

Behoord bij B&W besluit d.d. 14 mei 2013
Mij bekend,
De loco-secretaris,

W.G.M. Willems

Reconstructie kruising N839

Van Elkweg - Papenstraat Bemmelen

Reactienota

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Aangepast ontwerp	4
3	Gebundelde reacties	5
4	Individuele reacties	8
5	Vervolg	14
	Bijlage Aangepast Ontwerp	15

1 Inleiding

Op dinsdag 26 februari 2013 hebben de gemeente Lingewaard en de provincie Gelderland een inloopbijeenkomst gehouden voor omwonenden en belangstellenden van het kruispunt N839 (Van Elkweg) Papenstraat te Bemmelen. Tijdens de inloopbijeenkomst zijn de plannen voor de reconstructie van dit kruispunt gepresenteerd.

Tijdens deze avond was er gelegenheid om de plannen te bekijken, om vragen te stellen en te discussiëren over voorgestelde maatregelen. Tevens is aan de aanwezigen gevraagd om hun reactie op de maatregelen via een reactieformulier aan de gemeente Lingewaard kenbaar te maken. De gemeente heeft in totaal 25 reactieformulieren ontvangen.

In voorliggende nota zijn de ingekomen reacties samengevat en wordt tevens een antwoord/reactie gegeven op de aangedragen suggesties en opmerkingen. Mede op basis van de ontvangen reacties is het plan aangepast. Het aangepaste plan dient als basis voor het vast te stellen bestemmingsplan.

2 Aangepast ontwerp

Op basis van de ontvangen reacties is het ontwerp aangepast en geoptimaliseerd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- de lengte van het busperron is ingekort naar een lengte van circa 40 meter, en het busperron is verschoven richting het kruispunt (Van Elkweg);
- het fietspad komt, gezien vanuit de woningen, achter het geluidsscherm te liggen aan de zijde van de rijbaan;
- het geluidsscherm is korter aan de westzijde, beperkt hoger (3,5 meter) ter hoogte van het busperron en het voorstel is een doorzichtig scherm toe te passen ter hoogte van de speeltuin;
- het onverharde wandelpad blijft liggen op de huidige locatie en blijft ook gescheiden van het fietspad dat aan de andere kant van het geluidsscherm komt te liggen.

Het aangepaste ontwerp is bijgevoegd (bijlage 1)

3 Gebundelde reacties

In dit deel van de reactienota wordt ingegaan op vragen/reacties die door meerdere insprekers zijn genoemd.

1. Reactie: De extra rijbaan zorgt er voor dat het voet- en (brom)fietspad dichters langs de huizen aan de Viermorgen komt te liggen, wat voor herrie en overlast zorgt. Deze ruimte zou beter aan de overkant bij het tankstation gezocht kunnen worden, waar nog een groenstrook ligt. Ook tussen de bushalte, het geluidsscherm en het voet- en fietspad ligt een groenstrook waar het voet- fietspad gelegd zou kunnen worden. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid van de woningen aan de Viermorgen.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is aangepast waarbij uitgangspunt is geweest het handhaven van het bestaande onverharde voetpad (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp). Een verschuiving van de Papenstraat richting de tankstation Bulters leidt tot ontwerptechnische beperkingen rondom de aansluiting met de Houtakker en de aan die zijde gelegen bushalte. De zichthoek vanuit deze weg wordt door een verschuiving van de rijbaan niet meer acceptabel om voldoende zicht te houden op naderende verkeer op de Papenstraat. Bovendien wordt de boogstraal (draaicirkel vrachtwagens) vanuit de Papenstraat naar de Van Elkweg te krap, in verband met een noodzakelijke haakse aansluiting voor de verkeerslichten.

2. Reactie: De voorgestelde reconstructie zorgt voor waardedaling van de woning. Is het mogelijk om aanspraak te maken op planschade?

