

Behoort bij besluit van de
raad d.d. 31 oktober 2013,
Mij bekend de griffier,

Th.G.L. Greep

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bemmel, kruispunt Van Elkweg en Papenstraat

Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Bommel, kruispunt Van Elkweg en Papenstraat.

Inleiding

Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp van het bestemmingsplan Bommel, kruispunt Van Elkweg en Papenstraat met ingang van 23 mei 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Gedurende de termijn van ter inzage legging (dus tijdig) is één gezamenlijke zienswijzen ingekomen, ondertekent door:

-

Inhoud zienswijzen

De zienswijze gaat over de punten geluid, fijnstof en bomen. Zo wordt nut en noodzaak van de aan te brengen extra rijstrook op de Van Elkweg (N839), zonder het nemen van extra geluidswerende of snelheid verlagende maatregelen, ter discussie gesteld. Gevraagd wordt stil asfalt te gebruiken.

Gevraagd wordt de vangrail die in het plan is opgenomen achterwege te laten of te vervangen door een lage wal of laag geluidsscherm met evt. begroeiing.

Gevraagd wordt opnieuw onderzoek te doen naar fijnstof.

Verzocht wordt de 5 bomen, die gekapt moeten worden ten behoeve van de uitbreiding van de waterberging, te handhaven.

Reactie van de gemeente

Toelichting nut en noodzaak aanleg extra opstelstrook

Het kruispunt Van Elkweg met Papenstraat is het belangrijkste knooppunt voor de ontsluiting van de kernen Bommel, Haalderen en Gendt van/naar de N15. Om te voorkomen dat in de toekomst de verkeersafwikkeling op dit belangrijke kruispunt stopt, wordt dit kruispunt toekomstvast en conform de vigerende ontwerprichtlijnen duurzaam veilig ingericht. Uitgangspunt bij de reconstructie is zowel een optimale verkeersafwikkeling voor autoverkeer als ook het verlagen van de wachttijd voor de grote aantallen fietsers die dagelijks het kruispunt oversteken.

Voor de aanleg van de busbaan (voor een snelle doorstroming van de Rijnwaalsprinter; hoogwaardig openbaar vervoer) is extra capaciteit nodig op het kruispunt.

Gezien de verwachte toename van de verkeersintensiteit voor de komende jaren in combinatie met de aanleg van de busbaan vanaf de Papenstraat is een extra opstelstrook noodzakelijk om het verkeer de komende jaren voldoende te kunnen afwikkelen. De extra benodigde opstelstrook gaat na het kruispunt over in een invoegstrook om het verkeer in de richting van Haalderen weer naar één rijstrook te laten invoegen.

Geluidsbelasting

Om het invoegproces na een kruispunt bij het samenvoegen van de twee opstelstroken soepel en veilig te laten verlopen moet de invoegstrook na het kruispunt voldoende lang zijn. De lengte van deze invoegstrook is conform de ontwerprichtlijnen 150 meter. Doordat de invoegstrook vanaf het kruispunt voldoende lang

wordt vormgegeven zal er geen sprake zijn van een 'flessenhals' na het kruispunt en is een mogelijke terugslag naar het kruispunt bij een reguliere verkeerssituatie niet aan de orde.

Ten behoeve van de reconstructie is geluidsonderzoek uitgevoerd. Bij het berekenen van de geluidsbelasting is de wettelijk verplichte Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 toegepast. Hierin staat aangegeven hoe de berekeningen uitgevoerd dienen te worden. Dit houdt in dat onder andere ter hoogte van kruispunten een correctie wordt toegepast. Met het toepassen van deze kruispuntcorrectie is de extra geluidstoename ter hoogte van het kruispunt als gevolg van het afremmende en optrekkende verkeer meegenomen in de geluidsberekeningen rondom het kruispunt. Uit de berekeningen volgt dat de geluidbelasting op de woningen aan De Heister met (afgerond) maximaal 1 dB toeneemt. Het is wettelijk geregeld dat pas als sprake is van een toename van 1,5 dB of meer in 10 jaar er maatregelen moeten worden onderzocht. Deze grens van 1,5 dB is gebaseerd op het feit dat pas als sprake is van een toename van 1,5 dB of meer dit voor het menselijk gehoor waarneembaar is. Aangezien er sprake is van een toename van 1 dB geluid worden er geen maatregelen getroffen.

