

Aan de raad van de gemeente lingewaard

Onderwerp Voorstel tot het vaststellen van het bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg

1. Samenvatting

Het ontwerpbestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg heeft met ingang van 21 januari 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Dit bestemmingsplan beoogt de aanleg van een busbaan vanaf de Nielant-Silo, ten westen van en evenwijdig aan de Ir. Molsweg tot aan de grens met de gemeente Arnhem mogelijk te maken. Verder voorziet het bestemmingsplan in een verbreding (toevoeging rijbaan) van de Ir. Molsweg vanaf de rotonde Nielant – Ir. Molsweg tot aan de grens met de gemeente Arnhem.

Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn drie zienswijzen ingekomen. De zienswijze ingediend door de Gelderse milieufederatie is op 25 maart 2010 ingetrokken.

In bijgaande Nota van Zienswijzen wordt ingegaan op de zienswijzen en wordt een advies gegeven. Geconcludeerd wordt, dat de zienswijzen geen aanleiding geven het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. In de Nota van Zienswijzen is ambtshalve wel geconstateerd dat de plangrens niet helemaal juist is, waardoor een klein deel van het fietspad ter hoogte van Zuideinde buiten het plangebied ligt. In verband daarmee dient de verbeelding aangepast te worden. Verder wordt naar aanleiding van overleg met de Gelderse milieufederatie ambtshalve voorgesteld de regels zodanig aan te passen dat verlichting van de busbaan niet meer mogelijk is.

2. Waarom naar de raad

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening artikel 3.1 is uw raad bevoegd tot het vaststellen van bestemmingsplannen.

3. Doelstelling en beoogd meetbaar effect

N.v.t.

4. Argumenten en alternatieven

N.v.t.

5. Hoe gaan we bereiken wat we willen en is evaluatie nodig

n.v.t.

6. Communicatie

Op 15 september 2009 is een inloop-/informatieavond gehouden omtrent dit project.

7. Kosten, baten en dekking

In het uitvoeringsprogramma 2010-2013 (onderwerp 2.20) van de Programmabegroting 2010 is voor de aanleg van de busbaan langs de Ir. Molsweg, alsmede voor capaciteitsverruimende maatregelen,

een bedrag ad € 2.500.000,-- opgenomen. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

	Investering	Subsidie	Netto
Capaciteitsverruiming ir.Molsweg	700.000	-	700.000
HOV-as	1.800.000	1.800.000	-
	2.500.000	1.800.000	700.000

Het investeringsdeel van de HOV-as is door de laatste ontwikkelingen achterhaald. De Stadsregio Arnhem Nijmegen levert thans een belangrijke financiële bijdrage (90%) in de kosten voor de aanleg van de HOV-voorzieningen langs de ir. Molsweg en op de Nielant. De gemeente Arnhem participeert eveneens in dit project en zal eveneens een financiële bijdrage leveren. Het per saldo door de gemeente Lingewaard te investeren deel wordt geraamd op € 150.000,--. Dit bedrag wordt gedekt door onderschrijvingen op kredieten van projecten gericht op de verbetering van de infrastructuur. Voor de toepassing van geluidswerende voorzieningen aan de woningen langs de Nielant is een bedrag ad € 200.000,-- geraamd. Gelet op de resultaten van het geluidsonderzoek is dit bedrag vooralsnog voldoende.

8. Voorstel

Het bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg met identificatienummer NL. IMRO. 1705.9 -VS01 vast te stellen.

Een ontwerpbesluit is bijgevoegd.

9. Behandeling tijdens de Politieke Avond

Het voorstel is behandeld tijdens de politieke avond van 7 april 2010. Tijdens deze avond hebben drie insprekers gebruik gemaakt van het spreekrecht. Niet alle vragen die gesteld zijn, zijn tijdens de avond beantwoord. Deze vragen zijn inmiddels apart beantwoord.

Bemmel, 13 april 2010.

burgemeester en wethouders van de gemeente Lingewaard,
de secretaris,

drs E.R. Loenen

de burgemeester, *LB*

H.H. de Vries

Besluit raad

Besluitnummer 17 / 2010

Onderwerp vaststellen bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg, identificatienummer NL. IMRO. 1705.9-VS01

De raad van de gemeente Lingewaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 13 april 2010

overwegende dat het ontwerpbestemmingsplan Huissen, Nielant-Ir. Molsweg met identificatienummer NL. IMRO. 1705.9-ON01 met ingang van 21 januari 2010 gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen;

dat gedurende de termijn van ter inzage legging drie zienswijzen zijn ingekomen,

dat de zienswijze ingediend door de Gelderse milieufederatie weer is ingetrokken;

dat de zienswijzen zijn verwerkt in de bijgaande Nota van Zienswijzen en dat deze geen aanleiding geven het ontwerpbestemmingsplan aan te passen;

dat in de Nota van Zienswijzen is aangegeven, dat er ambtshalve wel aanleiding is de verbeelding en de regels aan te passen;