Antwoord: Om te kunnen beoordelen of er sprake is van waardedaling zal een verzoek om planschade moeten worden ingediend. Op het moment dat een verzoek om planschade binnenkomt wordt door de gemeente Lingewaard een onafhankelijke commissie om advies gevraagd en dan wordt de planologische vergelijking gemaakt tussen de nieuwe situatie en de geldende planologische situatie. Op dit moment is wettelijk geregeld dat in ieder geval een bedrag ter grootte van 2% (van de waarde van het onroerend goed) voor rekening van aanvrager blijft (maatschappelijk risico).

De adviescommissie zal beoordelen of er sprake is van een verslechtering van de milieuomstandigheden waarbij o.a. de aspecten geur, geluid, uitzicht, privacy etc. een rol zullen spelen. Het al dan niet aan de gestelde normen voldoen is hierbij niet maatgevend. De oude en de nieuwe planologische situatie worden vergeleken.

Bij de planologische vergelijking wordt gekeken naar de aspecten als: karakter van het gebied, ligging/uitstraling, uitzicht, privacy, dag- en zonlichttoetreding, woongenot, verkeerssituatie/parkeren, omzetschade, milieuaspecten etc.

Bij de boordeling van de vraag of er sprake is van een planologische verslechtering wordt niet uitsluitend ingegaan op de door of namens aanvragers aangevoerde bezwaren, maar wordt iedere mogelijk optredende planologische verslechtering ten aanzien van ieder planschaderelevant aspect beschreven en beoordeeld. Als er sprake is van planologische voordelen worden deze mede, conform vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, in de beoordeling betrokken.

3. Reactie: Het uitzicht wordt beperkt door het scherm, waardoor gezellig wonen niet meer mogelijk is. Is het mogelijk om het scherm in te korten?

Antwoord: In het gepresenteerde ontwerp is het scherm zo ontworpen dat de geluidsbelasting, afgerond, niet toeneemt. In het aangepaste ontwerp (zie ook hoofdstuk 2), waarbij de bushalte korter (30 meter) en meer naar het kruispunt verschoven is, is het geluidsscherm aan de westzijde minder lang. Ook is het voorstel om ter hoogte van de speeltuin een doorzichtig scherm toe te passen waardoor zicht op de weg mogelijk blijft en de (sociale) veiligheid van de gebruikers van het voetpad toeneemt.

4. Reactie: De veiligheid van de kinderen in de speeltuin komt in gevaar aangezien het wandelpad verdwijnt. Deze kinderen lopen nu veel over het bestaande wandelpad om zodoende het autoverkeer op de Viermorgen te vermijden. Zij moeten in de nieuwe situatie op het (brom)fietspad lopen met het gevaar om aangereden te worden.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is hierop aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp). Het onverharde wandelpad blijft op de huidige plaats liggen.

5. Reactie: Door het plaatsen van een geluidsscherm tussen de busbaan en het (brom)fietspad ontstaat er meer geluidsoverlast als gevolg van terugkaatsing van het geluid.

Antwoord: Er wordt een geluidsabsorberend geluidsscherm gerealiseerd. Daardoor is er nauwelijks sprake van weerkaatsing. Daarnaast is het ontwerp op basis van de ontvangen reacties aangepast (zie hoofdstuk 2). Daarbij ligt het (brom)fietspad, vanuit de woningen gezien, nu ook achter het scherm.

6. Reactie: Door het plaatsen van het geluidsscherm verdwijnt het open karakter van de omgeving van de speeltuin en het voetpad, waardoor er minder sociale controle is. Hangjongeren hebben het makkelijk om buiten het zicht van de politie en de gemeente te blijven. Dit is al een probleem en wordt door de nieuwe situatie alleen maar erger. Ook zorgt het geluidsscherm voor onveiligheid bij vrouwen die in de avond met het openbaar vervoer reizen.

Antwoord: In de definitieve materiaalkeuze van het geluidsscherm is nog geen keuze gemaakt. Op basis van de ontvangen reacties is het voorstel om het scherm, ter hoogte van de speeltuin uit te voeren in doorzichtig materiaal. Hierdoor blijft er doorzicht wat ten goede komt aan het aspect sociale veiligheid. Ook zal er bij de definitieve uitwerking van het plan nog expliciet gekeken worden naar de openbare verlichting ter plaatse.

