

Eindverslag inspraak en vooroverleg Voorontwerp bestemmingsplan 'Randweg Opheusden'



Datum: 17 september 2021

Eindverslag inspraakprocedure en vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan 'Randweg Opheusden'.

1. Inleiding

Het bestemmingsplan 'Randweg Opheusden' is opgesteld om een randweg ten westen van Opheusden mogelijk te maken. Het plangebied ligt tussen de kernen Opheusden en Kesteren en bestaat uit het tracé van de toekomstige randweg en een aantal aanliggende percelen. Het tracé gaat aan het einde van het Agro Business Centre met een nieuwe brug de Linge over, ten oosten van het kassencomplex aan de Parallelweg. Met een nieuwe spoorwegovergang kruist dit tracé het spoor. Vervolgens loopt het tracé langs het spoor en komt uiteindelijk uit op de Tielsestraat.

1. Procedure

Met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Randweg Opheusden' heeft inspraak plaatsgevonden overeenkomstig de "Participatie- en inspraakverordening Neder-Betuwe 2015".

Het voorontwerp heeft van 1 april tot en met 28 april 2021 ter inzage gelegen bij het Omgevingsloket van het gemeentehuis en was tegelijkertijd raadpleegbaar via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

De terinzagelegging is bekendgemaakt in Hét Gemeentenieuws van 31 maart 2021 en op de gemeentelijke website, waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld mondeling of schriftelijk zijn/haar inspraakreactie over het voorontwerp kenbaar te maken.

Op 15 april 2021 heeft een (digitale) informatieavond plaats gevonden. Tijdens deze avond zijn belanghebbenden en belangstellenden geïnformeerd over de plannen voor de aanleg van de randweg en over de procedure. Tevens was de mogelijkheid voor het stellen van vragen. Voor de realisatie van de randweg is een projectenwebsite gemaakt (projecten.nederbetuwe.nl). Via deze website konden belanghebbenden en belangstellenden vragen stellen en/of opmerkingen maken over de randweg. Dit zijn geen formeel ingediende reacties op het voorontwerp bestemmingsplan. De vragen en opmerkingen die via deze website zijn binnengekomen zijn samengevoegd en voorzien van een antwoord en als bijlage bij deze reactienota gevoegd. Er is gekozen om deze reacties en antwoorden op te nemen in deze nota omdat de reacties een beeld geven hoe de omgeving tegen de komst van de randweg aankijkt.

2. Inspraakreacties en ontvankelijkheid

Van de mogelijkheid tot het kenbaar maken van een schriftelijke inspraakreactie is gebruik gemaakt door:

- A. Reactie 1: inwoner
- B. Reactie 2: inwoner
- C. Reactie 3: inwoner

Er zijn geen mondelinge reacties ingediend.

3.1 Ontvankelijkheid

Inspraakreactie 1 en 2 zijn binnen de gestelde termijn ingediend bij de gemeente en zijn daarmee ontvankelijk.

Reactie 2 is formeel op tijd verstuurd. Echter door een typefout in het emailadres is de reactie buiten de termijn ingediend. Gelet op het feit dat het een informele procedure is en de reactie op tijd is verstuurd, zien we de reactie als tijdig ingediend.

Inspraakreactie 3 is niet formeel ingediend als reactie op het voorontwerp bestemmingsplan. Tevens is de reactie buiten de termijn binnengekomen. De reactie heeft betrekking op de

realisatie van de randweg én omdat het om een informele inspraak gaat, wordt de reactie meegenomen in deze reactienota.

3.2 Inhoudelijke behandeling inspraakreactie

Van de inspraakreactie is hierna een samenvatting opgenomen en een reactie daarop van het college van burgemeester en wethouders.

A. Reactie 1: inwoner

De indiener is woonachtig aan het einde van de Hamsestraat in Opheusden, perceel kadastraal bekend gemeente Opheusden, sectie C, nummer 2060). Een deel van de grond is nodig voor de aanleg van de randweg. Het andere deel van de grond behoudt de woonbestemming, maar de mogelijkheid tot het bouwen van een woning is komen te vervallen. Indiener vraagt om de woonbestemming én de bouwmogelijkheid voor het terugbouwen van een woning te handhaven. De indiener van de reactie wil zijn woning op het overgebleven deel van de grond herbouwen. Dit is volgens indiener mogelijk omdat:

1. Ruimtelijke kwaliteit; de woning is gesitueerd in het lint langs de Hamsestraat waarbij aan de achterzijde van de woningen een kavelsloot de harde grens vormt met het achterliggende agrarische gebied. Het terugbouwen, binnen het lint is daardoor mogelijk.
2. Geluidhinder; de terug te bouwen woning zal moeten voldoen aan de akoestische normen, daar zijn bouwtechnische mogelijkheden voor. Daarbij komt dat alle bestaande woningen, welke in de nabijheid van de voorziene randweg zijn gesitueerd niet behoeven te worden gereconstrueerd als gevolg van de geluidsgevoeligheid in het kader van de Wet geluidhinder;
3. Ontsluiting; de ontsluiting van de nieuw te bouwen woning zal op de Hamsestraat plaatsvinden, waarbij mogelijk een klein gedeelte van het fietspad gebruikt moet worden voor de ontsluiting van de woning. Dit gebeurt vaker en door het extensieve gebruik lijkt dit mogelijk.

Het bestemmingsplan voorziet in het optimaliseren van de infrastructuur omdat de leefbaarheid in de kern van Opheusden onder druk staat door toenemend (vracht)auto- en landbouwverkeer dat door de kern van het dorp heenrijdt. In het bijzonder tijdens het teeltseizoen is op de weg bovendien veel zwaar verkeer aanwezig vanwege de laanboomteelt. De drukke verkeersbewegingen in combinatie met het smalle wegprofiel van de Dorpsstraat – Burg. Lodderstraat – Dalwagenseweg en het ontbreken van fietsvoorzieningen, zorgen voor verkeersonveilige situaties en leefbaarheidsproblemen. Het wijzigen van het regels zodanig dat het bouwen van een woning onmogelijk wordt, is niet noodzakelijk voor het beoogde doel. Wat is het nut dat de gemeente toeschrijft aan het wijzigen van de bestemminplanregels. Indiener verzoekt daarom het perceelsgedeelte te verwijderen uit het voorontwerp bestemmingsplan, zodat de huidige bestemming van toepassing blijft.

Reactie van het college op de inspraakreactie

Voor de aanleg van de Randweg Opheusden is een bepaald ruimtebeslag nodig. Niet alleen is er ruimte nodig voor de aanleg van de weg zelf, maar ook onder andere voor de aanleg van een fietspad, bermen en waterberging. Op basis van het voorkeurstracé is bepaald welke ruimtebeslag er nodig is om randweg met bijbehorende voorzieningen aan te leggen. Hieruit is naar voren gekomen dat een deel van uw perceel nodig is. Op dit deel van uw perceel is uw woning gesitueerd. Om de randweg met de bijbehorende voorzieningen te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat uw woning wordt gesloopt.

De woonbestemming op het overige deel van uw perceel blijft gehandhaafd. Of het mogelijk is om een woning elders binnen de woonbestemming te realiseren moet nader onderzocht worden. Er moet sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Zowel in de woning als voor een deel van het erf. Hierop moet eerst antwoord komen voordat geoordeeld kan worden of het stedenbouwkundig aanvaardbaar is en hoe het perceel ontsloten kan worden.

Er is onder andere een akoestisch onderzoek nodig. Daarnaast moet beoordeeld worden of het realiseren van een woning stedenbouwkundig aanvaardbaar is. Ook is onvoldoende inzichtelijk hoe het perceel ontsloten gaat worden.

Het (voorontwerp) bestemmingsplan Randweg Opheusden voorziet alleen in het realiseren van de randweg. Andere ontwikkelingen die niet noodzakelijk zijn voor de aanleg van de randweg worden niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Ook niet ontwikkelingen die voortvloeien uit de aanleg van de randweg. Dit om het proces van de randweg niet te vertragen. Het herbouwen van de woning is niet noodzakelijk voor de aanleg van de randweg. Daarnaast is onvoldoende zeker of het herbouwen van een woning op een ander deel van het perceel haalbaar is.

Wij begrijpen uw reactie. Daarom zijn we bereid om in een separaat proces te kijken of het herbouwen van een woning haalbaar en kansrijk is.