In de, naar aanleiding van de ingekomen inspraakreacties (n.a.v. inloopbijeenkomst op 26 februari 2013) opgestelde, Reactienota is ten aanzien van de mogelijkheid stil asfalt te gebruiken het volgende opgemerkt: "Er zal geen stil (geluidreducerend) 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 het vanuit onderhoudstechnisch oogpunt niet wenselijk is om daar stil asfalt te realiseren."

Er is, n.a.v. de ingekomen zienswijze, geen aanleiding een ander standpunt hieromtrent in te nemen.

Ten aanzien van de opmerking dat het gemeentelijk geluidsbeleid spreekt van een ambitieniveau van 48 dB en in het (provinciale) akoestisch onderzoek een geluidsbelasting van 56-59 dB gehanteerd wordt, het volgende.

In het gemeentelijk geluidsbeleid zijn ambities vastgesteld. Dit leidt tot de consequentie dat er woningen in de gemeente zijn waar niet aan deze ambitie kan worden voldaan. Ter plaatse van het kruispunt is een ambitieniveau van 48 dB vastgesteld met een afwijkingsmogelijkheid tot 65 dB. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat er ter plaatse sprake is van een geluidsbelasting van 56-59 dB. Het maximaal vastgestelde geluidsniveau (met afwijking) wordt hiermee niet overschreden.

Fijnstof

In de beschrijving in de Toelichting (onder 5.6.1.) is opgenomen dat na de verkeersregelinstallatie, ter hoogte van de kruising Van Elkweg met de Papenstraat, er geen doortrekking is van de extra rijstrook. Hoewel de rijstrook niet wordt doorgetrokken is het wel zo dat de twee recht doorgaande rijstroken op de Papenstraat na de verkeersregelinstallatie weer samenvloeien tot één rijstrook. In de zienswijze wordt geconstateerd dat de beschrijving in de Toelichting niet juist is en dat daarom de berekeningen niet kloppen. Dit een onjuiste veronderstelling. De beoordeling van het aspect luchtkwaliteit heeft namelijk plaatsgevonden op basis van het ontwerp en niet op basis van de beschrijving in de Toelichting (5.6.1.) Deze vormt slechts de inleiding en toelichting voor het aspect luchtkwaliteit. De beschrijving in de Toelichting (5.6.1.) is op dit punt niet volledig en niet in overeenstemming met het ontwerp. De tekst van de Toelichting wordt daarop aangepast.

Bomen

De te kappen bomen ten behoeve van de oorspronkelijke uitbreiding van de waterberging (aan de noordzijde van de waterberging) betreffen één zomereik, drie esdoorns, één meerstammige els en één knotwilg. De ingekomen zienswijze is aanleiding geweest nogmaals kritisch te kijken naar het plan en in overleg met Waterschap Rivierenland, te zoeken naar een alternatieve locatie om de extra te realiseren waterbergingscapaciteit mogelijk te maken.

Het alternatief dat hiervoor is gevonden is uitbreiding van de waterberging aan de zuidwestzijde bij parkeerplaats gelegen aan 't Drieske. Door te kiezen voor een andere locatie voor de uitbreiding van de

waterbergingscapaciteit kunnen de bomen genoemd in de zienswijze blijven staan. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze van de indieners.

Er zullen ter compensatie van de noodzakelijke kap van drie bomen (aan de zuidzijde) vijf bomen worden aangeplant (twee meerstammige elzen en drie knotwilgen).

Vangrail

Tussen de hoofdrijbaan en de naastgelegen watergang is vanwege de beperkte obstakelvrije zone en ten behoeve van de verkeersveiligheid een geleiderail (vangrail) noodzakelijk. Het betreft geen geleiderail zoals langs snelwegen wordt toegepast maar een relatief slanke geleiderail. Deze wordt uitgevoerd van gegalvaniseerd staal waardoor roestvorming voorkomen wordt.

Wijzigingen ten op van het ontwerpbestemmingsplan

Ambtshalve:

1. Gebleken is dat abusievelijk een gedeelte van het te plaatsen geluidsscherm niet op de Verbeelding is opgenomen. Dit wordt alsnog op de Verbeelding aangegeven.
2. Een klein puntje aan de zuidzijde van het plangebied (nabij het water) heeft in het ontwerpbestemmingsplan op de Verbeelding abusievelijk de bestemming Verkeer gekregen. Dit wordt overeenkomstig de bestaande situatie omgezet in Water.

Naar aanleiding van zienswijze:

3. De bestemming Water wordt uitgebreid ter plaatse van de alternatieve locatie voor compensatie van de watercapaciteit. De oorspronkelijke locatie voor compensatie krijgt de bestemming Verkeer.