7. Reactie: (Turbo)rotonde* op de Elkweg/Papenstraat zoals eerder is voorgesteld.

* Een turborotonde is een speciaal vormgegeven tweestrooksrotonde, waar men al voor het oprijden van de rotonde de juiste rijstrook dient te kiezen.

Antwoord: Een turborotonde biedt niet de mogelijkheid om een bus met prioriteit over een kruispunt te leiden. De Rijnwaalsprinter is een belangrijke busverbinding tussen Nijmegen, Bommel en Arnhem. De Stadsregio, de gemeente Lingewaard en de provincie Gelderland hechten veel belang aan een snelle reistijd voor deze hoogwaardige busverbinding. Middels de verkeerslichten op dit kruispunt, kan deze busverbinding met een minimale wachttijd over het kruispunt worden geleid.

Daarnaast is de veiligheid van de fietsers een belangrijk aspect. Bij een turbotonde dienen de fietsers ongeregeld twee keer twee rijstroken over te steken. Dat is vanuit verkeersveiligheid zeer ongewenst. Juist ook omdat er veel schoolgaande kinderen gebruik maken van deze route heeft het de voorkeur de fietsers geregeld over te laten steken met verkeerslichten.

8. Reactie: Het kruispunt met de Houtakker en het kruispunt met de Dijkstraat zijn grotere probleempunten m.b.t. drukte en veiligheid.

Antwoord: Het is bekend dat de Houtakker een kruispunt is waarop soms wachtrijen ontstaan op de Papenstraat als gevolg van linksafslaand verkeer richting de Houtakker. De gemeente heeft een studie uitgevoerd naar optimalisatie van dit kruispunt. Vanwege de recessie is de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen momenteel beperkt. Dit heeft ertoe geleid dat een optimalisatie van het kruispunt met Houtakker momenteel geen prioriteit heeft om aan te pakken. In de spitsuren staat er soms een wachtrij in de Dijkstraat, maar door de aanpassing van de aansluiting van de Papenstraat op de Van Elkweg zal de verkeersafwikkeling op de aansluiting van de Dijkstraat met de Papenstraat verbeteren.

9. Reactie: Welk soort asfalt wordt er bij de reconstructie toegepast? Graag stil asfalt doortrekken.

Antwoord: Er zal geen stil (geluidsreducerend) asfalt toegepast worden omdat stil asfalt niet bestand is tegen de wringende werking van het verkeer op kruisingen. Wel zal er op een de Papenstraat SMA 0/6 worden toegepast, hetgeen een reductie van 1 dB heeft. Op de N839 is standaard asfalt voorzien, hetgeen er in de huidige situatie ook ligt.

10. Reactie: Ontsluit het bedrijventerrein met een eigen weg/doorsteek voor vrachtverkeer. Dit zal ten goede komen aan de verkeersveiligheid.

Antwoord: Een onderzoek naar een aparte ontsluiting van de Houtakker valt buiten de scope van dit project. De gemeente onderzoekt voor de langere termijn wel de mogelijkheden voor een ontsluiting van de Houtakker op de Van Elkweg, al dan niet in combinatie met de plannen van het Rijk om de A15 door te trekken.

4 Individuele reacties

In dit deel van de reactienota wordt ingegaan op vragen/reacties die door individuele insprekers zijn genoemd.

11. Reactie: De vogels in de volière zijn hun rust kwijt en de vijver komt naast het (brom)fietspad te liggen.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is hierop aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp). Uitgangspunt daarbij is dat de plaats waar de bromfietzers van de hoofdrijbaan het (brom)fietspad op gaan op de huidige plaats blijft liggen.

12. Reactie: Bij het uitgraven van het cunet voor het (brom)fietspad ontstaat schade aan de wortel van de coniferen heg die langs de erfgrens loopt.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is hierop aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp). Daarbij blijft zowel het onverharde wandelpad als het fietspad liggen op de huidige plaats.