Wij achten het niet wenselijk om bouwmogelijkheden voor een woning op de woonbestemming aan de Hamsestraat op te nemen in dit bestemmingsplan. Er is daarom geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

B. Reactie 2: inwoner

Indiener ziet de Randweg als een goede optie om het dorp Opheusden beter te ontsluiten. Echter, op basis van het huidige voorontwerp bestemmingsplan en de toegestuurde presentatie op 14 juni 2021 heeft indiener de volgende bezwaarpunten:

1. Intekening randweg. Het gedeelte van de randweg voor de spoorwegovergang komt te dicht langs het perceel van indiener te liggen om een goede aansluiting met de Parallelweg mogelijk te maken. Op slide 10 van de presentatie is te zien dat er 2 bochten zijn van (naar het lijkt) bijna 90 graden. Indiener vraagt zich af hoe het mogelijk is hier vrachtauto's een goede bocht te laten maken zonder bermen te beschadigen en gevaarlijke verkeerssituaties te laten ontstaan. In de nieuwe situatie wordt er tevens gesproken over de mogelijkheid van 2-richting verkeer. Indiener voorziet gevaarlijke situaties door beperkt zich in deze bochten. Daarnaast lijkt het niet mogelijk dat vrachtwagens elkaar in deze bochten kunnen passeren. Passeerstroken zoals eerder ingetekend liggen te ver weg van de bochten om tijdig uit te kunnen wijken. Indiener is van mening is dat het één-richting verkeer gehandhaafd moet blijven. Of de spoorwegovergang zou verder van zijn perceel aangelegd moeten worden zodat er een bredere 2-richting aansluiting op de Parallelweg mogelijk is.
2. Landschappelijke analyse (bijlage bestemmingsplan). Op pagina 19 wordt een inpassingsopgave gedaan van Rijsbeplanting om overgang van open gebied naar kassen te maskeren. Indiener maakt bezwaar tegen hoge beplanting / bomen langs de weg. Dit is verband met schaduwwerking op de gewassen, bladafval van bomen wat oplevert op de gewassen en assen (schoonmaakwerk en versnelde slijtage van constructie), aantrekken van vogels met risico op invlieg elektriciteitsmast en tevens door de ruiten van de kas kunnen vallen. Indiener stelt voor om te kiezen voor lage struikbegroeiing of een begroeide wal.
3. Akoestisch onderzoek (bijlage 4 bestemmingsplan). Geluidstoename gaat voor de indiener van 0 naar 100% in dit geval. Indiener vraagt zich af wat het verwachte aantal dB zal zijn (al dan niet cumulatief) van geluid van spoorwegovergang (spoorbomen) en rijdend of wachtend verkeer. Indiener ziet tevens dat de (theoretische?) metingen zijn verricht (pagina 26) op het plan aan de achterzijde van de woning. Dit is precies niet de plek waar geluidsoverlast te verwachten mag worden. Geluidsoverlast zal zich met name voor doen in/bij het woonhuis en de tuin erachter. Dit mede gezien de ligging van de woning en de tuin ten opzichte van de nieuw te realiseren situatie. Tevens was ten tijden van de meting nog niet de 2-richtingenverkeer optie van de Parallelweg in beeld.

- Indiener is van mening dat de meetcijfers daardoor niet representatief zijn en verzoekt om een nieuwe meting op de locatie voor het woonhuis met inachtneming van de 2-richtings situatie. Indien heeft daarnaast de voorkeur voor een spoorwegonderdoorgang en vraagt af wat de status is met de gesprekken met ProRail.
4. Trillingen. Indiener kan geen metingen vinden van (verwachte) trillingen door weggebruik en daarmee dus ook geen inschatting maken van de impact op de kassen en woning. Door de komst van zwaar vrachtverkeer op korte afstand verwacht indiener schade als gevolg van trillingen aan de kassen. Zijn er inmiddels metingen beschikbaar die indiener kan inzien?
 5. Luchtkwaliteit (bijlage 5 bestemmingsplan). In paragraaf 4.4. wordt aangegeven dat de Randweg niet tot een overschrijding van luchtkwaliteit zal leiden. Er zijn slechts 2 metingen gedaan op zone 4, precies het stuk waar het meeste stilstaande / stationair draaiende verkeer zal zijn voor de overweg, plus de eventuele mogelijkheid van al het 2-richting verkeer vanaf beide zijden Parallelweg. Ook hier gaat het dus voor indiener van 0 naar 100% als het gaat om verslechtering van luchtkwaliteit door uitlaatgassen. Indiener is van mening dat deze metingen onvoldoende representatief is voor de verwachte nieuwe situatie en verzoekt dan ook om een toelichting en een nieuwe meting.
 6. Watertoets (bijlage 7 bestemmingsplan). Indiener vraagt zich af wat precies de impact zal zijn van het watergedeelte (pagina 13) op zijn bedrijfsvoering. Wordt dit een waterberging? Door de omvang verwachten we hier dezelfde probleem als genoemd in punt 2 over het aantrekken van met name vogels. Mogelijk kan de sloot in haar huidige vorm blijven bestaan en de waterberging aan de andere zijde van de Randweg gepositioneerd worden.

Reactie van het college op de inspraakreactie

1. De Parallelweg wordt (gedeeltelijk) een tweerichtingenweg. Uit de tekening met de simulatie van de rijcurven blijkt dat er voldoende ruimte is voor vrachtverkeer om de bochten op de Parallelweg te maken. In uitzonderlijke gevallen bestaat er een kans dat grote voertuigen even op elkaar moeten wachten om de bocht te kunnen maken.
2. Lagere beplanting in de vorm van struiken is bespreekbaar. Dit wordt in het definitief ontwerp van de randweg nader uitgewerkt.
3. Het akoestisch onderzoek is conform de richtlijnen wet Geluidhinder uitgevoerd. De as van de beoogde weg is daarbij maatgevend evenals de geluidbelasting op de gevel en vertrekpunt voor de geluidcontouren. De verkeersintensiteiten die worden gehanteerd beslaat altijd verkeer in twee richtingen (dwarsdoorsnede). De intensiteiten op de parallelweg is dermate laag dat deze, ook met de situatie van twee richtingen, geen invloed heeft op de berekende geluidcontouren.
Op dit moment worden er nog steeds gesprekken gevoerd met ProRail over een gelijkvloerse dan wel ongelijkvloerse spoorwegkruising. In het plan is qua ruimtebeslag rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising.
4. Er wordt standaard geen trillingen onderzoek uitgevoerd. In het definitief ontwerp van de randweg zal dit nader uitgewerkt worden.
5. Het luchtkwaliteitsonderzoek is conform de richtlijnen uitgevoerd. Daarbij is een meting verricht juist op een plek waar de situatie als het minst gunstig kan worden beschouwd i.v.m. stilstaande voertuigen. De intensiteit en de situatie van de twee richtingen op een klein deel van de parallelweg beïnvloedt niet de uitkomsten van het luchtkwaliteitsonderzoek.
6. Gronden met de bestemming 'Groen' zijn ook bestemd voor waterberging. Hoe deze groenstroken er uit komen te zien wordt uitgewerkt bij het definitieve ontwerp van de randweg. Eventuele nadelige effecten als gevolg van de waterberging wordt in de verdere uitwerking beoordeeld en waar nodig kunnen in overleg maatregelen getroffen worden.

Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

C. Reactie 3: inwoner

Indiener van de reactie woont zes jaar in de nieuwbouwwijk Heerenland. Het is een zeer kindvriendelijke woonwijk. Dit is ook een van de redenen waarom indiener zes jaar geleden hier is gaan wonen. Het is rustig met auto's, veel wandelaar met of zonder hond en kinderen die spelen op straat. Dit is volgens indiener hoe een wijk moet zijn waar veel gezinnen wonen.

Indiener heeft vernomen dat er plannen zijn voor een ontsluitingsweg op Heerenland. Het is voor indiener onbegrijpelijk dat de gemeente plannen heeft om een drukke tweebaansweg met fietspad aan weerszijde aan te leggen en aan te sluiten op Heerenland.

Naast het financiële plaatje hoopt indiener dat de gemeente de onmenselijke kant van het aanleggen van deze weg door de woonwijk Heerenland ziet. De verkeersveiligheid komt in het geding met name bij het voetbalveld, maar ook op andere plekken waar nu praktisch geen verkeer is. Zijn de voorstanders van deze weg wel eens op een mooie dag op het Heerenland geweest? En gezien hoeveel kinderen er spelen? Hoeveel wandelaars er langskomen? Met de komst van de ontsluitingsweg zal dit niet meer kunnen zijn. Indiener hoopt dat straks haar kind ook lekker buiten kan spelen zodat dat er een drukke weg moet worden overgestoken.

Reactie van het college op de inspraakreactie

In Opheusden wordt de randweg aangesloten op de Bomenlaan bij het ABC-terrein en in Kesteren op de Tielsestraat. Verder komt ter hoogte van Heerenland een extra aansluiting om deze wijk te ontsluiten. Ook maakt deze ontsluiting een verdere uitbreiding van Heerenland mogelijk. Het overgrote deel van het (vracht)verkeer zal bij de Tielsestraat of bij de Bomenlaan al de randweg op rijden. Door het nemen van verkeersmaatregelen is het mogelijk om de aansluiting bij Heerenland onaantrekkelijk te maken voor vrachtwagens. Door de aanleg van de randweg zal het op enkele plekken drukker worden met verkeer (alhoewel qua veiligheid nog steeds verantwoord), maar op meer plekken zal het rustiger worden.