Verder overwegende dat in verband met dit bestemmingsplan een akoestisch onderzoek is uitgevoerd;

dat hieruit blijkt dat voor 92 woningen een hogere waarde als bedoeld in artikel 110a Wet geluidhinder dient te worden vastgesteld;

dat burgemeester en wethouders op 16 maart 2010 hogere waarden als hiervoor bedoeld hebben vastgesteld;

overwegende dat bij de vaststelling van de verbeelding bestaande uit plankaart met nummer 09BROBO074-L gebruik is gemaakt van een kadastrale ondergrond, versie 09-12-2009;

gehoord de discussie in de politieke avond d.d 7 april 2010;

gelet op het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. De Nota van Zienswijzen vast te stellen;
2. Het bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg overeenkomstig het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen en met inachtneming van de in de Nota van Zienswijze genoemde wijziging langs elektronische weg (identificatienummer NL. IMRO. 1705.9-VS01) en in analoge vorm gewijzigd vast te stellen.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering van 22 april 2010, zulks met inachtneming van:

- een amendement om in afwijking van de nota van zienswijze het fietspad niet over de Zuideinde te laten lopen, maar overeenkomstig ontwerpvariant A langs de rijbaan van de Nielant aan te leggen; en
- een amendement om aan het besluit de volgende onderdelen toe te voegen:
 3. binnen een half jaar na openstelling van het tracé, vast te stellen of geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn aan woningen in de nabijheid van de Nielant -ir. Molsweg, om te voorkomen, dat de binnenwaarde de 33 dB-norm overschrijdt;
 4. binnen een jaar nadat de noodzaak daartoe is aangetoond, geluidwerende maatregelen daadwerkelijk te treffen.

De raad voornoemd,
de griffier,

Th.G.L. Greep



de voorzitter,

H.H. de Vries



Nota van Zienswijzen

Bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg

Nota van zienswijzen Bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg

1. Inleiding.

Het ontwerpbestemmingsplan Bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg heeft met ingang van 21 januari 2010 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn zienswijzen ingekomen.

In paragraaf 2 wordt een korte uiteenzetting gegeven van de inhoud van de zienswijzen en wordt hierop gereageerd. En in paragraaf 3 wordt een voorstel gedaan tot besluitvorming.

De volgende zienswijzen zijn naar voren gebracht.

1. bewoners Schelf 1 t/m 11 en 13 t/m 15 te Huissen .
2. Bewoners Zuideinde 1 t/m 9 en Paalrij 1, 3, 5, 9, 11, 13, 15 en 17 te Huissen
3. Gelderse milieufederatie (GMF), te Arnhem.

De zienswijze ingediend door de Gelderse Milieufederatie is ingetrokken.

2. Inhoud zienswijzen.

Ad 1. Bewoners Schelf 1 t/m 11 en 13 t/m 15. (zie brieven van 11 en 27 februari 2010 en mail van 12 februari 2010).

De bewoners geven aan, dat de overlast als gevolg van verkeerslawaaï op dit moment al erg groot is en dat deze niet zal afnemen indien de fietspaden worden verlegd en een busbaan wordt aangelegd. Reclamanten maken zich ernstige zorgen over de reconstructie van de Nielant. Zij vinden dat de vast te stellen hogere grenswaarden te hoog zijn, waardoor de bewoners benadeeld worden. Dit gaat ten koste van het woongenot.

Reactie gemeente: Geconstateerd kan worden, dat de verkeersintensiteiten op de Nielant hoog zijn. De geluidbelasting op de gevels van aanliggende woningen zijn als gevolg daarvan eveneens hoog: de geluidbelasting van slechts een zeer beperkt aantal woningen voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB.

In verband met de voorgenomen reconstructie is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt, dat de geluidbelasting op de gevels van aanliggende woningen in 10 jaar tijd nog meer toeneemt. Dit heeft vooral te maken met toenemende verkeersintensiteiten en niet zo zeer met de aanleg van de busbaan.

De busbaan wordt na de kruising Silo-Nielant-Grevenveld in de richting van de Ir. Molsweg ingevoegd tussen de twee rijbanen. De Nielant komt dan ook niet dicht bij de woningen aan de Schelf te liggen. De woningen liggen echter wel binnen het onderzoeksgebied van de Wet geluidhinder.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt, dat de huidige geluidbelasting op de gevel van de woning Schelf 6 54,32 dB en op de woning Schelf 9 54,44 dB bedraagt (dit zijn de toetsingswaarden). Dat is dus hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Uit het onderzoek blijkt ook, dat de geluidbelasting na 10 jaar 55,94 respectievelijk 56,39dB zal bedragen. Om te voorkomen dat de geluidbelasting (zoveel) toeneemt is onderzocht of er bronmaatregelen getroffen kunnen worden. Het blijkt, dat door het toepassen van geluidarm asfalt de geluidbelasting op de gevels minder toeneemt. De geluidbelasting met deze maatregel bedraagt na 10 jaar 54,91 respectievelijk 55,37 dB. Dit is nog steeds een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In verband daarmee hebben burgemeester en wethouders bij besluit van 16 maart 2010 hogere grenswaarden vastgesteld. Bij dit besluit is tevens vastgesteld dat er maatregelen aan de gevel worden getroffen teneinde te voorkomen dat de geluidbelasting in de woning hoger is dan 33 dB.

Bij het besluit omtrent vaststelling van het bestemmingsplan dient overwogen te worden, of ondanks de toename van geluidbelasting op de gevels van aanliggende woningen, de voorgenomen aanleg van de busbaan en reconstructie van de Ir. Molsweg, vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar is. In dat kader merken wij op, dat wij veel belang hechten aan het realiseren van een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding. Bovendien hechten wij er zeer veel belang aan, dat door een reconstructie van de Molsweg, de doorstroming van het verkeer kan worden bevorderd. Ook hebben wij overwogen dat wanneer dit project niet gerealiseerd zou worden de geluidbelasting op gevels van aanliggende woningen in tien jaar tijd meer zou toenemen dan nu het geval is. Hoewel de geluidbelasting op de gevels nog steeds hoog is, zijn wij in het kader van de afweging van belangen van oordeel dat het project vanuit ruimtelijk oogpunt alleszins aanvaardbaar is.