13. Reactie: Met schilderwerkzaamheden aan zijkant van de woning kan een ladder of steiger moeilijk geplaatst worden (komt gedeeltelijk op de openbare weg).

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is hierop aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp). Daarbij blijft zowel het onverharde wandelpad als het fietspad liggen op de huidige plaats.

14. Reactie: Bij het geluidsonderzoek worden vraagtekens geplaatst. Deze meting volstaat niet wegens de beplanting van de bestaande struiken. Er is tevens nog nooit een meting op het perceel geweest.

Antwoord: Er zijn en worden geen geluidsmetingen verricht. De geluidsbelasting wordt volgens wettelijke voorschriften berekend aan de hand van een 3-dimensionaal model van de omgeving. In dat model zitten alle kenmerken van de omgeving. Middels rekenpunten op de woningen wordt de geluidsbelasting berekend. Struiken hebben overigens geen invloed op de hoogte van de geluidsbelasting.

15. Reactie: Mensen die vanuit de Viermorgen komen en veel kinderen van het OBC moeten via het (brom)fietspad in de lengterichting naar de bushalte doordat het geluidscherm doorloopt tot halverwege huisnummer 65.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is hierop aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp).

16. Reactie: Huidig fietspad handhaven voor de veiligheid van de voetgangers.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp).

17. Reactie: Bushalte verlengen is onnodig, eerder een alternatieve route voor de bus.

Antwoord: Door verschillende buslijnen wordt gehalteerd op deze bushalte. Binnen de huidige dienstregeling kan het voorkomen dat twee bussen gelijktijdig moeten halteren. Uitgangspunt bij het ontwerp is daarom een bushalte met een lengte voor minimaal twee halterende bussen. Naar aanleiding van deze reactie het ontwerp hierop gecontroleerd. Gebleken is dat de halte wel erg lang was, deze is korter gemaakt, gebaseerd op twee bussen (circa 40 meter).

18. Reactie: Aansluiting Houtakker naar Elkweg verplaatsen.

Antwoord: zie antwoord bij reactie 10

19. Reactie: Bushalte op Dijkstraat geeft nu opstopping op Papenstraat.

Antwoord: Er kan niet worden vastgesteld dat de bushalten aan de Dijkstraat de verkeersafwikkeling op de Papenstraat belemmeren.

20. Reactie: De extra rijbaan naar de VRI toe (richting Gendt) en direct na de VRI weer invoegen zal naar verwachting extra druk en geluidsoverlast geven van optrekkende motoren en dergelijke. Is dat in de gemeten dB wel meegenomen?

Antwoord: De extra rijbaan is juist bedoeld om het verkeer soepeler over de kruising te laten gaan. Een dergelijke extra rijbaan levert geen extra geluidsbelasting op. Het verkeer trekt op vanaf de kruising. Deze extra rijbaan is onderdeel van het akoestisch rekenmodel. Daaruit blijkt dat geen maatregelen nodig zijn aan de zijde van de Heister.

21. Reactie: Waarom is er geen voorstel gemaakt waarin de ontsluiting van de Houtakker is opgenomen? Dit heeft namelijk gevolgen voor de belasting van het kruispunt met de Papenstraat.

Antwoord: zie antwoord bij reactie 10.

22. Reactie: Is onderzocht of uitbreiding van de rijbanen niet beter te realiseren is richting de carpoolplaats en/of garage Bulters?

Antwoord: In het voortraject zijn beide mogelijkheden onderzocht. Een verschuiving van de Van Elkweg richting de carpoolplaats leidt tot een extra aanpassingen aan het bestaande carpoolplein en de Baalsestraat. Voor deze aanpassing is ook grondaankoop nodig. Bovendien is dit gebied onderdeel van het Park Lingezegen, op basis waarvan uitbreiding van infrastructuur niet mogelijk is. Een verschuiving van de Papenstraat richting de tankstation Bulters leidt tot ontwerptechnische beperkingen rondom de aansluiting met de Houtakker en aan die zijde gelegen bushalte. De zichthoek vanuit deze weg wordt door een verschuiving van de rijbaan niet meer acceptabel om voldoende zicht te houden op naderende verkeer op de Papenstraat. Bovendien wordt de boogstraat vanuit de Papenstraat naar de Van Elkweg te krap, in verband met een noodzakelijke haakse aansluiting voor de verkeerslichten.