Er is daarom geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de diensten van provincie en Rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in geding zijn.

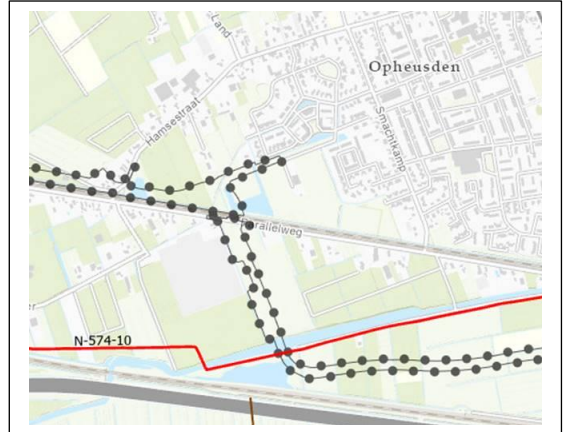
In dit kader is het voorontwerp bestemmingsplan toegezonden aan:

- A. Gasunie
- B. Waterschap Rivierenland
- C. Provincie Gelderland
- D. ProRail

Van de vooroverlegreacties is hierna een samenvatting opgenomen en een reactie daarop van het college van burgemeester en wethouders.

A. Gasunie

1. Verbeelding; De in het plangebied aanwezige leiding (zie plaatje, leiding in rood) is niet bestemd. Verzocht wordt om de ontbrekende gastransportleiding alsnog in het plan op te nemen (verbeelding en regels). Voor de regels is een tekstvoorstel bijgevoegd. Voor de correcte ligging van de leiding kunt u gebruik maken van de verbeelding van het onderliggende bestemmingsplan Buitengebied Dodewaard en Echteld. De leiding is hierop correct weergegeven.
2. Verbeelding; belemmeringenstrook. Ook de bijbehorende belemmeringenstrook voor deze regionale aardgastransportleidingen ontbreekt op de verbeelding. Deze belemmeringenstrook dient wettelijk 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding te bedragen. Verzocht wordt om de belemmeringenstrook op te nemen op de verbeelding.
3. Toelichting; er is geen aandacht besteed aan externe veiligheid. In de toelichting (onderdeel 4.7 Externe Veiligheid) is geen aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de aardgastransportleiding. Op grond van de artikelen 11 en 12 Bevb bent u hiertoe wettelijk verplicht. Geadviseerd wordt om hier aandacht aan te besteden. Met behulp van het rekenpakket 'CAROLA' kunt u zelf de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse (hoge druk) aardgastransportleiding berekenen. U dient de voor CAROLA benodigde leidingdata aan te vragen bij carola@gasunie.nl. Voor vragen omtrent CAROLA kunt u terecht bij de CAROLA-helppesdesk van het RIVM.
4. De Gasunie kan niet instemmen met deze ontwikkeling binnen de belemmeringenstrook. Er dient overleg plaats te vinden over de mogelijke consequenties van de voorstelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen met de tracébeheerder.



Reactie van het college op de inspraakreactie

1. Per abuis is de gasleiding niet opgenomen op de verbeelding. De gasleiding wordt toegevoegd aan de verbeelding. Tevens wordt een regeling in de regels opgenomen conform het bijgevoegde voorstel.
2. Het zelfde geldt voor de bijbehorende belemmeringstrook.
3. Door het ontbreken van de gasleiding op de verbeelding is er ook geen aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de aardgastransportleiding. Paragraaf 4.7 wordt op dit onderdeel aangepast.
4. Er is overleg geweest met de tracébeheerder over de mogelijke consequenties van de aanleg van de randweg en welke technische maatregelen genomen kunnen worden. In dit overleg is het volgende geconstateerd en afgesproken:
 - De bestaande ligging van de gasleiding is goed inpasbaar binnen de beoogde en voorgenomen randweg.
 - Vanwege de benodigde ophoging van de nieuw aan te leggen weg is het noodzakelijk met licht ophoogmateriaal te werken, bijvoorbeeld Yalibims zoals door Gasunie benoemd.
 - De planvorming beving zich nu in een VO-fase en in de DO-fase dienen echter een aantal zaken nader te worden uitgewerkt zoals:
 - o De richtlijnen van afstanden (veiligheidszones) dienen te worden gerespecteerd en aangehouden bij de verdere ontwerpuitwerking;
 - o Er dienen ter zijnde tijd berekeningen te worden gedaan naar zetting en naar trillingen tijdens het werk;
 - o Bij de DO-uitwerking zal opnieuw overleg plaats moeten vinden om verdere acties en uitwerking door te bespreken.

In deze fase van planontwikkeling volstaat echter de conclusie dat de gastransportleiding prima inpasbaar is in de plannen die voor liggen. Bovenstaande wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

Deze reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

B. Waterschap Rivierenland

1. Het waterschap vraagt waterbergingscompensatie voor de toename van verhard oppervlak. Deze waterbergingscompensatie is uitgewerkt in het watertoetsdocument welke als bijlage 7 is opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan. De eerder gemaakte opmerkingen zijn nog niet verwerkt. In het watertoetsdocument is uitgegaan van een waterbergingscompensatie van 14% van de toename aan verharding. Echter betreft onze compensatie 14,5% op basis van de bepalingen uit de Keur. Daarbij wordt opgemerkt dat dit de toename aan wateroppervlakte betreft op waterpeil niveau (zomerpeil). Het is onduidelijk of hiermee rekening is gehouden bij de uitwerking van het plan. Verzocht wordt om de eerder gemaakte opmerkingen te verwerken in het watertoetsdocument.
2. Met de betrekking tot de verbeelding wordt verzocht om aan de bestaande A-watergangen, waaronder de Linge, als ook toekomstige A-watergangen een dubbelbestemming 'waterstaatwaterlopen' toe te kennen.
3. Voor de uitvoering van het plan is een watervergunning van het waterschap vereist. In deze watervergunning kunnen nadere technische eisen aan het plan worden gesteld. In het kader van de watertoets is het watersysteem enkel uitgewerkt op hoofdlijnen. Een nader uitwerking van het watersysteem bij het plan, waaronder de geprojecteerde locaties voor waterberging en de brug over de Linge, moet nog plaats vinden. Deze nadere technische uitwerking is een noodzakelijk onderdeel bij de aanvraag van de watervergunning. Daarbij wordt opgemerkt dat deze uitwerking nog van invloed kan zijn op de definitieve aard en omvang van de in het plan te realiseren waterberging waarbij het uitgangspunt voor de vergunningsverlening is dat het plan hydrologisch neutraal wordt vormgegeven. Verzocht wordt om bij deze nadere uitwerking in samenspraak met het waterschap vorm te geven.

Reactie van het college op de inspraakreactie

1. Er is een nieuwe berekening uitgevoerd met betrekking tot de netto waterberging. Uit deze berekening komt naar voren dat er voldoende waterbergingscompensatie gerealiseerd kan worden waarbij rekening is gehouden met taluds, groen aankleding en onderhoudspaden. Voor de randweg moet er 4900 m² water gecompenseerd worden en voor Herenland moet 2500 m². In totaal 7400 m². In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is er ruimte voor 8400m² waterberging. Er wordt voldoende m² water gecompenseerd conform de (ontwerp)eisen van het waterschap. De toelichting wordt op dit punt aangepast.
2. Op de A-watergangen wordt een dubbelbestemming opgenomen. Hierbij wordt aangesloten bij de regeling uit het vigerend bestemming Buitengebied Dodewaard Ehteld. Dit betekent dat op de verbeelding de dubbelbestemming 'waterstaat – beheerszone watergang' wordt opgenomen. Tevens wordt er een regeling in de regels opgenomen.
3. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad zal het ontwerp voor de randweg verder wordt uitgewerkt. Hierbij zullen we het waterschap betrekken. Ook zullen we een watervergunning aan (laten) vragen.

Er is aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

C. Provincie Gelderland

Het tracé van de randweg ligt deels in de beschermde 'Romeinse Limes'. De Romeinse Limes is een provinciaal belang. U heeft dit belang goed meegewogen in uw plan; de kernkwaliteit van de Romeinse Limes worden niet aangetast. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit voldoende toegelicht. Als het niet plan wijzigt, hoeft u het ons niet toe te sturen.

Reactie van het college op de inspraakreactie

We nemen kennis van de ingediende reactie.

Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen

D. ProRail

1. ProRail heeft bij e-mail van 29 december 2020 reeds gereageerd op de 'risicoanalyse overwegveiligheid, aanleg van de Randweg in Opheusden'. Korthedshalve wordt verwezen naar de bijlage voor de inhoudelijke reactie op de 'risicoanalyse overwegveiligheid'.
2. In het voorliggende voorontwerp-bestemmingsplan staat in de toelichting in hoofdstuk 3 Beleidskader, paragraaf 3.1 "Nationaal beleid" geen verwijzing naar de Beleidsagenda 2020-2015 waar in het hoofdstuk 'Veilig Leven' de uitgangspunten Overwegveiligheid zijn benoemd. Daarin staat onder meer dat nieuwe overwegen in principe niet zijn toegestaan. Het achterwege laten van een verwijzing naar deze relevante Beleidsagenda beschouwd ProRail als een Omissie.
3. Ook worden in paragraaf 2.1.3. de ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied vermeld. De woonwijk Herenland-west word gezien als een nieuwe uitbreiding aan de westzijde van Opheusden. Deze ontwikkeling zal naar verwachting effect hebben op het gebruik van de nieuw te realiseren gelijkvloerse spoorkruising. Echter is dit aspect onderbelicht gebleven in de opgestelde 'risicoanalyse overwegveiligheid'. Sterke nog, die is helemaal niet genoemd. De beleidsagenda 2020-2025 geeft echter aan dat voor dergelijke ontwikkelingen in een analyse moet worden aangetoond hoe de overwegrisico's beheers worden/blijven.
4. In paragraaf 2.2.4.2. 'Beschrijving tracé staat bij de tweede bullit: "*Het tracé loopt vervolgens in zuidelijke richting tot aan het spoor Tiel - Arnhem, waar het een bocht maakt en parallel met het spoor in **westelijke** richting loopt.*". Het Spoor loopt in oostelijke richting, graag wijzigen.
5. In paragraaf 2.2.4.3. 'Inrichting randweg' staat: "*Bij de kruising van het tracé met het spoor Arnhem - Tiel wordt een nieuwe spoorwegovergang gerealiseerd. Een nadere analyse van deze spoorwegovergang wordt met ProRail momenteel nader uitgewerkt en uitgevoerd. Daarbij wordt ingezet op een gelijkvloerse overweg, maar een eventuele ongelijkvloerse kruising met het spoor wordt niet geheel uitgesloten. Daar wordt in het voorliggende plan al wel op geanticipeerd.*". Een gelijkvloerse ruising behoort alleen tot de mogelijkheden als middels een door ILT akkoord bevonden risicoanalyse overwegveiligheid wordt aangetoond, dat er voldoende compenserende maatregelen worden uitgevoerd.

Reactie van het college op de inspraakreactie

1. De genoemd reactie is bekend en dat geeft aanleiding om in gesprek te blijven met ProRail over de uitwerking van de spoorwegkruising in de beoogde randweg. Daarbij wordt in het kader van de mate van compensatie op het spoorwegtracé het gehele spoorbaantracé binnen de gemeente beschouwd en tegen het licht gehouden.
2. Paragraaf 2.1.3 wordt aangevuld met de Beleidsagenda 2020-2025.
3. In de risicoanalyse overwegveiligheid wordt de toekomstige woningbouw opgave Herenland-west meegenomen en breder beschouwd in de compensatie-analyse die op dit moment lopende is.
4. De zinsnede wordt aangepast.

5. Er vind nog steeds overleg plaats met ProRail over de compenserende maatregelen en over de risicoanalyse. In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd waarbij zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse kruisig met het spoor in de toekomst gerealiseerd kan worden.

Er is aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen

4. Conclusie

De ingediende inspraakreactie en vooroverlegreacties geven aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

De algemene conclusie is dat het bestemmingsplan, met inachtneming van de aanpassingen, een ontwikkeling mogelijk maakt die getuigt van een goede ruimtelijke ordening. De gewenste ontwikkeling op het perceel blijft beleidsmatig en ruimtelijke planologisch inpasbaar.

5. Ambtelijke aanpassingen

Naast aanpassingen die voort komen uit een ingediende reacties of vooroverleg, zijn er ook ambtelijke aanpassingen. De toelichting is op een aantal punten aangepast ter verduidelijking en/of vanwege omissies.

Verder is er vanwege nieuwe ontwikkelingen m.b.t. stikstof een nieuwe berekening uitgevoerd en zijn de uitkomsten van het veldonderzoek m.b.t. Flora en Fauna opgenomen.

6. Vervolgprocedure

Het ontwerp bestemmingsplan zal op basis van art. 3.8 Wro als ontwerp ter inzage worden gelegd voor een periode van 6 weken.

Na de inzage periode kan de gemeenteraad een besluit nemen over de vaststelling.

Bijlage: Reacties en antwoorden projectenwebsite

	Titel	Omschrijving	Antwoord	
1	interne logistiek	hallo, naast vrachtverkeer hebben wij veel intern verkeer tussen onze hoofdlocatie en onze sublocatie Varakker, gezien de beoogde sluiting van spoorwegovergang Hamsestraat dwing je vrachtverkeer voor bedrijven (cor Huibers, Gelderplant, Betuwsplantencentrum, Sluiter etc. om ter hoogte van de smachtkamp van de rondweg af te gaan, dit geeft zeer veel extra verkeer op de Parallelweg. zou het geen win-win situatie zijn om de spoorwegovergang ter hoogte van de Hamsestraat in tact te houden zodat de vrachtwagens langer op de randweg kunnen blijven? (Huverba kan dan van deze overgang gebruik blijven maken voor intern transport tussen de locaties) indien niet haalbaar is pleiten wij voor tweerichtingsverkeer tussen de Hamsestraat en Smachtkamp	De mogelijke rijroutes kunt u op de website vinden. Er is geen mogelijkheid om ter hoogte van de Smachtkamp de randweg af te gaan. Het voorstel is nu om tweerichtingsverkeer te maken op het stuk Varakker - randweg. Zie ook de route Varakker - centrum op : https://projecten.nederbetuwe.nl/index.php/randweg-opheusden/praat-mee/9-projecten/randweg-opheusden/14-rijroutes	
2	2 richting zou tot aan volentis	tot aan volentis zou 2 richting kunnen zijn voor bestemming verkeer. kan vollentis over hun eigen brug kunnen aan de achterkant? ligt aan de inrichting aan die kan van het ABC	De mogelijke rijroutes kunt u op de website vinden. Het voorstel is nu om tweerichtingsverkeer te maken op het stuk Varakker - randweg. Zie ook de route Varakker - centrum op: https://projecten.nederbetuwe.nl/index.php/randweg-opheusden/praat-mee/9-projecten/randweg-opheusden/14-rijroutes Er komen zo min mogelijk aansluitingen op de randweg Opheusden van individuele percelen. Een eigen aansluiting aan de achterzijde van Volentis	

			is dan ook niet gewenst.	
3		Wij zouden ook graag voor bestemmingsverkeer tweerichting verkeer willen voor Parallelweg tussen Hamsestraat en Marktstraat. Wij (en bezoekers) moeten enorm omrijden wanneer we naar Opheusden moeten. Is tijdrovend en zorgt voor extra uitstoot wat onnodig is	Het voorstel dat wij nu verder uitwerken is tweerichtingsverkeer op de Parallelweg mogelijk maken tussen de Varakker en de randweg. Daarnaast wordt er ook een voorstel gemaakt om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken op het westelijke deel van de Parallelweg. Op het midden deel (Hamsestraat – Marktstraat) van de Parallelweg blijft de huidige situatie gehandhaafd. De omrijtijd is dusdanig klein ten opzichte van de huidige situatie, dat we hier geen aanpassingen aan de Parallelweg nodig vinden. De huidige situatie aan de Parallelweg-oost blijft gehandhaafd.	
4	tweerichtingsverkeer	Vanaf de Hamsestraat naar het westen moet het mogelijk zijn om voor bestemmingsverkeer in twee richtingen, zodat we de nieuwe randweg kunnen bereiken bij de nieuwe spoorwegovergang en dus ook Opheusden kunnen bereiken Anders moeten wij om in Opheusden te komen enorm ver om moeten rijden	Het voorstel dat we nu verder uitwerken is tweerichtingsverkeer op de Parallelweg mogelijk maken tussen de Varakker en de randweg. Daarnaast wordt er ook een voorstel gemaakt om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken op het westelijke deel van de Parallelweg. Op het midden deel (Hamsestraat – Marktstraat) van de Parallelweg blijft de huidige situatie gehandhaafd. De omrijtijd is dusdanig klein ten opzichte van de huidige situatie, dat we hier geen aanpassingen aan de Parallelweg nodig vinden. De huidige situatie aan de Parallelweg-oost blijft gehandhaafd.	
5	verkeer	kan het verkeer vanaf de bomenspecialist nog richting Ochten? want dit is een enorm druk verkeer	Het is straks niet meer mogelijk om vanaf de noordzijde met vracht/autoverkeer de spoorwegovergang bij de Marktstraat te gebruiken.	
6	2 richting	2 richting voor aanwonende	Het voorstel dat we nu verder uitwerken is tweerichtingsverkeer op de Parallelweg mogelijk maken tussen de Varakker en de randweg. Daarnaast wordt er ook een voorstel gemaakt om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken op het westelijke deel van de Parallelweg. Op het midden deel (Hamsestraat – Marktstraat) van de Parallelweg blijft de huidige situatie gehandhaafd. De omrijtijd is dusdanig klein ten opzichte van de huidige situatie, dat we hier geen aanpassingen aan de Parallelweg nodig vinden. De huidige situatie aan de Parallelweg-oost blijft	