Ad. 2 Bewoners Zuideinde 1 t/m 9 en Paalrij 1 t/m 17 oneven

De inhoud van de zienswijze luidt als volgt.

- De aantakking van het nieuwe fietspad op Zuideinde is zeer ongewenst. Er ontstaat een verkeersonveilige situatie. Zuideinde is een smal woonstraatje. De woningen Zuideinde 6, 7, 8 en 9 worden hierop ontsloten. Er is een niveauverschil tussen de oprit en de weg. Wanneer fietsers en ook bromfietsers gebruik gaan maken van Zuideinde ontstaat een verkeersonveilige situatie. Fietsers zullen niet altijd goed zichtbaar zijn vanaf de oprit. Bovendien is de draaicirkel te kort. Andersom worden bewoners (kinderen) geconfronteerd met fietsers en bromfietsers wanneer ze de Zuideinde opgaan. De suggestie wordt gedaan om het fietspad tussen Zuideinde en de Nielant te leggen evenwijdig aan de wegverbreding. Om dit te realiseren binnen de beschikbare ruimte valt te denken aan een enigszins versmald fietspad. In het kader van snelheidsbeperkende maatregelen (nu is deze op basis van een gekronkeld fietspad) worden drempels in het fietspad gesuggereerd.
- Door de verbreding van de weg, de aantakking van het fietspad op Zuideinde, het toestaan van bromfietsers op het fietspad en de toename van geluidbelasting wordt het woongenot flink aangetast.
- Niet duidelijk is hoe de weg landschappelijk wordt ingepast. Betrokkenen hechten grote waarde aan een groene inpassing mede in verband met aangezicht alsmede een natuurlijke wal tegen uitlaatgassen/vervuiling van langsrijdend verkeer.
- Het fietspad ligt dicht bij Paalrij. Dit kan m.n. voor kinderen leiden tot een verkeersonveilige situatie alsmede afname woongenot in verband met geluidsoverlast.
- De waarde van de woningen daalt.
- Verder merken zij op, dat niet duidelijk is hoe hoog het geluidsniveau in de woningen is. Er heeft een steekproef plaatsgevonden waarvan geen gegevens bekend zijn gemaakt. Ook is niet duidelijk welke maatregelen aan de woningen worden getroffen.

Reactie gemeente: Naar aanleiding van deze zienswijze merken wij het volgende op.

- *Wij hebben ons bij de totstandkoming van verkeerskundig ontwerp laten adviseren door Haskoning. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen hebben wij als volgt beoordeeld of het ontwerp ter hoogte van Paalrij en Zuideinde aangepast kan worden.*

Uitgangssituatie

De Nielant is in de huidige situatie voorzien van een rijbaan met twee rijrichtingen en aan weerszijden een aanliggend éénzijdig fietspad die van de rijbaan gescheiden is door een scheidingsband. De Huissensedijk, die aantakt op de Nielant, is een veel gebruikte fietsroute. Ter hoogte van de Noordeinde vervolgen de fietsers een fietspad die aansluit op de rotonde Ir. Molsweg-Nielant. Enkele fietsoversteekpunten in de vorm van middengeleiders dragen zorg voor een veilige kruising met het gemotoriseerde verkeer op de Ir. Molsweg en Nielant.

Ontwerpuitgangspunten

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft het voornemen om met de betrokken gemeenten een Hoogwaardige Openbaar vervoer (HOV) as te realiseren tussen Arnhem en Nijmegen, via Huissen

en Bommel. Uit een inventarisatie van de stadregio blijkt, dat onder andere de Ir. Molsweg vanaf de Nielant richting Arnhem een knelpunt is in alle varianten voor een HOV route.

Om het knelpunt op de Ir. Molsweg op te lossen, de doorstroming van verkeer te bevorderen en de openbaar vervoer route via de Ir. Molsweg hoogwaardig te maken, wordt openbaar vervoer gescheiden van het overige verkeer. Dit vindt plaats door het aanleggen van een vrijliggende openbaar vervoersbaan evenwijdig aan de Ir. Molsweg. De vrijliggende openbaar vervoersbaan sluit met een bocht aan op de Nielant. Vanaf de andere zijde volgt het openbaar vervoer vanaf het kruispunt Nielant-Grevenveld/Silo zijn weg via een aparte busrijstrook om vervolgens af te slaan op de HOV betonnen busbaan.

Naast deze HOV-verbinding dient de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer op de Ir. Molsweg verbeterd te worden. Daarvoor wordt er een vrije afslag richting de Nielant aangebracht en een bypass langs de rotonde Ir. Molsweg-Nielant.

Ontwerpopgave

Het aanbrengen van de HOV-route en de extra afslag heeft tot gevolg dat de huidige fietsoversteken ter hoogte van de rotonde Ir. Molsweg-Nielant dienen komen te vervallen. Het is onwenselijk een oversteek ter plaatse van de Huissenseweg aan te leggen in verband met de vele verkeersbewegingen (invoegers) die er op dat traject plaats vinden. Een onveilige verkeerskundige situatie zal er dan ontstaan. Echter de fietsrouteverbinding tussen de Huissenseweg en de Ir. Molsweg moet mogelijk blijven en dit kan alleen door aan beide zijden een tweezijdig fietspad aan te leggen met een oversteek ter plaatse van de kruising Nielant-Grevenveld/Silo. Binnen het beschikbare profiel dient te worden onderzocht of het extra ruimtegebruik van de tweezijdig gelegen fietspaden samen met de extra busstrook voor het openbaar vervoer is in te passen.