23. Reactie: Waarom is er niet gekozen voor geluidsarm asfalt en voor verkeersremmende maatregelen tussen de stoplichten en de rotonde bij het zwembad?

Antwoord: Er zal geen stil (geluidsreducerend) asfalt toegepast worden omdat stil asfalt niet bestand is tegen de wringende werking van het verkeer op kruisingen. Stil asfalt wordt daardoor niet toegepast op de gehele voorsorteerstroken van de kruising en tot op 50 meter uit de haaiantanden van de rotonde. Het overige deel (circa 350 meter) betreft een dusdanig kort stuk dat dit vanuit onderhoudstechnisch oogpunt niet wenselijk is om daar stil asfalt te realiseren.

Verkeersremmende maatregelen worden aangebracht op locaties waar de snelheid te hoog is en de kans op conflicten groot is. Op het tussenliggende wegvak tussen de Papenstraat en de rotonde bij de Essenpas is geen sprake van een onveilige situatie met kruisend verkeer. Om die reden ziet de provincie als wegbeheerder geen aanleiding voor het treffen van verkeersremmende maatregelen.

24. Reactie: Een optie is om de busbaan te verlengen richting stoplicht met voorrangssignalering voor de bus (zie Oranjesingel/Kelfkensbos in Nijmegen)?

Antwoord: In het tijdens de inloopavond gepresenteerde ontwerp loopt de busbaan tot aan het kruispunt met de Van Elkweg. Vanwege de aansluiting met de Heister is het niet mogelijk om de halte dichtbij het kruispunt te situeren. Ook kan de halte niet in een bocht liggen. In het aangepaste ontwerp is de bushalte korter geworden en maximaal opgeschoven richting Van Elkweg. Gevolg is dat ook het geluidsscherm minder lang hoeft te zijn.

25. Reactie: Kan het geluidsscherm niet tussen het voetpad en het (brom)fietspad gelegd worden?

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is hierop aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp).

26. Reactie: De invloed van het plan op de omgeving is enorm. Het tast het groene karakter van dit deel van de Viermorgen aan.

Antwoord: Het aangepaste ontwerp is minder ingrijpend voor de groene omgeving. Bij de nadere uitwerking wordt in beeld gebracht waar groen en/of bomen gecompenseerd kunnen worden. Het geluidsscherm krijgt overigens een groene uitstraling door deze te laten begroeien met groenblijvende klimop (Hedera) op het niet het doorzichtige deel. Nadere invulling van dit gedeelte kan in overleg met de direct aanwonenden worden bepaald.

27. Reactie: De knelpunten op de Papenstraat en de files worden niet opgelost. Met verkeerslichten blijf je oponthoud houden als de lichten op rood staan. Bovendien wordt het stukje naar de Essenpas veel meer belast door de invoegstrook.

Antwoord: De herinrichting van het kruispunt in combinatie met een extra opstelstrook richting Haalderen/Gendt en een nieuwe verkeersregelinstallatie leidt ertoe dat cyclustijd van de verkeersregeling naar beneden gaat. Hierdoor zal er een snellere verkeersafwikkeling plaatsvinden van verkeer op het gehele kruispunt. De extra invoegstrook zorgt juist voor een snellere afwikkeling van verkeer vanaf het kruispunt in plaats van wachtrijen rondom het kruispunt. Zie verder antwoord bij reactie 8

28. Reactie: Behoudt de huidige groenstrook langs de speeltuin voor de voetballende kinderen en

gebruik de groenstrook aan de kant van het tankstation.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp). Ter hoogte van de speeltuin blijft het onverharde wandelpad en de groenstrook grotendeels in tact. Zie antwoord bij reactie 26

29. Reactie: In de zomer, wanneer het rustig op de weg is, rijden de bussen al als gekken en veroorzaken overlast, zoals geluid- en trillingshinder. Als ze dichterbij komen op een aparte busbaan dan rijden ze nog harder en krijgen wij hier nog meer last van.

