietsers moeten eerst in zuidelijke richting rijden, als zij richting Ressensestraat of rotonde willen gaan. Er is door het verhoogde fietspad geen kortere en veilige toegang mogelijk tot het fietspad.
Ook verslechtert de toegang tot en vertrek van de woning voor auto met caravan of aanhanger, omdat men half op het fietspad moet gaan staan om de weg te kunnen oversteken. Eerder hebben indieners gevraagd of het mogelijk is om vanuit hun oprit links te kunnen afslaan met caravan of aanhanger. Hiermee zou rekening gehouden worden in het ontwerp, maar het ontwerp is niet aangepast.

De oplossing voor deze problematiek bestaat volgens indieners 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;
- inachtneming van de GOW30 of classificatie erftoegangsweg (maximumsnelheid 30km/uur);
- oversteekplaats voetgangers/fietsers creëren naast hun oprit;
- plaatsing snelheidsdisplay(‘s).

Indieners laten een waardeschatting van de woning maken en willen de eventuele schade door aanpassing van de weg, of aanpassing van de woningen dat gemaakt moeten worden om dezelfde leefcomfort te behouden, verhalen op de gemeente.

Beantwoording zienswijze 12
1. Geluidsoverlast
De gehanteerde verkeersintensiteiten in het geluidonderzoek komen voort uit verkeersmodelberekeningen op basis van verkeersprognoses en niet direct uit metingen. Het basisjaar is 2019 (nulmeting) waarin dus geen effect van minder verkeer door corona is. Voor de onderbouwing van dit bestemmingsplan heeft bureau Goudappel een verkeersonderzoek gedaan om de verkeerseffecten van het plan te bepalen. In het verkeersmodel zijn de prognoses naast elkaar gezet van een verkeersnetwerk met Dorpensingel en zonder Dorpensingel. De verkeersprognose met Dorpensingel is meteen ook de input voor de milieu berekeningen bij het bestemmingsplan.
In het verkeersonderzoek is geen rekening gehouden met het nieuwbouwplan De Pas. Deze ontwikkeling wordt nog niet gezien als ‘harde’ ontwikkeling (er is nog geen bestemmingsplan voor in procedure gebracht). De effecten van dit nieuwbouwplan moeten vanuit het nieuwbouwplan zelf in beeld worden gebracht.

Voorgestelde oplossingen

- Inachtneming van de GOW30 of classificatie erftoegangsweg (maximumsnelheid 30km/uur);
  Het ontwerp is vormgegeven op een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.
  Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.
  In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de

categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW-30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

- Actief ontmoedigingsbeleid gemeente voor vrachtwagen- en agrarisch verkeer gebruik Dorpensingel;
  De gemeente Lingewaard gaat geen ontmoedigingsbeleid voeren voor vracht- en landbouwverkeer. In de directe omgeving van de Dorpensingel en Zandsestraat zijn diverse landbouwpercelen aanwezig die bereikbaar moeten blijven voor landbouwverkeer. Daarnaast wordt de Dorpensingel een belangrijke gebiedsontsluitingsweg waarop vrachtverkeer is toegestaan. Juist op dit type wegen willen we de verkeersstromen bundelen, om te voorkomen dat men door woonwijken en het buitengebied gaat sluipen.
- SMA NL5 asfalt over gehele Dorpensingel (ook het asfalt van het kruispunt met de Teselaar wat nog in goede staat zou zijn);
  Het aanbrengen van SMA05 op en nabij een kruising is in de praktijk niet gewenst, omdat dit wegdek door de wringende, optrekkende en afremmende bewegingen van het verkeer eerder kapot wordt gereden.
- plaatsing snelheidsdisplay(s);
  De gemeente Lingewaard plaatst geen vaste snelheidsdisplays (meer). Binnen Lingewaard is het wel mogelijk om snelheidsdisplays te laten rouleren op verschillende locaties. Dit gebeurt vaak op verzoek van wijkplatforms als er veel klachten zijn. Sommige wijkplatforms hebben zelf snelheidsdisplays aangeschaft.
- vergoeding gemeente geluidswerende aanpassingen woning (onder meer geluidsisolatie, geluidswerende kozijnen en glas);
  Uit akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan) blijkt dat de herinrichting van het Vossenhol bij de omliggende woningen zorgt voor een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1 dB. De Wet geluidhinder staat bij herinrichtingen toenames tot 1,5 dB toe zonder verdere procedures of verplichtingen. Daarbij is rekening gehouden met toepassing van stiller asfalt op de nieuw te asfalteren wegen. Dit wegdek is circa 1,5 dB stiller dan standaard dicht asfaltbeton. Er is dan ook geen aanleiding om op kosten van de gemeente geluidsisolerende maatregelen te treffen.
- Handhaving;
  Handhaving op geluidsoverlast van het verkeer is geen taak van de gemeente, maar van de politie. Het is zodoende niet toe te zeggen in welke mate controles toegepast worden.