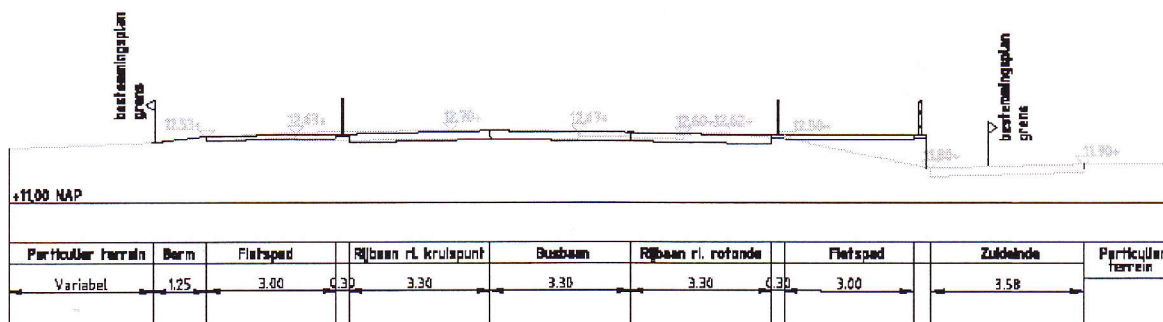
Ontwerpvarianten

Wij hebben varianten afgewogen om zodoende tot een onderbouwd definitief ontwerp te komen. Belangrijke aspecten die hierbij zijn gehanteerd zijn de verkeersveiligheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing en uitvoeringskosten. De varianten die zijn onderzocht zijn hieronder weergegeven.

A) profiel Nielant met keerwandconstructie

het totale benodigde profiel voor de Nielant bedraagt een breedte van 16,5 meter (fietspad 3 m, scheidingstrook 0,3 m, rijbaan 3,3 m, busstrook 3,3 m, rijstrook 3,3 m, scheidingstrook 0,3 m en fietspad 3 m = 16,5 m). Deze breedte is alleen te realiseren door het toepassen van een kerende wandconstructie om het hoogteverschil op te vangen tussen de Nielant en de Zuideinde. Dit heeft tot gevolg dat:

- Er een keerwand voorzien van hekwerk komt van circa 1,00 m;
- Door de verdwijning van groenstrook zal het verkeersgeluid intenser worden ervaren. De huidige begroeiing zorgt namelijk voor een verstrooiing van het verkeersgeluid. Bovendien zal door de hoogte van de keerwand het geluid harder overkomen;
- De gehele groenstrook verdwijnt waardoor er vrijzicht komt op het gemotoriseerde verkeer op de Nielant;
- De keerwand op minder dan een meter langs de Zuideinde komt te staan, dit is landschappelijk gezien niet wenselijk;
- Er hoge kosten worden gemaakt voor het aanbrengen van een keerwand.

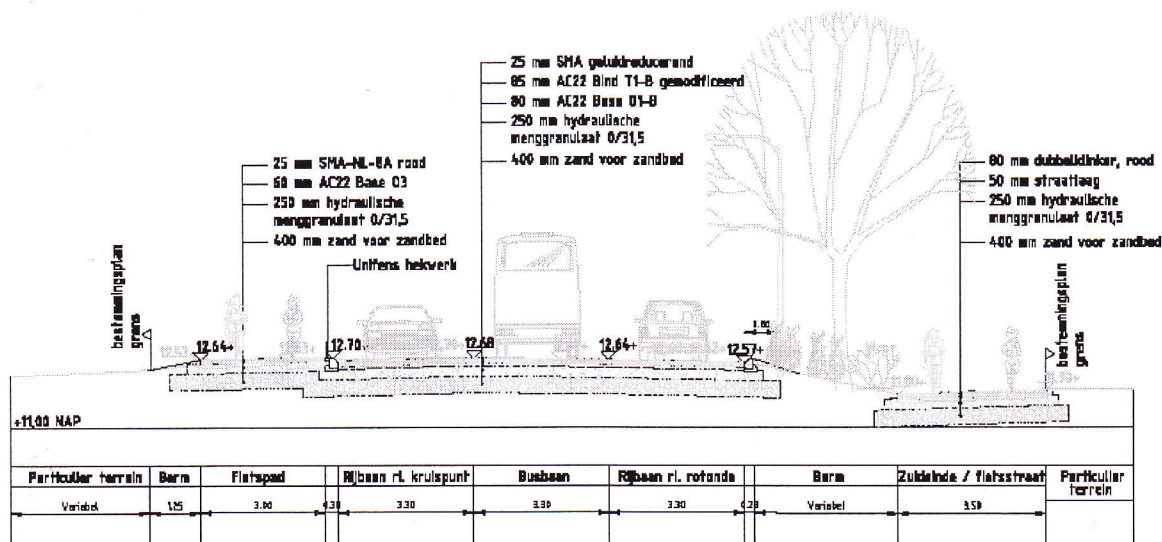


Figuur 1: profiel 7 ter plaatse van Nielant met keerwandconstructie

B) profiel met fietsstraat over Zuideinde

Een ander variant betreft het toepassen van een herinrichting van een deel van de Zuideinde tot een fietsstraat. Het fietsverkeer wordt in deze variant vanaf het kruispunt Grevenveld-Silo via een vrijliggend fietspad aangesloten op de Zuideinde en vervolgt vervolgens zijn weg richting de rotonde Nielant. Dit heeft tot gevolg dat:

- Er geen keerwand noodzakelijk (geen hoge uitvoeringskosten);
 - De groenvoorzieningen kunnen worden gehandhaafd en dit komt de luchtkwaliteit en geluidsoverlast ten goede. Bomen zorgen voor een verstrooiing van het verkeersgeluid waardoor deze als minder hinderlijk worden ervaren. Daarnaast is dit landschappelijk gezien ook wenselijk om een duidelijke scheiding te hebben tussen de Nielant en de woningen aan de Zuideinde;
- Het toepassen van een fietsstraat zal de snelheid uit het verkeer halen dat ten goede komt aan de verkeersveiligheid.



Figuur 2: profiel 7 ter plaatse van Nielant met fietsstraat

C) profiel met aangepaste wegbreedtes fietspadenrijbaan

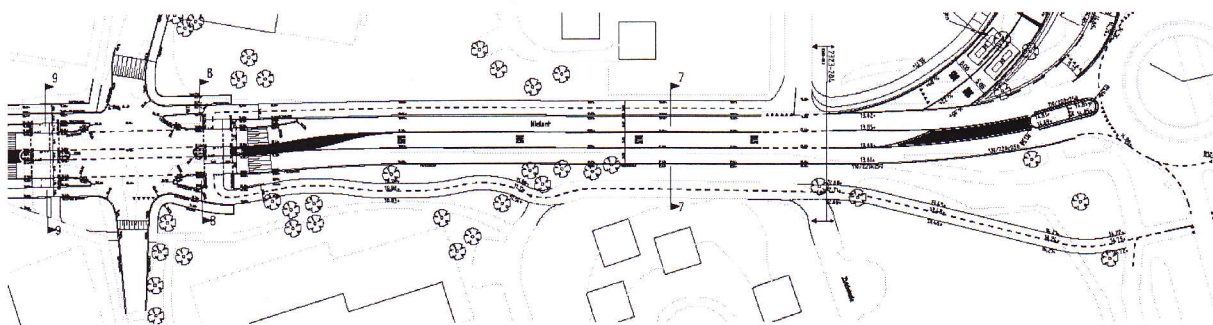
Het is een mogelijkheid om de toe te passen breedtes van de fietspaden en de rijstroken te verminderen. Zo komt er meer ruimte tussen rand fietspad en Zuideinde en kan er misschien een groenstrook/bomenrij worden toegepast. Ook wordt de kerende hoogte kleiner.

Deze optie is echter verkeerstechnisch niet optimaal, de fietsstrook en de rijstroken hebben al een minimale maat voor tweezijdig verkeer en sluit aan bij de huidige wegbreedtes. Het versmallen levert onveilige situaties op ((brom)fietsers wijken uit naar de rijbaan).

Fi

D) profiel zonder aparte busbaan traject kruising–rotonde Nielant

In het ontwerp is een aparte busstrook op het gedeelte tussen kruispunt Nielant–Grevenveld/ Silo en rotonde Nielant opgenomen. Bij de rest van de Nielant is hier geen ruimte voor en wordt er geen busstrook toegepast. De busstrook biedt de bus de mogelijkheid aan langs stilstaand verkeer dat voor de rotonde Nielant staat te rijden. De lengte van de busstrook is circa 100 meter. In verband met de doorstroming van het openbaar vervoer en het gemotoriseerde verkeer op de Nielant is dit zeer wenselijk. Het laten vervallen van de busbaan brengt de ambitie voor een hoogwaardige busroute in het geding.



Figuur 3: overzichtstekening Nielant met fietsstraat

Samenvatting

- Ten opzichte van de andere varianten is variant B gunstig ten aanzien van de geluidsbelasting. De huidige bomen en onderbegroeiing zorgen voor verstrooiing van het geluid waardoor deze als minder hinderlijk wordt ervaren;
 - De breedte van de Zuideinde wordt niet aangepast ten opzichte van de bestaande situatie. De draaicirkels blijven dan ook ongewijzigd;
 - Er ontstaat geen andere verkeerssituatie tussen bewoners en (brom)fietsers op de Zuideinde. Wel zal de intensiteit van een confrontatie vaker voorkomen. Daarom is ook gekozen dit visueel duidelijk te maken door het toepassen van rode dubbele betonstraatstenen zoals gebruikelijk is in een fietsstraat. Hiermee wordt een signaal afgegeven naar de verkeersgebruiker en dit komt de veiligheid ten goede;
 - Het is fysiek en verkeerstechnisch niet mogelijk bromfietsers op de Nielant te laten rijden in plaats van op het fietspad-fietsstraat in verband met de vele verkeersbewegingen (invoegingen). Door het scheiden van het bromfietsverkeer wordt er bovendien op deze manier een oversteekmogelijkheid gecreëerd vanuit de Huissenseweg en dat is niet wenselijk;
 - De huidige groenvoorzieningen blijven gehandhaafd.
- Gezien het bovenstaande blijft onze voorkeur uitgaan naar variant optie B met toepassing van een fietsstraat in de Zuideinde.

