

Rapport zienswijzen & ambtshalve wijzigingen
ontwerpbestemmingsplan
Elst, Spoor kruising 1^e Weteringsewal en Kruising Ceintuurbaan

17 december 2018

Vastgesteld door de raad op 26 februari 2019
Registratienummer: 18INT04123

Inhoud

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

1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van de gevolgde zienswijzeprocedure voor het ontwerpbestemmingsplan Elst, Spoorkruising 1^e Weteringsewal en Kruising Ceintuurbaan. Het bestemmingsplan maakt een brug over het spoor bij de 1^e Weteringsewal en aanpassingen aan de huidige kruising Rijksweg-Noord - Ceintuurbaan juridisch-planologisch mogelijk.

2. Procedure ontwerpbestemmingsplan

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening lag het ontwerpbestemmingsplan zes weken voor zienswijzen ter inzage en was het digitaal te bekijken op de websites www.overbetuwe.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. Dit is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'De Betuwe' en Staatscourant op woensdag 19 september 2018. Een ieder was in de gelegenheid om vanaf donderdag 20 september 2018 tot en met woensdag 31 oktober 2018 een zienswijze in te dienen.

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

De Wet bescherming persoonsgegevens stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens. Om deze reden worden in dit rapport geen NAW-gegevens vermeld.

Gedurende de termijn van terinzagelegging is 1 zienswijze ingediend.

3. Samenvatting zienswijze en beantwoording

Samenvatting zienswijze 1 (zienswijze is ook ingediend op het ontwerpbestemmingsplan 'Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord').

- 1.1 Op 9 januari 2018 heeft uw raad de notitie "Overbetuwe fietst verder", Naar een optimaal fietsnetwerk tussen de kernen' vastgesteld. Daarin is de verbinding Nijmegen – Arnhem via Elst v.v. aangeduid als 'Hoofd fietsroute plus'. Aan het ontwerp van een Hoofd fietsroute plus worden onder meer de volgende eisen gesteld:
- Zo veel mogelijk rechtstreeks, ontwerpsnelheid 30 km/u;
 - Voorrang voor de fiets waar dat verkeerstechnisch mogelijk en verantwoord is;
 - Breedte fietspad intensiteitsafhankelijk, maar minimaal 2,50 m en bij voorkeur 3,00 meter voor één richtingsfietspad en 4 m voor twee richtingen;
 - Rood asfalt bij signaalpunten;
 - Bewegwijzering;
 - Asfaltverharding;
 - Verlichting tenzij in het landelijk gebied niet mogelijk vanwege omgevingsnadelen.

In de voorliggende ontwerpbestemmingplannen wordt de voorkeursbreedte voor een "een richtingsfietsweg (met name in de tunnel) niet gerealiseerd. Dit is des te meer verontrustend, omdat de fietsroute moet worden gedeeld met de voetgangers. Vooral door de diversifiëring van het fietsgebruik (qua snelheid en fietsbreedte) is dit onveilig te noemen.

Advies: In ieder geval in de bebouwde kom een afzonderlijk voetpad realiseren en in geval van een éénrichtingsfietsweg (gedeeld met voetgangers) een breedte van minimaal 3 meter aanhouden.

- 1.2 Concurrentie met het autoverkeer op een Hoofd fietsroute plus zou niet aan de orde mogen zijn. De invulling van parallelweg-gedeelten in de Noord-Zuid-route is daarmee in strijd.

Ten aanzien van de beide voorgestelde stroken kan nog het volgende worden gemeld:

1. Van uitrit Rijksweg-Noord 103 tot perceelgrens Rijksweg-Noord 101: Het autobedrijf (Rijksweg-Noord 103) heeft nu een rechtstreekse inrit. Een parallelweg is daar overbodig voor. Dat het bedrijf een parallelweg 'handig' vindt om auto's te kunnen keren en parkeren (?) zal zeer belemmerend zijn voor de fietsdoorstroom. De uitrit vanaf de onbewaakte spoorwegovergang tussen nr. 103 en nr. 101 wordt nauwelijks benut (afgesloten met hek en kettingslot). Moet daarvoor een parallelweg dienen? Bovendien zal de onbewaakte particuliere spoorwegovergang zijn langste tijd gehad hebben.
2. Tussen uitrit Rijksweg-Noord 101 en uitrit Rijksweg-Noord 89: in de huidige situatie ter hoogte van de Ceintuurbaan een keurige oprijmogelijkheid vanuit de uitritten naar de autoweg aanwezig. De aanleg van een parallelweg brengt lokaal autoverkeer onnodig in concurrentie met het doorgaande fietsverkeer.

Advies: bespaar op kosten van parallelweg-aanleg en handhaaf de huidige situatie met dien verstande dat het door automobilisten oprijden vanuit de inrit(ten) tot op de fietsweg om de autoweg te bereiken, vermeden wordt (middels drempel, haaiantanden o.i.d.). Het realiseren van een voetpad zou door de besparing mede gefinancierd kunnen worden.