2. Trillingen

In het voorgestelde wegprofiel is op drie locaties een middenberm voorzien tussen de rijstroken. Verder wijzigt het profiel van de weg niet. De wegas wordt hierdoor minimaal verschoven. Er zijn geen drempels of verkeersplateaus opgenomen in het ontwerp, het wegdek verandert niet van asfalt in klinkers en de maximumsnelheid wordt niet verhoogd. Er is geen noodzaak en ook anderszins geen aanleiding om een onderzoek naar trillingshinder uit te voeren.

Voor reactie op de voorgestelde oplossingen wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.

3. Plaatsing en ontwerp snelheidsbeperkende maatregel voor oprit

De middengeleider zal (deels) overrijdbaar uitgevoerd worden. Dit wordt bij de verdere planuitwerking meegenomen worden.

Voor reactie op de voorgestelde oplossingen wordt verwezen naar de reactie onder punt 1.

4. Schade

Als iemand van mening is dat zijn eigendom door dit bestemmingsplan minder waard is geworden, kan hij hiervoor bij de gemeente om een tegemoetkoming in de planschade vragen. Zo'n aanvraag om een tegemoetkoming kan pas bij de gemeente worden ingediend als het bestemmingsplan onherroepelijk is (dat wil zeggen als hierover geen procedures meer lopen). Een onafhankelijke adviseur beoordeelt dergelijke planschadeverzoeken. Meer informatie is te vinden op de gemeentelijke website onder de zoekterm 'planschade'. Onder de nieuwe Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking treedt, wordt planschade voortaan 'nadeelcompensatie' genoemd. Op een verzoek om schadevergoeding voor dit bestemmingsplan blijft echter het oude recht van toepassing (op grond van overgangsrecht).

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13

Zienswijze 13 is geregistreerd op 14 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

Indieners reageren op het plangebied Vossenhol, waar hun woning aan grenst.

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.
Indieners vragen zich af op welke manier bewoners 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 het erf.

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. Indieners willen vernemen hoe hier rekening mee wordt gehouden in het plan, zoals bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid tot maximaal 30 km/uur en het leggen van maximaal geluidwerend wegdek.

3. 30Km/uur 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/uur voor gebiedsontsluitingswegen.
De huidige trend, mede gebaseerd op Europese richtlijnen en een in de Tweede Kamer aangenomen motie is, dat er binnen de bebouwde kom wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 30 km/uur en daar waar het volgens landelijke richtlijnen veilig kan 50 km/uur. De maximum snelheid mag volgens die richtlijnen naar 50 km/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 bijvoorbeeld 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.

Beantwoording zienswijze 13

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

Het is en blijft mogelijk om de in- en uitrit te bereiken. Dit is niet anders dan gelijksoortige locaties bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Dat de weg tijdelijk geblokkeerd is voor een bijzondere verrichting (bijvoorbeeld voor de plaatsing van een caravan) kan het zijn dat een bewoner tijdelijk doorgaand verkeer blokkeert. Ook in de huidige situatie heeft een bewoner hierbij zelf een verantwoordelijkheid om geen gevaarlijke situatie te creëren voor de overige verkeersdeelnemers. In de huidige situatie is het ook niet de bedoeling dat bewoners en bezoekers op de rode fietsstroken parkeren. Het is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente om een ontwerp hierop vorm te geven om deze bijzondere verrichtingen mogelijk te maken.

Bezorgdiensten / bezoekers mogen niet de doorgang belemmeren. Deze weggebruikers dienen hun voertuig op een veilige plek te positioneren, bijvoorbeeld op de nabijgelegen erftoegangswegen.

2. Geluidsoverlast
Uit akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan) blijkt dat de herinrichting van het Vossenhol bij de omliggende woningen zorgt voor een toename van de geluidsbelasting met maximaal 1 dB. De Wet geluidhinder staat bij herinrichtingen toenames tot 1,5 dB toe zonder verdere procedures of verplichtingen. Daarbij is rekening gehouden met toepassing van stiller asfalt op de nieuw te asfalteren wegen. Dit wegdek is circa 1,5 dB stiller dan standaard dicht asfaltbeton.