Ten aanzien van de overige aspecten die zijn ingebracht merken ij het volgende op.

- Na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kan als tegemoetkoming in eventuele schade (waardedaling van woningen) op grond van het bepaalde in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade kan worden ingediend.
- Bij het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden is bepaald, dat indien nodig gevelmaatregelen zullen worden getroffen. Over de aard van de maatregelen zal overleg worden gevoerd met de bewoners/eigenaren van de woningen. Op dat moment kan ook inzicht worden gegeven over de hoogte van de binnenwaarden.

- *In het kader van de afweging van belangen merken wij het volgende op. Wij realiseren ons, dat met name voor de bewoners van Zuideinde de verkeerssituatie veranderd. Daar waar Zuideinde in de huidige situatie een woonstraat is die in hoofdzaak wordt gebruikt voor aanwonende, zal de Zuideinde in de toekomst ook gebruikt worden door fietsers en bromfietzers. Zoals hiervoor is aangegeven geven wij echter toch de voorkeur voor de variant fietsstraat over Zuideinde. Wij zijn van oordeel dat het algemeen belang om te komen tot een hoogwaardig openbare vervoersverbinding en een betere en verkeersveilige doorstroming van het verkeer groot is. In het kader van de afweging van belangen hechten wij meer waarde aan dit algemeen belang dan aan het individueel belang van de bewoners Zuideinde.*

Tenslotte merken wij op, dat de Nielant inclusief bermen en fietspaden is bestemd tot verkeer. Ambtelijk is geconstateerd, dat de plangrens bij de aansluiting op Zuideinde niet geheel juist is. De plangrens zal dan ook ambtshalve worden aangepast (zie bijlage 1).

Ad 3. Gelderse milieufederatie

Gelderse milieufederatie heeft nadat op ambtelijk niveau overleg is gevoerd de zienswijze per brief van 25 maart 2010 ingetrokken. De zienswijze is ingetrokken nadat ambtelijk is toegezegd dat de raad zal worden voorgesteld het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat de regels die het mogelijk maken, dat verlichting op het traject wordt toegepast, worden geschrapt.

Naar aanleiding hiervan merken wij op, dat wij met de GMF van mening zijn, dat verlichting kan leiden tot verstoring waardoor de kernkwaliteiten van het gebied kunnen worden aangetast. Gelet daarop kunnen wij instemmen met de suggestie van GMF om de regels die verlichting mogelijk maken (artikelen 3.2.1 sub b, 4.2.2 sub b en 5.2.1 sub b.) te schrappen.

3. Conclusie

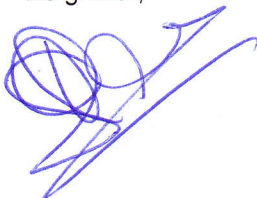
Het vorenstaande in achtnemende constateren wij het volgende.

1. De zienswijzen geven ons geen aanleiding om terug te komen op ons voornemen het bestemmingsplan vast te stellen.
2. Ambtshalve is wel aanleiding om het bestemmingsplan als volgt aan te passen:
 - a. De plangrens is niet geheel juist en de verbeelding dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan te worden gewijzigd (zie bijlage 1).
 - b. Naar aanleiding van het overleg met de Gelderse Milieu federatie dienen de regels te worden gewijzigd door de artikelen 3.2.1 sub b, 4.2.2 sub b en 5.2.1 sub b. te verwijderen.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van

22 april 2010, nr. 17/2010

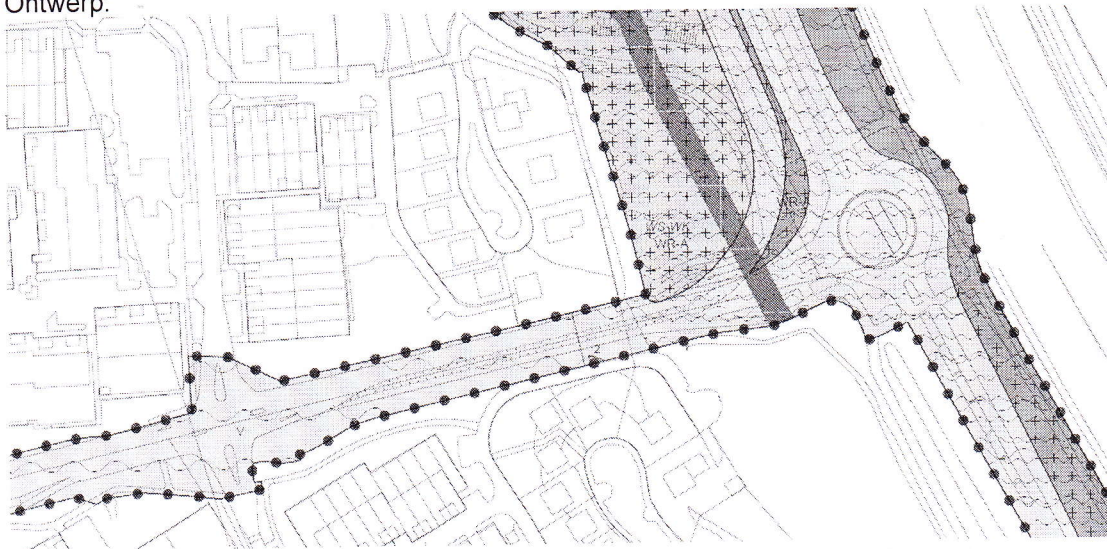
De griffier,



Bijlage 1 bij Nota van zienswijzen bestemmingsplan Huissen, Nielant- Ir. Molsweg.