			gehandhaafd.	
7	Veiligheid	Voor deze uit rit een spiegel plaatsen	Dit zijn verkeersmaatregelen die we kunnen nemen als dat noodzakelijk is. Door middel van monitoring wordt gekeken of zulke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn.	
8	Parallelweg tweerichtingsverkeer	Opmerking inzake de Parallelweg; Momenteel alleen eenrichtingsverkeer mogelijk. Ons bedrijf is gevestigd aan de Varakker. Ik denk dat we heel realistisch moeten zijn; het is in de praktijk totaal onlogisch als voor het leveren van goederen aan collega ondernemers op bijvoorbeeld Hamestraat, of het bezoeken van het ABC terrein, er een aantal km omgereden moet worden om dit mogelijk te maken. En dit is iets dat meerdere keren per dag gebeurt. Als we het dan hebben over CO2 uitstoot, dan is dit iets waar we geen positieve bijdrage aanleveren.	Het voorstel dat we nu verder uitwerken is tweerichtingsverkeer op de Parallelweg mogelijk maken tussen de Varakker en de randweg. Daarnaast wordt er ook een voorstel gemaakt om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken op het westelijke deel van de Parallelweg. Op het midden deel (Hamsestraat – Markstraat) van de Parallelweg blijft de huidige situatie gehandhaafd. De omrijtijd is dusdanig klein ten opzichte van de huidige situatie, dat we hier geen aanpassingen aan de Parallelweg nodig vinden. De huidige situatie aan de Parallelweg-oost blijft gehandhaafd.	
9	eigenaar	Grootte van de brug over de Linge is belangrijk. Op dit moment passen er geen vrachtwagens overheen. Bij het sluiten van de spoorwegovergangen betekend dit dat bedrijven aan de parallelweg moeilijk of helemaal niet bereikbaar worden. Er zijn verschillende opties of combinaties die de ontsluiting kunnen bieden: - het open houden van de spoorwegovergang naar de smachtkamp toe. - bredere brug - zodat er vrachtwagens overheen passen; let op veiligheid -> een	De spoorwegovergang bij de Smachtkamp komt te vervallen, we hebben ons te houden aan het beleid van ProRail. We passen de brug over de Linge aan voor vrachtverkeer of we passen de toe leidende bochten aan zodat de vrachtwagens goed over de brug kunnen rijden. Dit onderzoeken we nog. Het huidige voorstel is het realiseren van tweerichtingsverkeer tussen de Varakker en de randweg, en op het deel Parallelweg-west.	

		breder brug met een apart afgesloten fietspad. - twee richtingsverkeer mogelijk maken met een goede aansluiting voor vrachtverkeer naar de rondweg toe op verschillende plekken.		
10	overweg	wij zouden graag zien dat de spoorwegovergang van de hamsestraat naar de parallelweg open blijft. Dit met oog op de veiligheid van de kinderen die op de fiets naar school toe gaan En de bewoners moeten een stuk van hun tuin inleveren. De huizen komen dan wel erg dicht op de weg te staan met alle gevolgen van dien.	De spoorwegovergang bij de Hamsestraat komt te vervallen. We hebben ons immers te houden aan het beleid van ProRail, bij een nieuwe spoorwegovergang moeten andere spoorwegoverwegen sluiten. Er komt wel een aansluiting van de Hamsestraat op de randweg. Fietzers maken gebruik van het vrijliggende fietspad langs de randweg. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Parallelweg neemt af, waardoor de veiligheid toeneemt.	
11	Randweg / Varakker	beleefbaarheid / landschap/ groen Beide thema's vinden wij even belangrijk. Door middel van de eenrichtingsverkeer zal de verkeersveiligheid flink gaan toenemen op zowel de Parallelweg als op de Varakker. Kijkend naar de (be)leefbaarheid /landschap /groen van de Varakker staat dit behoorlijk onder druk. De bermen worden dagelijks kapot gereden op een dusdanige wijze dat de slootkanten op bepaalde plekken afkalven tot bijna aan het asfalt. Persoonlijk eigendom wordt stuk gereden. Inmiddels zitten er behoorlijk wat scheuren in de muren van ons huis. De fotolijstjes hangen schots en scheef als er weer eens een vrachtwagen met een noodgang voorbij komt scheuren. De snelheden die in deze straat bereik worden grenzen aan het krankzinnige. De Varakker alleen voor bestemmingsverkeer maken voor de kwekerijen m.b.t. vrachtverkeer.	Met de zin “....zal de verkeersveiligheid flink gaan toenemen....” interpreteren wij als dat er zorgen zijn over toename van de verkeersONveiligheid. In onze overtuiging neemt de verkeersveiligheid toe (en wordt het dus minder onveilig), juist vanwege de afname van het verkeer door de komst van de randweg. Ook het fietsverkeer richting Kesteren wordt in de toekomst via het vrijliggende fietspad langs de randweg afgewikkeld. Met het invoeren van twee richtingsverkeer tussen Varakker en randweg komen we daar tegemoet aan de ontsluiting van enkele ondernemers. De overige ontsluiting blijft daarmee gelijk aan de huidige situatie met daarbij dus de afname van het verkeer in zijn algemeenheid op de parallelweg. De Varakker blijft twee richtingen, met de komst van de randweg neemt naar verwachting de intensiteit ook hier af. Daarnaast gaan we na of en welke maatregelen eventueel te nemen zijn in het kader van de randweg.	

		Varakker heeft er alle schijn van dat het een B-weg is met een lage Aslast. graag dit uitzoeken en aanpassen naar de situatie die daadwerkelijk past bij zulks land /B-weg. Daarnaast kijken of vrachtwagens van de firma Bunt alleen maar over de Parallel / Randweg mogen rijden. Van al het vrachtverkeer rijden zij het meest roekeloos, snel, breed en slopen de bermen. Hier moet de gemeente op gaan ingrijpen eventueel via de ODRA. Fietzers en voetgangers worden met regelmaat aan getikt. Daarnaast zien wij steeds meer aanrijdingen op de Varakker, de bumpers, spatborden en spiegels liggen met enige regelmaat in de berm. Kortom, flink en stevig ingrijpen op de gehele verkeerssituatie, levert 1 jaar gemok en gemopper op. Daarna is iedereen er aan gewend en tevreden over de veiligheid en de omgeving zal zienderogen opknappen.	
--	--	--	--

	Titel	Omschrijving	Antwoord	
12	Reactie plannen Parallelweg Randweg	Dank voor de online informatieavond. Sterke voorkeur voor tweerichtingsverkeer, maar dan wel voor bestemmingsverkeer! Anders wordt de Parallelweg snel een sluiproute waarschijnlijk. Voor een tweerichtingsoptie moet er niet teveel verkeer aanwezig zijn. Wat wij ook erg belangrijk vinden is de veiligheid van onze fietsende kinderen, wat door meerderen deze avond genoemd is. Die stuur je nu niet graag de Parallelweg op, veel te gevaarlijk en druk! Dat zouden we heel graag anders zien.	De spoorwegovergang bij de Hamsestraat komt te vervallen. Er komt wel een aansluiting van de Hamsestraat op de randweg. Fietzers maken gebruik van het vrijliggend fietspad langs de randweg. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Parallelweg neemt af, waardoor de veiligheid toeneemt en het mogelijk wordt om op de Parallelweg Varakker - randweg tweerichtingsverkeer mogelijk te maken. Dit deel is voor al het verkeer toegankelijk.	
13	Hele hoop problemen kunnen opgelost worden door variant zuid te pakken.	Variant Zuid met de toevoeging zoals ik ingediend heb in het beginstadium: Marktstraat/Hamsestraat/Varakker doortrekken tot Randweg zuid variant. Betuwe plant en naast gelegen bedrijf een hoofd ingang aan de achter kant geven vanaf de Randweg. Parallelweg zou je nog 2 richting kunnen maken voor bestemming verkeer, eventueel met hier en daar een knip. maar de grootste vrachtwagens hebben met die variant een korte aanrij route naar de bedrijven met veel vrachtverkeer en komen niet op de Parallelweg. geen of weinig vracht verkeer op de parallelweg, personen vervoer zijn alleen nog aanwonende, dus is de parallelweg geschikt als fietspad. (kunt hem volledig rood maken met auto's te gast, zoals je in verschillende steden ziet. Ook de particulieren bewoners blijven rustig wonen en komen niet aan een ontsluiting / sluiproute naar industrieterrein 't Panhuis, centrum Kesteren en Rhenen te wonen. Dat is een echte Randweg en geen binnendoorweg, waar heel veel mensen last van gaan krijgen, aanwonende parallelweg, maar zeker ook bij Herenland. Ik denk dat Parallelweg bewoners die voor de huidige variant zijn, zich vergissen hoeveel verkeer er straks weliswaar aan de andere kant van het spoor, voor hun huis langs gaan rijden. veel meer als de huidige parallelweg belasting dat is nog 1	In de voorfase is een duidelijke afweging gemaakt voor het tracé zoals we die nu verder uitwerken. De gekozen variant ligt het dichtst bij de kern en trekt zo het meeste verkeer weg uit de kern van Opheusden. Daarnaast betreft de nieuwe weg een bundeling met het spoor wat ruimtelijk gezien een sterke voorkeur heeft. Voor de gestarte ruimtelijke procedure is het gekozen tracé nu uitgangspunt en is er geen aanleiding of nieuwe inzichten die een heroverweging aan de orde stellen.	