3. 30 km/uur beleid (GOW30)
Het ontwerp is vormgegeven op basis van de richtlijnen van een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14

Zienswijze 14 is geregistreerd op 14 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. Veiligheid

Door de aanleg van de Dorpensingel zal het verkeer op het Vossenhol, waar indieners wonen aanzienlijk toenemen, alsook door de woningbouwplannen aan de Zandsestraat en Vossenpelssestraat. Nu 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. Indieners achten het zeer wenselijk als de maximum snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur, zoals op de Laauwikstraat.

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. Bewoners moeten midden op het voet- en fietspad stil gaan staan en wachten tot het veilig is om de weg op te rijden, zeker tijdens de spits. Dit levert gevaarlijke situaties op.

Er ligt een niet overrijdbare middenberm ter hoogte van de inrit van indieners, waardoor de bocht niet in een keer genomen kan worden.

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.

2. Leefbaarheid

Naast het toenemende verkeer en de snelheid ervan is er ook sprake van een toenemende fijnstof, CO2, geluidsoverlast en trillingsbelasting. Momenteel worden er gedurende de hele dag al flinke trillingen waargenomen door met name 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.

Beantwoording zienswijze 14

1. Veiligheid

Het ontwerp is vormgegeven op basis van de richtlijnen van een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten

worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

In het voorliggende ontwerp van het Vossenhol wordt de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer smaller dan in de huidige situaties. De locaties en vormgeving van de middengeleiders worden bij de verdere planvoorbereiding bekeken. Indien een middengeleider de uitgang belemmert zal deze waar mogelijk verlaagd uitgevoerd worden. De middengeleiders zijn wenselijk om de oversteekbaarheid van het fietsverkeer juist te verbeteren. Dit zodat de fietser de straat in twee delen over kan steken. Daarnaast helpen de middengeleiders om hardrijdend verkeer af te remmen.

2. Leefbaarheid
De huidige inrichting van de weg past niet bij de functie en het toekomstige gebruik van de weg. De weg wordt aangepast om de toekomstige verkeersstromen veilig af te kunnen wikkelen. De weg moet hiervoor aangepast worden, waardoor parkeer- en groenvoorzieningen plaats moeten maken. Er ontstaan geen parkeerproblemen door het wegvallen van de parkeervoorzieningen. Het verwijderde groen dient gecompenseerd te worden. Om dit mogelijk te maken wordt er ingestoken om de groenstructuur van de Zandsestraat te versterken door hier extra bomen aan te planten.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 15

Zienswijze 15 is geregistreerd op 15 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van het Vossenhol.

Inhoud

1. 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..

2. '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. Indiener neemt 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.

Beantwoording zienswijze 15

1. Plan staat al bij voorbaat vast

Het plan staat niet op voorhand vast. Het project kent een ruime voorgeschiedenis. Met de door beide gemeenteraden aangenomen motie 'Lingewaard en Nijmegen komen er samen uit', en de daaruit volgende samenwerkings- en realisatieovereenkomst (SOK) is het plan vormgegeven. De besluiten zijn door beiden gemeenten genomen waarbij de belangen van inwoners van beide gemeenten behartigd zijn. Daarmee zijn de kaders van de Dorpensingel vastgelegd. De ontwerptekeningen kunnen nog wijzigen op basis van de input van bewoners en belanghebbenden.

2. ‘Snelweg’

Het ontwerp van het Vossenhol is vormgegeven op basis van de richtlijnen van een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem). Dit is door de gemeenteraad als kader meegegeven in de ‘Samenwerkings- en Realisatieovereenkomst Dorpensingel’ en het in 2020 vastgestelde Wegencategoriseringsplan Lingewaard.

Op basis van de ontsluitende functie en het (toekomstige) gebruik is het Vossenhol in het vigerende Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW50. Het Vossenhol is onderdeel van een belangrijke verbinding Bemmel en Nijmegen. Deze verbinding wordt nog belangrijker na realisatie van de Dorpensingel. De intensiteiten gaan toenemen van circa 4.300 naar 5.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij deze intensiteiten en gebruik past de categorie GOW50, voorzien van vrij liggende fietspaden.