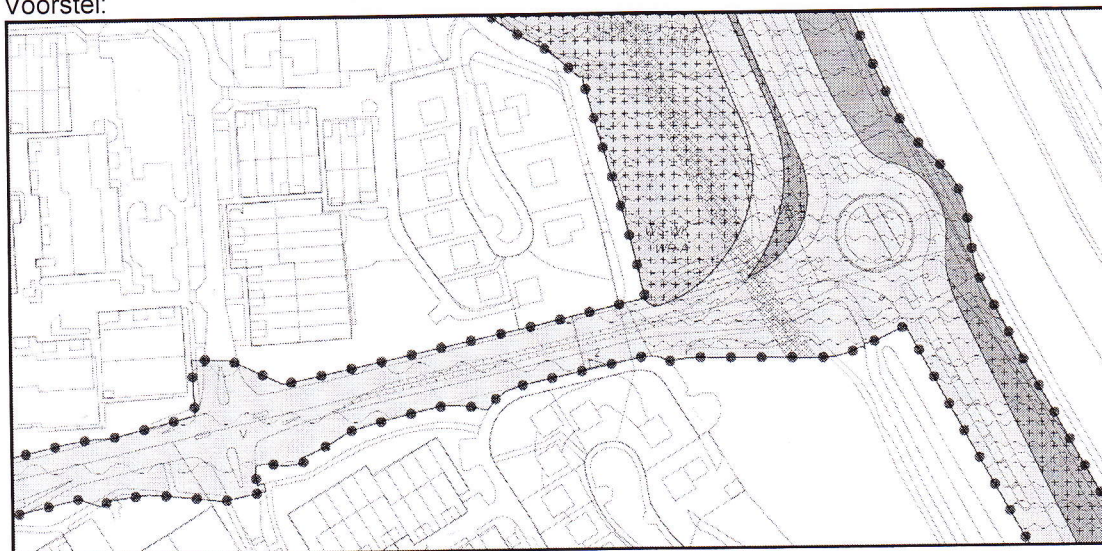
Voorstel tot aanpassing Verbeelding bestemmingsplan Huissen, Nielant-Ir. Molsweg

Ontwerp:



Uitsnede ontwerp verbeelding zoals dat ter inzage heeft gelegen

Voorstel:



Uitsnede voorstel tot aanpassing verbeelding (zuidzijde Nielant van kruising Silo-Nielant-Grevenveld tot aan rotonde).

amendement (art. 32 rvo)

aan de raad van de gemeente lingewaard

datum : 20 april 2010
steller(s) : Henk Gertsen, CDA-fractie
onderwerp : Nieuw aan te leggen fietspad Nielant

De raad van de gemeente Lingewaard, in vergadering bijeen d.d. 22 april 2010, wordt het volgende ter overweging voorgelegd:

- door het college is voorgelegd een voorstel tot het vaststellen van het bestemmingsplan Huissen, Nielant-Ir. Molsweg;
- in dit bestemmingsplan is een fietspad voorzien langs de Nielant, hetgeen ter plaatse van de Zuideinde is geprojecteerd over de bestaande rijbaan;
- de aanwonenden hebben bezwaar tegen deze oplossing en stellen voor te kiezen voor ontwerpvariant A, waarbij door de toepassing van een keerwandconstructie het fietspad dichters langs de rijbaan van de Nielant wordt aangelegd;
- dat de raad kan instemmen met deze voor de bewoners minder belastende ontwerpvariant.

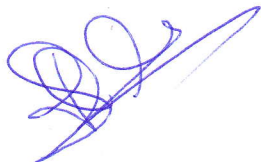
Met inachtneming van de hierboven vermelde overwegingen, wordt het volgende amendement voorgesteld:

- in afwijking van de nota van zienswijze het fietspad niet over de Zuideinde te laten lopen, maar overeenkomstig ontwerpvariant A langs de rijbaan van de Nielant aan te leggen.

Fracties van het CDA, LBL, VVD en PvdA

Dit amendement is met algemene stemmen (27 stemmen voor) aangenomen.

*Behoort bij besluit van de raad
d.d. 22 april 2010, nr. 17 / 2010.
de raadsgriffier van Lingewaard.*



amendement (art. 32 rvo)

aan de raad van de gemeente lingewaard

datum : 22 april 2010
steller(s) : Jos Gerichhausen
onderwerp : Bestemmingsplan Huissen, Nielant-Ir. Molsweg, geluidwerende maatregelen..

De raad van de gemeente Lingewaard, in vergadering bijeen d.d. 22 april 2010, wordt het volgende ter overweging voorgelegd:

- *Gezien het feit dat hogere grenswaarden zijn vastgesteld, wordt momenteel gezien welke maatregelen aan panden getroffen moeten worden om te kunnen voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB,*
- *De gemeenteraad moet het als een verplichting zien om de betreffende woningen in de nabijheid van de Nielant - ir. Molsweg te voorzien van geluidwerende middelen, als de geluidwaarde de 33 dB- norm overschrijdt,*
- *Het treffen van de geluidwerende voorzieningen moet op zo kort mogelijke termijn geschieden en wel binnen één jaar nadat door onderzoek de noodzaak van het treffen van de voorzieningen is vastgesteld, welk onderzoek dient te geschieden binnen 6 maanden na de openstelling van het tracé.*

Met inachtneming van de hierboven vermelde overwegingen, wordt het volgende amendement voorgesteld:

Aan het besluit worden de volgende onderdelen toegevoegd:

3. binnen een half jaar na openstelling van het tracé, vast te stellen of geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn aan woningen in de nabijheid van de Nielant -ir. Molsweg, om te voorkomen, dat de binnenwaarde de 33 dB-norm overschrijdt.
4. binnen een jaar nadat de noodzaak daartoe is aangetoond, geluidwerende maatregelen daadwerkelijk te treffen.