		richting verkeer, Randweg wordt 2 richting verkeer in grote aantallen met veel grotere snelheid, meer aantallen als op de huidige Tielsestraat. uiteraard zal de max snelheid 60km/h worden. maar dat gaat niemand doen op zo'n mooie gladde / brede weg		
14	Parallelweg stukje tweerichting	Bedrijven moeten goed bereikbaar blijven, daarnaast moet de veiligheid verbeteren. Om bewoners van Parallelweg (richting Kesteren) en bewoners van Varakker niet via Kesteren, maar via Randweg Opheusden hun eigen dorp in te laten gaan, is het nodig om de Parallelweg vanaf Varakker richting Randweg naar Sluiter voor auto's tweerichtingsverkeer te maken. Vrachtverkeer alleen bestemmingsverkeer en éénrichting vanaf Randweg naar Parallelweg/Varakker, zodat ook bedrijven goed bereikbaar zijn en tegelijkertijd de vrachtwagenverkeersbewegingen redelijk blijven, dit met het oog op de veiligheid voor fietsende kinderen die naar en van de scholen in de bebouwde kom gaan.	Fietsers maken gebruik maken van het vrijliggend fietspad langs de randweg. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Parallelweg neemt af, waardoor de veiligheid toeneemt en het mogelijk wordt om op de Parallelweg Varakker - randweg tweerichtingsverkeer mogelijk te maken. Het voorstel dat we nu verder uitwerken is tweerichtingsverkeer op de Parallelweg mogelijk maken tussen de Varakker en de randweg. Daarnaast maken we ook een voorstel om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken op het westelijke deel van de Parallelweg. Op het midden deel (Hamsestraat – Markstraat) van de Parallelweg blijft de huidige situatie gehandhaafd. De omrijtijd is dusdanig klein ten opzichte van de huidige situatie, dat we hier geen aanpassingen aan de Parallelweg nodig vinden. De huidige situatie aan de Parallelweg-oost blijft gehandhaafd.	
15	twee richtingsverkeer toepassen ook tussen de Hamsestraat en Broekdijk.	Gezien het feit dat dat de Parallelweg ten tijde van een rondweg alleen nog door aanwonenden en vrachtverkeer voor aanliggende bedrijven zal worden gebruikt, is het dus zo dat de Parallelweg zelf vele malen rustiger word. Ook de fietsers op weg naar de scholen komen hier niet meer overheen. Het is dus zeer wenselijk om de Parallelweg dan weer als tweerichtingsverkeer in te richten. Dit kan inderdaad door passeer havens. Daar is ruimte genoeg voor. Ook wijzelf willen daar prima grond voor ter beschikking	Fietsers maken gebruik maken van het vrijliggend fietspad langs de randweg. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Parallelweg neemt af, waardoor de veiligheid toeneemt en het mogelijk wordt om op de Parallelweg Varakker - randweg tweerichtingsverkeer mogelijk te maken. Het voorstel dat we nu verder uitwerken is	

		stellen. Het scheelt ontzettend veel tijd met omrijden. En we hebben dan veel meer uitwijk mogelijkheden. Dit zullen overigens ook zeer weinig verkeersbewegingen zijn gezien het feit dat het dus alleen aanwonenden en een paar bedrijven zijn.	tweerichtingsverkeer op de Parallelweg mogelijk maken tussen de Varakker en de randweg. Daarnaast wordt er ook een voorstel gemaakt om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken op het westelijke deel van de Parallelweg. Op het midden deel (Hamsestraat – Markstraat) van de Parallelweg blijft de huidige situatie gehandhaafd. De omrijtijd is dusdanig klein ten opzichte van de huidige situatie, dat we hier geen aanpassingen aan de Parallelweg nodig vinden. De huidige situatie aan de Parallelweg-oost blijft gehandhaafd.	
16	Parallelweg	Als de Randweg er ligt, dan zou het toch ideaal zijn als de gehele Parallelweg tot aan Volentis voor aanwonende een tweerichtingsverkeer wordt.	Het voorstel dat we nu verder uitwerken is tweerichtingsverkeer op de Parallelweg mogelijk maken tussen de Varakker en de randweg. Daarnaast maken we ook een voorstel om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken op het westelijke deel van de Parallelweg. Op het midden deel (Hamsestraat – Markstraat) van de Parallelweg blijft de huidige situatie gehandhaafd. De omrijtijd is dusdanig klein ten opzichte van de huidige situatie, dat we hier geen aanpassingen aan de Parallelweg nodig vinden. De huidige situatie aan de Parallelweg-oost blijft gehandhaafd.	
17	Dhr. / Mevr.	Bij deze wil ik met u mijn gedachten delen over de totstandkoming / realisatie van de beoogde Randweg. Dat er wat moet gebeuren aan de verkeersdrukte in het dorp, dat is voor iedereen helder en duidelijk. Dat de Parallelweg gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars ook. Dat een Randweg met vrij liggend fietspad dan een oplossing zou	Ten eerste waarderen we uw meedenken en ook dat u het eens bent met de aanleg van een randweg om veel problemen in de kern op te lossen. Een oplossing voor een randweg en waar deze het beste kan komen te liggen betreft een complexe en ingewikkelde afweging. Er zijn veel onderwerpen en thema's die hierin meespelen, dat noemen we een	

	kunnen zijn, lijkt me heel erg logisch. Echter waar die Randweg dan gaat lopen, daar zijn de meningen nogal over verdeeld. U heeft de bewoners daar nooit echt van het begin af aan in meegenomen, maar een extern bureau ingeschakeld om dit te onderzoeken, wat A : heel veel geld heeft gekost, en B: zijn deze mensen totaal niet op de hoogte van de leefomgeving in dit gebied. Praktijk is vaak toch wat anders, dan uit een boekje, of gebaseerd op eerdere projecten. Ondanks dat u steeds zegt dat die stap al doorlopen is, dat het traject eigenlijk al min of meer vastligt, ben ik van mening dat u daar toch nog eens naar zou kunnen kijken. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald. Ik bedoel hiermee dat er, in mijn optiek, een veel betere en ook zelfs veel goedkopere manier / alternatief is, om de Randweg te leggen. Hier mijn betoog: De Randweg begint aan de Bomenlaan/ Pottenveld, vanaf de rotonde bij Dodewaardsestraat. Ongeveer ter hoogte (schuin) achter Damcon. Dan gaat deze helemaal rechtdoor, door het weiland wat naast Argo De Arend ligt en door de kwekerij van Volentis, die daar dan aan de achterkant van hun bedrijf direct aan kunnen sluiten op de Randweg. Dit alleen al scheelt al veel vrachtwagens door het dorp en het kleine bestaande, zeer smalle Lingebruggetje hoeft dan ook niet aangepast te worden.	integrale afweging. En zoals altijd zijn er dan voor- en nadelen. Ten aanzien van de keuze van het huidige beoogde tracé, waar nu een ruimtelijke procedure (bestemmingsplan) voor is gestart, hebben we deze voor- en nadelen zorgvuldig afgewogen en daaruit is het tracé zoals dat nu is gepresenteerd in onze ogen het beste tracé. De Smachtkamp open houden is niet passend in het beleid en de plannen, immers ook in uw oplossing moet het spoor worden gekruist en een nieuwe kruising met het spoor maken en dus andere spoorwegovergangen moeten worden opgeheven volgens beleid en filosofie van ProRail. Tot slot is het goed te weten dat vanuit ruime ervaring bekend is dat een randweg het beste functioneert als deze zo dicht mogelijk bij de kern blijft vanwege de aantrekkende werking. Dus juist ruim om de kern zal minder verkeer aantrekken en wegtrekken uit het dorp en werkt dan minder goed.	
--	---	---	--