In het kader van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regiem) wordt het Wegencategoriseringsplan in 2023 aangepast. Ongeacht de categorisering van het Vossenhol (GOW50 of GOW30) zijn wij van mening dat er vrij liggende fietspaden toegepast moeten worden, vanwege de hoge intensiteiten en de verkeersveiligheid van de fietsers. De benodigde ruimte met vrij liggende fietspaden zal hierbij niet veel afwijken van het huidige ontwerp. Een inrichting als GOW50 volgens de samenwerkingsovereenkomst of een GOW30 met vrij liggende fietspaden past binnen de planologische reservering op de verbeelding.

Losse punten:

- Kruispunt Teselaar
  Het kruispunt van de Teselaar met het Vossenhol wordt aangepast om de verkeersstromen beter af te kunnen wisselen. Het verschil in wegcategorie maakt de voorgestelde kruispuntoplossing een logische oplossing.

- Rotonde Herckenrathweg-Vossenhol
  De rotonde van de Herckenrathweg staat niet bekend als een groot verkeersknelpunt binnen de gemeente Lingewaard. Zodoende is hier geen verdere aanleiding om hier verdere aanpassingen op door te voeren. In het ontwerp van het Vossenhol is wel een extra zebrapad voorzien.

- Ventweg Vossenhol
  Het afsluiten van de toegang van de ventweg op het Vossenhol draagt in algemene zin bij aan de verbeterde verkeersveiligheid op het Vossenhol. In de huidige situatie is het aantal motorvoertuigen op de ventweg zeer beperkt. De hoeveelheid vrachtverkeer is vrijwel nihil. In de toekomstige situatie (waarbij de ventweg wordt afgesloten) zal dit niet resulteren tot een toename van verkeersbewegingen. Dit blijft beperkt tot bestemmingsverkeer van de aanwonenden van de ventweg.

  Echter het aangedragen punt van het zicht vanuit de ventweg op de Teselaar is inderdaad slecht te noemen. Hierdoor is het ‘terugrijden’ van verkeer vanaf de ventweg naar de Teselaar een gevaarlijke bijkomstigheid (zie foto). Op basis van dit punt gaan we bij de verdere uitwerking van de plannen bekijken of de aansluiting van de ventweg op het Vossenhol alsnog kan worden ingepast. Deze mogelijke aanpassing is inpasbaar binnen het voorliggende bestemmingsplan. Een wijziging is hierop niet noodzakelijk. Als we het verkeerskundig ontwerp op dit punt aanpassen, communiceren we dit nog met de omwonenden. Indien de inpassing mogelijk is, zijn er geen consequenties voor de vuilnisophaaldiensten. Indien dit niet mogelijk is gaan we in overleg met de vuilnisophaaldiensten om te bezien of voor de inzameling van vuilnis plekken aan het Vossenhol en de Teselaar ingepast worden waar omwonenden hun afval kunnen aanbieden.



Zicht vanuit auto op kruising ventweg-Teselaar.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 16

Zienswijze 16 is geregistreerd op 16 november 2022, de zienswijze is ingediend door een bedrijf.

Inhoud
Indiener beoordeelt het ontwerpbestemmingsplan 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 indiener beheert.

Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels (art. 5.3.1) die stelt dat binnen vijfjaar 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. In dit verband vindt indiener het merkwaardig dat in de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan 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 mening van indiener 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.

Beantwoording zienswijze 16
Wij danken u voor uw reactie en nemen deze voor kennisgeving aan.

Alleen in de gevallen van bouwplannen die worden genoemd in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening bestaat er een bevoegdheid voor de raad om een exploitatieplan op te stellen. Het plan voor de Dorpensingel valt niet onder de in dat artikel genoemde bouwplannen en heeft niet tot gevolg dat particuliere grondeigenaren profiteren zoals bij een woningbouwplan. Er zijn geen grondeigenaren op wie de kosten van aanleg van de Dorpensingel kunnen worden verhaald. Daarom wordt geen exploitatieplan opgesteld.
Wel hebben beide gemeenten voor de investeringen een voorziening in hun begroting opgenomen. Daarnaast is er bij de provincie Gelderland een subsidie aangevraagd en toegekend. Het beheer zal voor beide gemeenten komen uit de begrotingen voor weg- en groenvoorzieningen.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 17

Zienswijze 17 is geregistreerd op 16 november 2022, de zienswijze is ingediend door een organisatie, Fietsersbond.