Antwoord: In de huidige situatie is er sprake van enige schade (oneffenheden in de weg). Na reconstructie zal de weg vlak zijn waarmee trillingshinder wordt voorkomen. Het nieuwe geluidsscherm heeft als doel om de geluidsbelasting in de toekomst niet te laten toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

30. Reactie: Is het mogelijk om het verkeer te verdelen via Ressenestraat door op- en afritten te maken? Zo wordt de verkeersdrukte verdeeld en dan is de situatie op de Papenstraat en de van Elkweg veiliger en rustiger.

Antwoord: Het is vanuit verkeersveiligheid en doorstroming ongewenst om een nieuwe aansluiting te realiseren op de A325 nabij knooppunt Ressen. Vanwege de nabijheid van het knooppunt zorgt een extra op- en afrit voor nog meer weefconflicten. De op- en afritten dienen tevens vanuit de ontwerprichtlijnen voldoende lang te zijn om veilig in- en uit te kunnen voegen. Vanwege de nabijheid van het knooppunt met het viaduct is het ontwerp technisch ook zeer lastig. Tot slot zal een aansluiting van de Ressenestraat op de A325 leiden tot een forse toename van (sluip)verkeer op de Papenstraat/Herckenraatweg.

31. Reactie: Het opheffen van de 'knip' in de Karstraat door de A15 te kruisen door middel van een tunnel of viaduct.

Antwoord: Een parallelle ontsluitingsroute voor Bemmels naast de Van Elkweg zal leiden tot een spreiding van het verkeersaanbod over de bebouwde kom van Bemmels. Vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid is dit niet gewenst. Verkeerskundig gezien is het beter om verkeer te leiden via ontsluitingsroutes die daarvoor zijn aangewezen waaronder de Van Elkweg en de Papenstraat.

32. Reactie: Ontsluiting van de Houtakker door een rechtstreekse aansluiting op de van Elkweg.

Antwoord: Zie antwoord bij reactie 10.

33. Reactie: De Papenstraat vanaf de Houtakker verleggen en ca. 40 meter noordelijker laten aansluiten op de van Elkweg, waardoor er meer ruimte ontstaat voor geluidwerende voorzieningen. Het pompstation zal moeten worden verplaatst naar de overkant, naast de carpoolplaats.

Antwoord: Zie antwoord bij reactie 22. Daarnaast is het vanuit kosten-overwegingen niet haalbaar om het tankstation te verplaatsen naar een locatie aan de overkant van de Van Elkweg.

34. Reactie: Huidig aantal rijstroken N 839 richting Haalderen handhaven.

Antwoord: Om voor het toekomstige verkeersaanbod een goede verkeersafwikkeling te garanderen op dit kruispunt is een extra opstelstrook noodzakelijk. De situatie zo laten, zal in de toekomst leiden tot extra lange wachtrijen zowel op de Papenstraat als de Van Elkweg.

35. Reactie: Geluidswal/-scherm langs de N 839.

Antwoord: De aanpassingen van de kruising leiden niet tot een geluidstoename van 2 dB of meer voor de N839. Daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Maatregelen zijn daarmee niet nodig. Daarnaast is de geluidsbelasting vanwege de N839 niet dusdanig hoog dat er aanleiding is om, los van de werkzaamheden, geluidswerende maatregelen te treffen.

36. Reactie: Snelheid verlagen naar 50 km/u of 60 km/u op de Van Elkweg/Van der Mondeweg tussen de verkeerslichten tot aan de rotonde Essenpas. Waarom het verkeer op dit korte stuk nog 80 km/u laten rijden en met een 'inhaal' rijbaan. Dit zorgt voor extra geluidsbelasting en fijnstof. Handhaven op snelheid en rood licht m.b.v. een flitspaal op het kruispunt.