- 1.3 Wat betreft de keurige invulling van de kruising met de 1^e Weteringsewal en het viaduct over het spoor nog één ferme kanttekening: de geplande aansluiting van de fietsroute aan de westzijde op de autoroute is uitgesproken onveilig (autoverkeer komt daar van een helling van 7% naar beneden suizen). Het was een opluchting om tijdens de inloopavond (10 oktober jl.) te vernemen, dat er plannen worden gesmeed om het fietsverkeer over een - aan te leggen - boerderij-inritbrug naar een - eveneens aan te leggen - vrij liggende fietsroute aan de zuidzijde van de Linge verder te geleiden.

Advies: houd hier nauwgezet de vinger aan de pols. Bewerkstellig dat het aanvullende plan gekoppeld wordt aan de voorliggende plannen.

Reactie:

- 1.1 Het fietspad in de onderdoorgang wordt 2,5 m breed. Dit is inclusief een halve meter schrikstrook langs de wand. Wat een effectieve breedte voor fietsers oplevert van 2 m. Hierdoor is het goed mogelijk om elkaar in te halen of met z'n tweeën naast elkaar te fietsen. Met een spitsuurintensiteit van rond de 150 fietsers per uur adviseert het CROW een breedte toe te passen van 2 meter. De breedte in de onderdoorgang voldoet dus ook aan de richtlijnen van het CROW. Omdat in de huidige situatie geen voorzieningen voor voetgangers aanwezig zijn, hebben wij besloten deze nu ook niet toe te voegen aan de onderdoorgang.
- 1.2 Het handhaven van de huidige situatie is geen optie. De gemeente heeft in afstemming met de politie gekozen voor deze integrale veilige oplossing. De uitritten van Rijksweg-Noord 101 en 103 komen in de huidige situatie uit op de Rijksweg-Noord binnen de (met verkeerslichten geregelde) kruising met de Ceintuurbaan. Deze twee onveilige situaties lossen we op met de parallelwegstructuur. De parallelwegstructuur kan daarnaast niet los gezien worden van de benodigde fietsoversteek richting de Stapelwolk die wordt toegevoegd aan de kruising. Deze fietsoversteek is een essentieel onderdeel voor een nieuwe veilige schoolfietsroute tussen Arnhem-Zuid en Westeraam. Om deze fietsoversteek veilig mogelijk te maken wordt de gehele kruising verschoven (om ruimte te creëren voor de parallelweg) en opnieuw ingericht. De parallelweg maakt voldoende opstelruimte mogelijk zonder dat

de fietsers de inrit van Rijksweg-Noord 103 blokkeren. Door voldoende opstelruimte blijven de wachtrijen en -tijden zo kort mogelijk. De parallelwegstructuur voldoet aan het beleid om op een hoofdfietsroute aan twee zijden een vrijliggend fietspad te hebben en is mogelijk binnen een klein ruimte beslag, waardoor er geen onteigening nodig is. Daarnaast zorgt de parallelweg ook voor minder inritten aan de Rijksweg Noord en een overzichtelijke kruising ter hoogte van Plan Rijenburg met veilige fietsoversteken.

Verkeer dat een uitrit verlaat moet volgens de wetgeving al het kruisend verkeer voorrang verlenen. Omdat de inritten volgens de CROW normen worden aangelegd, zijn er geen aanvullende maatregelen nodig.

- 1.3 Het deel van de fietsroute tussen de spoorkruising in de 1^eWeteringsewal en de Grote Molenstraat is ondertussen losgekoppeld van de planstudie voor de rest van de fietsroute langs de Linge. Voor dit deel wordt nu onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Het doel is om dit fietspad overzichtelijk en veilig aan te laten sluiten op het vrijliggende fietspad van de spoorkruising. In de verdere uitwerking zullen wij maatregelen nemen om het fietspad veilig aan te laten sluiten op de 1^{ste} Weteringsewal. Hierbij zullen wij zeker rekening houden met de snelheid waarmee het autoverkeer vanaf het viaduct komt.

4. Aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan

4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijze

Er zijn geen aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van zienswijzen.

4.2 Ambtelijke aanpassingen

- Artikel 6.2.2: het woord 'railshuizen' is vervangen door 'relaishuizen'.

Toelichting

De kruisverwijzing naar het natuuronderzoek in paragraaf 4.11.2 van de toelichting was foutief (verwees per abuis naar het onderzoek lichthinder); dit is hersteld.

Bijlagen toelichting

- Het geluidsonderzoek is tekstueel aangepast. Het aangepaste rapport geluidsonderzoek is als bijlage bij de toelichting toegevoegd. De aangepaste rapportage leidt niet tot aanvullende wijzigingen in regels, toelichting of verbeelding
- Het bodemonderzoek is tekstueel aangepast. Het aangepaste rapport bodemonderzoek is als bijlage bij de toelichting toegevoegd. De aangepaste rapportage leidt niet tot aanvullende wijzigingen in regels, toelichting of verbeelding

5. Conclusie

Er is één schriftelijke zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ontvangen.

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan (zie onder punt 4).

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

Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 26 februari 2019.

De raad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

drs. D.E. van der Kamp

drs. A.S.F. van Asseldonk