Inhoud

De Fietsersbond heeft gevraagd om de volgende punten:

- Voor het Vossenhol om vrij liggende 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. Duidelijke opstelpunten voor fietsers met waar mogelijk een tussengeleider bij de Teselaar, Bosweistraat en Ambestraat.
- Oversteek RijnWaalpad Ressen: 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.
- Het RijnWaalpad ter hoogte van de Ovatonde 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.
- Ter hoogte van de rotonde Zandsestraat de fietsers op het huidig vrij liggend 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.
- De Fietsersbond is er geen voorstander van om een weg (Vossenpelssestraat) van 50 km/uur naar 30km/uur terug te brengen en daarbij de fietser de weg te laten delen met auto’s zodat zij als een soort snelheidsremmende maatregel werken.
- Ter hoogte van de oversteek Dorpensingel met de Woerdsestraat de snelheid van het autoverkeer op de Woerdsestraat flink te matigen. Er moet goed zicht zijn naar beide kanten ter hoogte van het fietspad omdat fietsers van beide kanten kunnen komen en voorrang hebben.
- Langs de Dorpensingel geen 3,5 meter breed maar bredere fietspaden aan te leggen. 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.

Beantwoording zienswijze 17

Vossenhol

Het ontwerp voor het Vossenhol gaat uit van vrij liggende, of aanliggende verhoogde fietspaden. Op dit punt komt het ontwerp met de wensen overeen. De fietspadbreedte is gestoeld op de richtlijnen zoals deze destijds vormgegeven waren, wetende een fietspadbreedte van 2,00 meter. Dit is de maat van het fietspad ter plaatsen van de inritconstructies. Daar waar geen inrit gesitueerd is, is het fietspad 30cm breder. Dit gaat wel ten koste van de vrije ruimte tussen de rijbaan en het fietspad. Er is niet gekozen om alsnog overal een fietspadbreedte van 2,30 meter toe te passen, aangezien die nogmaals 30 cm extra ruimte vraagt die verworven dient te worden van de naastgelegen perceeleigenaren. We achten dit niet noodzakelijk.

Bij de verdere planuitwerking wordt bekeken op welke plekken opstelpunten gerealiseerd kunnen worden voor fietsers om de oversteekbaarheid te bevorderen. Het ontwerp voorziet bij de Teselaar en de Ressensestraat in middengeleiders. Dit aangezien hier de meeste fietsoversteekbewegingen te verwachten zijn.

Oversteek RijnWaalpad Ressen

De oversteek van het RijnWaalpad op de Ressensestraat te Ressen maakt geen onderdeel uit van de ruimtelijke procedure.

Oversteek RijnWaalpad Ovatonde
De kruising van het RijnWaalpad ter hoogte van de Ovatonde is voorzien in een gelijkvloerse kruising, zoals ook voorgeschreven is in de samenwerkings- en realisatieovereenkomst (SOK). Daarbij is gekozen de rechtstand van het RijnWaalpad ter hoogte van de Dorpensingel te onderbreken. Een rechte fietsoversteek op deze locatie wordt niet als veilig beschouwd.

Rotonde Zandsestraat
De rotonde Zandsestraat komt geheel buiten de bebouwde kom te liggen. Conform de landelijke CROW-richtlijnen worden de (brom)fietsers hierbij uit de voorrang gepositioneerd. Het is ons inziens dan ook niet verkeersveilig om de fietser hier in de voorrang te plaatsen. De haakse bochten zorgen er voor dat fietsers vaart minderen en voldoende overzicht krijgen om veilig over te kunnen steken.

Snelheidsregime Vossenpelssestraat
Het project Dorpensingel voorziet niet in een aanpassing van het snelheidsregime om het noordelijk deel van de Vossenpelssestraat terug te brengen naar 30km/uur. Dit is ook als zodanig opgenomen in de samenwerkings- en realisatieovereenkomst tussen beide gemeenten.

Oversteeksituatie Woerdsestraat
Bij de verdere planuitwerking is dit een terecht aandachtspunt. Het fietspad van de Dorpensingel kan, net als dit het geval is bij de rijbaan, verhoogd uitgevoerd worden. Dit om te benaderen dat de fietser hier in de voorrang is. Hetzelfde geldt dan inderdaad ook bij de nieuw aan te leggen woonwijk. Deze ontwerpaanpassing past binnen het bestemmingsplan.

Breedte fietspaden Dorpensingel
In het ontwerp is de standaard maat van 3,5 meter aangehouden en dat is een afweging van kosten in relatie tot verwachte intensiteit. Het is niet de verwachting dat dit een hele drukke fietsverbinding wordt. In het verkeersnetwerk is de Dorpensingel een dwarsverbinding en dat zijn doorgaans de minder drukke verbindingen (in tegenstelling tot de radiale verbindingen). De verkeersbestemming in de bestemmingsplannen is zodanig dat, indien op termijn gewenst, een fietsvoorziening van 4 meter breed kan worden gerealiseerd.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 18

Zienswijze 18 is geregistreerd op 16 november 2022, de zienswijze is ingediend door een organisatie, Vereniging Dorpsbelangen Ressen.