	Deze constructie is ook een logistieke kostenbesparing voor Volentis, dan door wat andere kleinere perceeltjes, helemaal tot aan het uiterste puntje van de Linge. Aan het einde ligt wel een waterpartij. Deze zou wat kunnen worden aangepast, daar ter plekke. Dit is misschien wel zonde, maar er moeten ergens concessies gedaan worden. Dan steekt de weg d.m.v. een brug De Linge over. Deze oversteek is volgens mij ook smaller dan de oversteek die u hanteert, iets terug. Dus kostenbesparing. Aan Westelijke zijde, via waar nu betonpad Sluiter ligt, daar moeten dan wel wat potstellingen ingekort worden, wat een kostenpost voor gemeente zou zijn. De weg sluit dan vervolgens aan op de bestaande Varakker. Via de Varakker, dit gedeelte is breed genoeg om hier ook nog een fietspad langs te leggen, richting de overweg Hamsestraat, die dan dus ook gewoon kan blijven bestaan. Dan sluit de weg naar links aan op de nieuwe Randweg, zoals u die reeds beoogd heeft, om zich te vervolgen in Westelijke richting Kesteren ('t Panhuis). Waar deze dan dus verder loopt zoals in de reeds bestaande plannen staat. Hier hoeft verder niets aan te veranderen.. Deze constructie heeft, mijns inziens, eigenlijk alleen maar voordelen. Ik heb hierboven al een aantal argumenten genoemd, maar zal ze nog even samenvatten en aanvullen, waar nodig. - Minder aankoop gronden (Er zijn minder partijen nodig om het mee eens te worden). Denk aan o.a. wat nu allemaal aangekocht moet worden: weilanden oostelijk van Sluiter, percelen direct over spoorlijn, pottenveld Huverba etc.;	
--	---	--

	- O.a. een aantal van degene die grond “moeten inleveren”, (nou ja, ze krijgen daar een mooie cent voor), hebben zelf ook al dan niet financieel belang bij deze Randweg. Volentis bijvoorbeeld, zoals hierboven al toegelicht; - Sluiter, zijn vrachtverkeer kan direct vanaf zijn perceel achterlangs de Randweg op en af. Komen nu vaak eerst helemaal door t dorp, door Hamsestraat, gaan dan via Varakker, naar zijn oprit welke enerzijds al grenst aan Varakker; - Dit geldt overigens ook voor andere bedrijven aan de Varakker bijv.: Cor Huibers, Roodbeen, Bunt Transport (bestemminsverkeer); - Het westelijke deel van de Parallelweg (vanaf Broekdijk naar Hamsestraat), zou dan 2 richtingen kunnen worden. Ten behoeve van aanliggende woningen en bedrijven. Dat willen de bedrijven die daar gevestigd zijn ook heel graag. Denk aan o.a. E Peterse, t Kempke, Viemat, Betuweplant, Betuws Planten Centrum etc. (veel verkeersbewegingen op een dag zeker in het hoogseizoen). Vrachtverkeer van en naar hen kan dan via Randweg, Varakker, linksaf Parallelweg op naar locatie. En vice versa. Kortste route. Hoeven allemaal niet meer door het dorp. Dit scheelt enorm; - Ook Huverba wilde graag een aansluiting houden met hun beide locaties, hoofdvestiging gelegen aan de Hamsestraat en bij vestiging Varakker. Transport (ook veel), hoeft dan ook niet meer via het dorp, maar gaat via Hamsestraat, Varakker en Randweg op. En ook vice versa. Dit zal wellicht nooit helemaal zo gaan, omdat sommige vrachtwagens bij meerdere verschillende klanten moeten laden, maar dat blijft altijd omdat veel bedrijven verspreid door het dorp liggen. Maar de insteek lijkt mij in elk geval om dit zoveel als mogelijk te beperken; - Zou overweg Smachtkamp ook gewoon kunnen blijven bestaan. Daar gaat nu al zeer weinig vrachtverkeer door heen, o.a. door de hoge drempels die er liggen, en de wegversmallingen. Wat ook zeer zeker zo moet blijven!;	
--	---	--

		- Parallelweg Oostelijk deel, tot aan Hamsestraat overweg, blijft onaangeroerd. Voornamelijk gebruikt door aanwonenden en / of bestemmingsverkeer aldaar, recreatie fietsers en wandelaars. Dit scheelt enorm in kosten o.a. voor de aanleg van een nieuwe overweg, het verwijderen van de 2 bestaande overwegen (die beide nog prima fungeren en die van de Hamsestraat heeft al vele jaren bewezen de kracht van de vrachtwagens te kunnen weerstaan) en een grote rotonde met aansluiting naar 't Herenland, waar niemand eigenlijk op zit te wachten, met alle torenhoge kosten van dien! De funderingen van deze aanliggende huizen worden dan ook niet extra belast door zwaar vrachtverkeer, waar ze niet op zijn voorzien; - Bovendien, en dit is een heel belangrijke, blijft 't Herenland dan ook een rustige woonwijk, waar het voor bedoeld is. (Toegankelijkheid sv DFS voor fietsende jeugd, komt hiermee ook niet in het geding). 't Herenland is een wijk met vele jonge gezinnen met vaak nog jonge kinderen. Dit MOET zo blijven. De toekomst van Opheusden! De aanrijwegen naar deze wijk, kunnen de Gerrit Achterbergstraat blijven en de inrit naast huisnummer 73 worden. Ook kunnen zij vanaf de andere kant, via de Smachtkamp hun weg vervolgen; - Misschien interessant om de brug bij bedrijf Volentis t.h.v. Kerkewal, via betonpad aldaar, door te trekken en aan te laten sluiten op Randweg. Dan kan verkeer Smachtkamp daar al aansluiten, en hoeven zij niet 'om' te rijden; - Minder aanleg asfalt, omdat er meer gebruik wordt gemaakt van al reeds bestaande wegen. Dit komt de natuur ten goede. Wat wij als 'groene' Laanboomgemeente zeker zouden moeten willen ondersteunen; - Minste geluidsoverlast voor iedereen. Weg ligt dan veel verder van de 'bewoonde' wereld; - Het prachtige natuurvijvertje, in hoek Hamsestraat / spoorlijn kan dan ook naar verwachting (grotendeels) blijven liggen. Dit ligt er	
--	--	--	--

		nog niet zo heel lang. Zonde als dat nu alweer op de schop zou moeten gaan. Geldverspilling. Dit zelfde geldt ook voor de andere waterberging richting sv DFS en het aangrenzende klompenpad t.h.v. noordkant spoorlijn; Natuurlijk kleven aan alle voordelen ook nadelen. Dat besef ik me terdege. Ik weet niet hoever de gesprekken al zijn met de eventuele grondeigenaren en belanghebbenden e.d. en wat hen al is toegezegd? Sommige zullen in deze voorgestelde constructie niets krijgen, omdat hun gronden niet nodig zijn. Zij zullen wellicht teleurgesteld zijn. Geld mislopen. Ik ben benieuwd wat u van mijn vrijblijvend meedenken vindt.		
18	Aanleg Randweg als ontlasting voor de Tielsestraat	Beste mensen, Blij te lezen dat de Randweg verdergaande vormen aanneemt. Wij, bewoners van de Tielsestraat, zijn de afgelopen jaren in sterk toenemende mate geconfronteerd met enorme verkeersoverlast, verkeersonveiligheid, schade aan geparkeerde voertuigen en schade aan woningen. Daarbij zijn bij velen de kamers aan de voorkant van het huis onbruikbaar geworden als slaapkamer: Te veel verkeerslawaaï en overmatige trillingen vanaf 5 uur in de morgen tot diep in de nacht. Er is eind 2020 door een onafhankelijk advies bureau een Trillingsonderzoek uitgevoerd gelijktijdig met doorlopende snelheidsmetingen van de Gemeente op dezelfde plek langs de Tielsestraat. De resultaten liegen er niet om: Gedurende een tweeweekse periode werden er gemiddeld dagelijks tussen de 775 en 1000 vrachtautos geregistreerd. Het aandeel van vrachtautos was 21 procent. Snelheden van vrachtverkeer tot 83 km/uur zijn gemeten. Aangaande hinderbeleving volgens SRB B werden binnenshuis (!) de streefwaarden A1 en A2 overschreden. De trillingen zijn -binnenshuis- goed voelbaar. Streefwaarde A1	Dank voor uw reactie. We zijn blij te horen dat u de komst van een randweg een goeie ontwikkeling vindt. Naar aanleiding van het genoemde geluidsonderzoek zijn er reparaties aan het wegdek uitgevoerd. Ook is het nu gedoogd om deels te parkeren op de stoep. De Tielsestraat blijft voor nu een belangrijke route voor vrachtverkeer naar Opheusden en terug naar Kesteren. Daar is zonder randweg nog weinig aan te veranderen, veel problemen die zijn genoemd worden veroorzaakt door het gedrag van weggebruikers. We zullen een handhavingsverzoek indienen bij de politie.	