Antwoord: De Van Elkweg/Van der Mondeweg is aangewezen als ontsluitingsweg. Bij deze categorie passen twee typen snelheidsregime 80 km/uur of 50 km/uur. Binnen de bebouwde kom geldt de snelheid van 50 km/uur. Het verschuiven van de bebouwde kom richting de Van Elkweg zal weinig nut hebben bij weggebruikers. Het gedeelte tussen beide kruispunten (Papenstraat – Essenpas) heeft onvoldoende bebouwde kom uitstraling, waardoor verkeer niet geneigd zal zijn zich aan de 50 km/uur te houden. De politie zal daarnaast niet willen handhaven aangezien dit wegvak niet voldoet aan de richtlijnen die gelden voor een bebouwde kom, waaronder voldoende aaneengesloten bebouwing dicht op de rijbaan. Handhaving is een verantwoordelijkheid van de politie waarin zij uitsluitend een afweging maken of de verkeersveiligheid op een betreffend wegvak/kruispunt in het geding is. Flitspalen worden doorgaans niet aangebracht vanuit leefbaarheid/geluidsoverlast als gevolg van verkeer.

37. Reactie: Geluidwerende maatregelen aan de woningen, zoals isolatie en geluidswerend glas.

Antwoord: Zie antwoord bij reactie 35, voor wat betreft de woningen langs de N 839. Er zijn voor de N839 geen geluidwerende maatregelen verplicht. Dus ook geen maatregelen aan de woning. Voor wat betreft de Papenstraat wordt al een maatregel getroffen: een geluidsscherm. Daardoor is er geen sprake meer van geluidstoename. Verdere maatregelen, zoals woningisolatie, zijn dan niet meer verplicht.

38. Reactie: Meer rijstroken op de N 839 richting de A15 om de Papenstraat te ontlasten en meer ontsluitingswegen vanuit Bemmelen.

Antwoord: Met de voorziene aanpassingen aan het kruispunt kan het verkeer op dit kruispunt de komende jaren adequaat worden afgewikkeld. Een integrale afweging rondom ontsluiting van de Bemmelen is geen onderdeel van dit project.

39. Reactie: Het kruispunt met de Papenstraat opschuiven richting garage Bulters i.p.v. richting de bebouwing.

Antwoord: zie antwoord bij reactie 22.

40. Reactie: Het fiets- en voetpad verleggen naar het noorden (dichter bij het bushalteperron). Hierdoor blijft er een strook beschikbaar om groen te planten tussen het fiets- en voetpad en onze perceelgrenzen.

Antwoord: Het ontwerp is aangepast, waarbij uitgangspunt is het handhaven van het huidige onverharde wandelpad. Zie ook het antwoord bij reactie 26.

41. Reactie: Het fietspad ten noorden van de geluidswering leggen i.v.m. geluidsoverlast.

Antwoord: Het gepresenteerde ontwerp is hierop aangepast (zie hoofdstuk 2 aangepast ontwerp).

42. Reactie: De bocht in de Papenstraat recht trekken, zodat er voldoende ruimte ontstaat om verkeerstechnische wensen te realiseren en geluidwerende maatregelen te treffen.

Antwoord: zie antwoord bij reactie 22.

5 Vervolg

Mede op basis van de ontvangen reacties is de afgelopen periode in overleg met de provincie een aangepast ontwerp gemaakt. Dit aangepaste ontwerp dient als basis voor het op te stellen bestemmingsplan. Het bestemmingsplan gaat dit voorjaar in procedure, gericht op vaststelling van het bestemmingsplan in de tweede helft van dit jaar.

De voorbereidingen voor de realisatie is voorzien komend najaar en winter. De inspanningen zijn erop gericht om het werk in 2014 uit te kunnen voeren. Dit is afhankelijk van de doorlooptijd van de procedures en mogelijke beroepen.

Bijlage Aangepast Ontwerp