Inhoud

De vereniging benadrukt 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.

Indiener erkent de noodzaak van de Dorpensingel, maar de nieuwe weg dient zo goed mogelijk landschappelijk ingepast te worden met een groene buffer naar onder meer de bestaande woningen.

Het fruitbedrijf aan de Zwarteweg heeft nu de ontsluiting over het snelfietspad richting Ressen. 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. Indiener verzoekt het fruitbedrijf aan de Zwarteweg te laten ontsluiten via de nieuwe rotonde bij de Hornbach/Dorpensingel en de wegversmalling en op de Zwarteweg hier op aan te passen.

Beantwoording zienswijze 18

Kruising Dorpensingel-Woerdsestraat
De ruimtelijke procedure is benodigd om de bestemming van de benodigde gronden geschikt te maken voor de aanleg van het ontwerp. Het ontwerp zelf dient vervolgens nog verder technisch uitgewerkt te worden. De geuite wensen komen echter overeen met hetgeen de gemeente voor ogen heeft. Op de Woerdsestraat blijft de geslotenverklaring voor motorvoertuigen, uitgezonderd bestemmingsverkeer, van kracht. Verkeer van de Dorpensingel mag niet afslaan op de Woerdsestraat. Om hier voor te zorgen worden inderdaad maatregelen genomen om dit te voorkomen. Dit betreffen verhoogde trottoirbanden die afdraaiend verkeer moet weren. Dit past binnen het voorliggend bestemmingsplan. Te zijner tijd zal er een bebordingsplan worden opgesteld voor de Dorpensingel.

Landschappelijke inpassing:
Voor de Dorpensingel is een inrichtingsplan opgesteld dat uitgaat van een groene inrichting aan weerszijden van de weg, en voorziet ook in een inrichting tussen de Dorpensingel en de Zandse Plas. De landschappelijke inpassing fungeert straks ook als groene buffer naar de omgeving.

Ontsluiting fruitbedrijf Zwarteweg
De suggestie voor een andere ontsluiting van het fruitbedrijf wordt niet overgenomen. Noch in het ontwerp- en planproces voor Nijmegen Ressen (Hornbach en omgeving), noch in het ontwerp- en planproces voor de Dorpensingel is een andere ontsluiting voor het fruitbedrijf overwogen. Het bedrijf zelf heeft ook geen aanleiding gezien om deze ingreep aan te kaarten. Ofwel ze hebben er niet bij stil gestaan, ofwel er zit voor hen geen logistiek voordeel in of is het juist nadelig voor het bedrijf. Ook wanneer de ontsluiting wordt gewijzigd in zuidelijke richting, rijdt er nog steeds (vracht-)verkeer op het RijnWaalpad. Weliswaar over een wat kortere afstand. Eventuele winst met betrekking tot de veiligheid van fietsers is beperkt. De aansluiting op de rotonde is niet voorzien op gemotoriseerd verkeer vanuit de Zwarteweg (want fietspad - fietspad).

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 19

Zienswijze 19 is geregistreerd op 17 november 2022, de zienswijze is ingediend door een aanwonende van de Woerdsestraat.

Inhoud
Indiener vraagt om de snelheid op de Woerdsestraat terug te brengen naar 30 km/uur. Bewoners hebben hierom gevraagd, omdat de nu geldende snelheid 80 km/uur is. Dat is veel te hoog voor zo'n kleine landweg en zeer onveilig volgens indiener, temeer omdat veel scholieren van de Woerdsestraat gebruik maken om naar school te fietsen.

Beantwoording zienswijze
Dit onderdeel maakt geen deel uit van de ruimtelijke procedure. De gemeente Lingewaard is wel voornemens de maximumsnelheid op het buiten de bebouwde kom gelegen deel van de Woerdsestraat te gaan verlagen naar 60 km/uur. Dit is de maximumsnelheid die hoort bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 20

Zienswijze 20 is geregistreerd op 17 november 2022, de zienswijze is ingediend door Agrivesta namens een grondeigenaar aan de Zandsestraat.