Jos Gerichhausen
Theo Janssen
Marijke van Aalten
Lingewaard.NU

Dit amendement is met algemene stemmen (27 stemmen voor) aangenomen.

*Behoort bij besluit van de raad
d.d. 22 april 2010, nr. 17 / 2010.
de raadsgriffier van Lingewaard.*



motie (art. 33 rvo)

aan de raad van de gemeente lingewaard

datum : 22 april 2010
steller(s) : Margareth Bouwmeister (LBL) en Jos Gerichhausen (L.NU)
onderwerp : Voorrang fietsers op rotonde Ir. Molsweg/Nielant

De raad van de gemeente Lingewaard, in vergadering bijeen d.d. 22 april 2010;

gehoord de beraadslagingen;

overwegende dat:

- door het college is voorgelegd een voorstel tot het vaststellen van het bestemmingsplan Huissen, Nielant-Ir. Molsweg;
- in dit bestemmingsplan is een fietsoversteek over de Ir. Molsweg wordt gerealiseerd ter hoogte van de Zuideinde;
- fietsers en bromfietsers 3 middengeleiders moeten passeren alvorens zij de overzijde hebben bereikt;
- fietsers en bromfietsers in tegenstelling tot andere situaties geen voorrang hebben omdat de Ir. Molsweg een voorrangsweg is en de rotonde buiten de bebouwde kom ligt;
- verwacht kan worden dat dit onwenselijke situaties en lange wachttijden voor de fiets en bromfiets oplevert;
- om de veiligheid beter te garanderen, het veel beter zou zijn om de rotonde binnen de bebouwde kom te laten vallen;
- dit bijvoorbeeld zou kunnen geschieden door de rotonde Ir. Molsweg/Nielant onder de bebouwde kom van Huissen te brengen en deze ca. 25 meter vóór de rotonde aan de Arnhemse zijde en ca. 50 meter vóór de rotonde aan de Huissense zijde te laten beginnen;
- het met de aangegeven oplossing mogelijk is om de fietsers voorrang te geven tegenover het gemotoriseerd verkeer;

roept het college op:

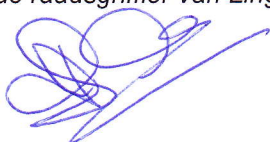
- te onderzoeken of er mogelijkheden bestaan binnen wet- en regelgeving om fietsers en bromfietsers op de rotonde aan de Ir. Molsweg/Nielant voorrang te verlenen t.o.v. gemotoriseerd verkeer;
- te bezien of de rotonde, zonder vergaande consequenties, binnen de bebouwde kom gesitueerd kan worden, zodat fietsers en bromfietsers altijd voorrang hebben t.o.v. gemotoriseerd verkeer;
- te onderzoeken of de provincie (eigenaar van de weg) toestemming wil verlenen om de rotonde Ir. Molsweg/Nielant onder de bebouwde kom van Huissen te brengen en deze ca. 25 meter vóór de rotonde aan de Arnhemse zijde en ca. 50 meter vóór de rotonde aan de Huissense zijde te laten beginnen;

en gaat over tot de orde van de dag

Fractie lingewaard.NU
Fractie Lokaal Belang Lingewaard

Deze motie is aangenomen, met 16 stemmen voor en 11 stemmen tegen.

*Behoort bij besluit van de raad
d.d. 22 april 2010, nr. 17 / 2010.
de raadsgriffier van Lingewaard.*



motie (art. 33 rvo)

aan de raad van de gemeente lingewaard

datum : 22 april 2010
steller : Lianne Duiven (GroenLinks)
onderwerp : Slim overschakelen op OV

De raad van de gemeente Lingewaard, in vergadering bijeen d.d. 22 april 2010,

gehoord de beraadslagingen;

overwegende dat,

- de Nielant in Huissen een grote opknapbeurt krijgt;
- het autoverkeer als gevolg daarvan tijdelijk flink om moet rijden;
- vanaf september 2010 vanaf Huissen op Hoogwaardig Openbaar vervoer wordt ingezet;
- dit voor inwoners/forenzen van ~~Huissen~~ *Lingewaard* een uitgelezen kans biedt om de voordelen van OV te ontdekken

verzoekt het college

- samen met de Stadsregio te onderzoeken of er in het kader van *Slim Prijzen en Ervaar het OV* mogelijkheden zijn om een forenzenretourtje met korting aan te bieden,
- het resultaat van dit onderzoek terug te koppelen naar de raad alvorens tot invoering wordt overgegaan.

en gaat over tot de orde van de dag.

Frank Arbouw
Lianne Duiven
Raadsleden GroenLinks

Deze motie is, met inachtneming van de doorhaling en de in cursief schrift aangegeven wijziging, met algemene stemmen (27 stemmen voor) aangenomen.

*Behoort bij besluit van de raad
d.d. 22 april 2010, nr. 17 / 2010.
de raadsgriffier van Lingewaard.*