Inhoud

Voor de aanleg van de Dorpensingel is grond nodig van indiener voor de aanleg van de rotonde op de Zandsestraat. Indiener wenst zijn eigendom niet te verkleinen en verzoekt daarom: het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat geen grond benodigd is, en/of compensatiegronden aan te bieden.

Indiener verzoekt 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.

Indiener verzoekt dat de huidige route via de Zandsestraat, Vossenpels, Laauwikstraat en Turennesingel toegankelijk blijft voor landbouwverkeer. Indiener 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.

Beantwoording zienswijze

Ligging rotonde Zandsestraat

De omvang van de rotonde is afgestemd op de vereiste maatvoering van een rotonde buiten de bebouwde kom. En de rotonde is zodanig ingepast dat de assen van de aansluitende wegen goed aansluiten op het midden van de rotonde. Beide zijn randvoorwaarden om een rotonde goed en veilig te laten functioneren. De gemeente ziet geen ruimte om de ligging van de rotonde zodanig te schuiven dat er geen aankoop van grond van indiener meer nodig is. De gemeente is reeds in overleg met indiener over verwerving.

Mogelijk maken landbouwverkeer Prins Mauritssingel

Vanuit verkeersveiligheid is het niet wenselijk om landbouwverkeer toe te laten op de Prins Mauritssingel (N325). De Prins Mauritssingel (N325) is een zeer drukke invalsweg van Nijmegen-centrum, met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het niet wenselijk om hier landbouwverkeer toe te staan. De politie zal hier ook niet mee akkoord gaan, vanuit handhaafbaarheid. Vanaf de Ovatonde richting de Waalbrug is een alternatieve route beschikbaar via de Margaretha van Mechelenweg.

Toezegging toegankelijkheid route

In het kader van dit bestemmingsplan wordt hierover geen toezegging gedaan. Er zijn geen voornemens bekend om op de route Zandsestraat - Turennesingel een dergelijk verbod in te stellen. Het al dan niet instellen van een verbod voor landbouwverkeer op de route Zandsestraat – Turennesingel is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Het instellen van een dergelijk verbod, bijvoorbeeld door het plaatsen van bord C08 of C09 vereist een verkeersbesluit. In het (fictieve) geval dat een dergelijk verbod zou worden voorgesteld, dan zou daarvoor een verkeersbesluit moeten worden genomen. Daartegen kan indiener alsnog bezwaar maken.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Ambtshalve wijzigingen

Nieuwe stikstofberekeningen
Vanwege het schrappen van de bouwvrijstelling moet de aanlegfase ook worden betrokken in stikstofberekeningen. Daarnaast is op 26 januari 2023 is een nieuwe versie van Aerius verschenen. Dit is aanleiding geweest om het stikstofonderzoek te herzien. Het bestemmingsplan wordt daarom als volgt aangepast:

- In paragraaf 4.2.5 van de toelichting is de verwijzing naar het Aeriusmodel gewijzigd naar ‘versie2023’.
- In bijlage 4 van de toelichting is het aangepaste stikstofonderzoek opgenomen.

Inrichtings- en beheerplan
Op pagina 3 van het Inrichtings- en beheerplan zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Onder ‘E. Hoogstamboomgaard’ is bij beheer de formulering gewijzigd in ‘de fruitbomen worden (voor zo ver nodig) jaarlijks gesnoeid.’
- Onder ‘F. Hagen’ is in de 3e zin Meidoorn toegevoegd en Haag van Haagbeuk tussen haakjes gezet. De zin luidt nu als volgt: Voor de geschoren hagen wordt Meidoorn, Gele Kornoelje, (Haag)beuk en/of Sleedoorn toegepast.
- Onder ‘F. Hagen’ is in de bullet ‘Beheer’ geschoren Meidoornhaag gewijzigd in geschoren haag.

Verder is op de inrichtingstekening de ontsluiting (inrit) van de Dorpensingel naar een particulier in ligging gewijzigd. De ontsluiting (inrit) is wat naar de rotonde Zandsestraat gelegd.

Andere berekening GO
Het tracé voor de nieuw aan te leggen Dorpensingel is voor een klein deel gelegen binnen de Groene Ontwikkelingszone (GO), zoals aangewezen in de Omgevingsverordening Gelderland. Het is daarom nodig om de aanleg en het gebruik van de Dorpensingel te toetsen aan het beleidskader voor de Groene Ontwikkelingszone. In het ontwerpbestemmingsplan is hiervoor getoetst aan de Omgevingsverordening van maart 2021. De regels voor de Groene Ontwikkelingszone zijn in 2022 gewijzigd. Om te berekenen hoe per saldo en naar rato van de ingreep versterking van kernkwaliteiten of ontwikkeldoelen plaatsvindt zijn door de provincie rekenregels vastgesteld. De versterkingsopgave en versterkingsmaatregelen zijn aan de hand van deze regels bepaald. De toelichting (paragraaf 4.2.4) en bijlage 2 zijn hierop aangepast.

Archeologie
Verbeelding en regels

- De dubbelbestemming ‘Waarde – terrein van archeologisch belang’ is hernoemd volgens de systematiek van bestemmingsplannen in Lingewaard naar ‘Waarde – Archeologie 3’. Zo is ‘Waarde – hoge archeologische verwachtingswaarde’ gewijzigd in ‘Waarde – Archeologie 4’. Ook de regels van deze artikelen (9 en 10) zijn ingericht volgens de systematiek van de andere Lingewaardse bestemmingsplannen.
- Voor een groot deel van het plangebied van de Dorpensingel en voor een klein deel van het Vossenhol ter hoogte van de kruising met de Ressensestraat was in het ontwerpbestemmingsplan op de verbeelding een ‘wetgevingszone – middelhoge archeologische verwachtingswaarde’ opgenomen; vanwege uniformiteit in de bestemmingsplannen van Lingewaard is hieraan een dubbelbestemming toegekend (‘Waarde –Archeologie 5’). In de regels is dit tevens aangepast door artikel 14 om te nummeren naar artikel 11.
- Deze dubbelbestemming is ook opgenomen in de rangordebepaling van artikel 17 (artikel 16 oud). Tevens is de rangorde aangepast, omdat de planregels van het terrein van archeologisch belang (Waarde – Archeologie 3’) voor gaan boven regels van de hoge archeologische verwachtingswaarde (Waarde – Archeologie 4’).

Toelichting

In paragraaf 4.4.2 is aangegeven dat de wetgevingszone voor middelhoge verwachtingswaarde is gewijzigd in een dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 5’.

4. Conclusie

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De ambtshalve wijzigingen leiden wel tot een gedeeltelijke aanpassing van het bestemmingsplan ‘Dorpensingel Lingewaard’. Hieronder is in één overzicht opgenomen op welke punten het bestemmingsplan is aangepast:

- Regels:
  - De dubbelbestemming ‘Waarde – terrein van archeologisch belang’ is hernoemd naar ‘Waarde – Archeologie 3’ (artikel 9) en de dubbelbestemming ‘Waarde – hoge archeologische verwachtingswaarde’ naar ‘Waarde – Archeologie 4’ (artikel 10).
  - Artikel 14 (‘wetgevingzone – middelhoge archeologische verwachtingswaard’) is gewijzigd in artikel 11 ‘Waarde – Archeologie 5’.
  - Inhoudelijk zijn de artikelen 9, 10 en 11 ingericht volgens de systematiek van de Lingewaardse bestemmingsplannen.
  - De rangordebepaling van artikel 17 is aangepast.
  - Bijlage 1 Inrichtings- en beheerplan Dorpensingel is gewijzigd.

- Verbeelding:
  - De ‘wetgevingszone – middelhoge archeologische verwachtingswaarde’ is gewijzigd in een dubbelbestemming (‘Waarde –Archeologie 5’).

- Toelichting:
  - Paragraaf 4.2.4 is aangepast na een gewijzigde rekenmethode van versterkingsopgave en versterkingsmaatregelen voor de ingreep binnen het GO-gebied.
  - In paragraaf 4.2.5 van de toelichting is de verwijzing naar het Aeriusmodel gewijzigd naar ‘versie2023’.
  - Bijlage 2 van de toelichting: Notitie Toetsing GO is geactualiseerd.
  - In bijlage 4 van de toelichting is het aangepaste stikstofonderzoek opgenomen.

5. Wettelijke termijnen

Bij een gewijzigd vaststellen van een bestemmingsplan hebben Gedeputeerde Staten en de Minister van VROM de mogelijkheid om een reactieve aanwijzing te geven. In die gevallen dient het bestemmingsplan pas na 6 weken (in plaats van 2 weken) na vaststelling bekend te worden gemaakt (artikel 3.8 lid 4 Wro). Aangezien de voorgestelde wijzigingen geen betrekking hebben op een provinciaal of een nationaal belang wordt voorgesteld Gedeputeerde Staten en de Minister te verzoeken af te wijken van de zes weken termijn door het besluit van vaststelling eerder bekend te maken.