	wordt structureel fors, streefwaarde A2 wordt sporadisch overschreden. De hinderbeleving is met name afhankelijk van het aantal maal dat de trilling (= passage verkeer) zich voordoet. Qua perceptie van de trillingen worden deze gekwalificeerd als "hinder". En dat op een permanente basis. Het Trillingsrapport is bekend bij de Gemeente. Bij andere snelheidsmetingen zijn snelheden (in de Tielsestraat waar 60 km per uur nog steeds en helaas is toegestaan!) tot over de 100 km per uur voor personen autos gemeten. Politie controles en digitale automatische snelheids indicatoren hebben nauwelijks of geen blijvend effect op de snelheid van het verkeer. Daarom, ook met een toekomstige Randweg, moet de toekomstige Randweg alsmede de huidige toevoer routes naar de dorpskern (waaronder de Tielsestraat maar ook de route naar Herenland) zodanig worden ingericht dat: a) geen hoge snelheden bereikt kunnen worden, waardoor b) aanliggende bewoners geen/minder trillingsoverlast ervaren. Hoge verkeerssnelheid (en dan met name van zwaarder vrachtverkeer) is DE grote boosdoener van overlast ! Wij zijn blij met de nieuwe Randweg in wording. Maar zorg ervoor dat de problemen van de Tielsestraat niet verplaatst worden maar in plaats daarvan opgelost worden. Een 'smart' Randweg geeft een duurzamere woonomgeving voor iedereen waarbij alle kernen goed bereikbaar worden/blijven. Opheusden is een actieve gemeenschap, dat levert veel mobiliteit op. De Randweg moet zorgen voor een betere verdeling tussen de verschillende aanvoerroutes van verkeer maar kan tegelijkertijd een drastische meerwaarde aan duurzaamheid en leefbaarheid voor het dorp als een geheel geven indien de snelheden worden gelimiteerd (op welke manier dan ook). Wanneer eventueel binnen afzienbare tijd de Randweg niet tot uitvoering zal komen (om welke reden dan ook) dan zullen er	
--	---	--

		formele stappen worden ondernomen om de Gemeente te dwingen de snelheid op de Tielsestraat te beperken om de hinder voor bewoners te verminderen. Laten we dat tegengaan door verstandige besluitvorming en realisatie met een visie voor de toekomst !		
19	Veiligheid en geluidshinder Tielsestraat	Wij wonen aan de Tielsestraat. Dit is een weg waar veel en hard wordt gereden. Opheusden is een bedrijvig dorp met veel boomkwekers, en dat is iets waar we trots op mogen zijn. De zware voertuigen zoals tractoren en vrachtwagens horen daarbij. Daar zal je mij niet over horen klagen. Wat mij zorgen baart zijn de in grote getale doorgaande vrachtwagens die veel te hard rijden, en vooral de auto's die als dolle gekken door de Tielsestraat rijden. Het is maar goed dat scooterrijders sinds kort op het fietspad moeten rijden, want ze hebben geen schijn van kans als er een aanrijding komt met een auto of vrachtwagen. Alhoewel, verderop richting de dijk is er geen fietspad meer. Daar zie ik bloedjes van kinderen richting school fietsen tussen het drukke verkeer, hop, de dijk op waar het niet minder gevaarlijk is. Als de bestuurders van auto's zich netjes aan de 60 houden is de geluidsoverlast een stuk minder. Van 's morgens 5 uur tot 's avonds laat is er ontzettend veel geluidsoverlast. Vooral op vrijdagavond en zaterdagavond zijn er auto's die harder dan dan 140 km per uur rijden. Echt levensgevaarlijk, vooral als het vroeger donker wordt. Persoonlijk vind ik dat waar de randweg ook komt, het woongenot van de aanwonenden niet moet worden aangetast. Dat bedrijven die aan de randweg komen te liggen er geen last maar eerder gemak van hebben. Ik weet wel dat de situatie zoals die nu is vroeg of laat ernstige gevolgen gaat krijgen. In en om Opheusden	Dank voor uw reactie. We zijn blij te horen dat u de komst van een randweg een goeie ontwikkeling vindt.	

		is te veel verkeer, dat te hard rijdt. Ik denk dan vooral aan al die kinderen in en om het dorp die naar de 4 scholen in Opheusden, maar ook naar de scholen in de omgeving moeten fietsen. De verantwoording dat het veilig is ligt bij de bestuurders van auto's, vrachtwagens en tractoren, maar zeker ook bij de gemeente. Ik vind de situatie zoals die nu is onhoudbaar en niet meer van deze tijd. Conclusie: De randweg moet er komen, om de Parallelweg, de dijk, de dorpskern en de Tielsestraat te ontlasten en veiliger te maken, maar ik vind wel dat de nieuwe situatie zo moet zijn dat het geen overlast brengt bij de aanwonende van het nieuwe plan. Gaat de randweg niet door, dan verwacht ik van de gemeente dat zij rigoureuze maatregelen gaan nemen om bovengenoemde knelpunten veiliger te maken voor kinderen, dat er camera's komen in de Tielsestraat en dat het onmogelijk wordt voor automobilisten om hard te rijden. Zowel in de Tielsestraat, de dijk en de Parallelweg.		
20	Randweg	Als bewoner van de Tielsestraat verbaast het mij dat er tot op de dag van vandaag nog geen ernstig ongeluk heeft plaatsgevonden. Ik hoop dat mijn woorden geen waarheid zullen worden maar het is een kwestie van tijd. We kennen allemaal het spreekwoord: als het kalf verdronken is.....Een racebaan voor alles dat wielen heeft in de bebouwde kom vraagt hierom. Buiten de verkeersonveiligheid mogen wij ook genieten van een trillend huis, toenemende scheuren in de wanden en aanzienlijk geluidsoverlast. Het is niet een kwestie van of, maar wanneer hier iets aangedaan gaat worden. De randweg moet er komen. Het laatste dat ik wil is dat wij hiervan verlost worden en andere hiermee worden opgehadeld. Een wijs besluit moet zorgen voor een leefbare, veilige en economisch aanvaardbare situatie voor	Dank voor uw reactie. We zijn blij te horen dat u de komst van een randweg een goeie ontwikkeling vindt.	

		mens en bedrijf. Een duurzame woonomgeving voor een ieder zonder de eerder beschreven menselijke risico's die er nu wel degelijk zijn.		
21	Verkeers drukte	Graag zouden wij zien dat er zo snel mogelijk een oplossing komt voor de verkeersdrukke in de dorpsstraat en dalwagen. De drukte van verkeer lijkt alleen maar toe te nemen en de verkeersdrempel die midden in de dorpstaat ooit zijn aangebracht,zorgen voor verschikkelijk veel geluidsoverlast. De dorpstraat opzich ligt er slecht bij ,hobbel en deuken ,het verkeer wat er ook over heen rijdt is ook veel te zwaar.En het pleintje voor de winkels van slagerij Bor en kleedingwinkel vila rose ,zien er ook niet representatief voor ons dorp uit,en we hebben nog wel een boom en laancentrum in Opheuseden.	Voor de komende jaren staat het herstellen van de slechte stukken in de Dorpsstraat op de planning vanuit wegbeheer. Ook worden er een aantal parkeervakken gerealiseerd voor het gemeentehuis, zodat er minder voertuigen geparkeerd staan op de Burg. Lodderstraat.	

Herenland

Goedemiddag, onlangs is op de informatieavond over de randweg duidelijk geworden wat de daadwerkelijke plannen zijn voor de ontsluitingsweg op het Heerenland. Ik woon inmiddels zes jaar in deze nieuwbouwwijk waar het nu zeer kindvriendelijk vertoeven is. En ik praat denk ik namens velen als ik stel dat dat een van de vele redenen is dat wij hier zijn komen wonen. Het is rustig met auto's, veel wandelaars met of zonder hond, kinderen spelen op straat. Dit is hoe het moet zijn in een wijk waar zo ontzettend veel gezinnen wonen. Daar kun je als gemeente toch niet achter een plan gaan staan om er een drukke tweebaansweg met fietspaden aan weerszijde aan te gaan leggen? Naast het financiële plaatje (ook niet onbelangrijk) hoop ik dat jullie ook de onmenselijke kant van het aan aanleggen van deze weg door onze wijk zou zijn. De verkeersveiligheid komt in het geding met name bij het voetbalveld, maar ook op andere plekken waar nu praktisch geen verkeer is. Zijn de voorstanders van deze weg weleens op een mooie dag op het Heerenland geweest? En gezien hoeveel kinderen er spelen? Hoeveel wandelaars er langskomen? Met de komst van de ontsluitingsweg zal dit niet meer kunnen. Ik hoop dat ik straks mijn kindje ook lekker buiten kan laten spelen.. zonder dat hij eerst een hele drukke weg over zou moeten steken

Antwoord:

Dank voor uw reactie. Wij herkennen uw zorgen (en met u, zoals u zelf aangeeft, van meer bewoners in Herenland). Dat is ons uiteraard duidelijk geworden tijdens de informatieavonden. De komst van een randweg heeft altijd voor- en nadelen. De voor- en nadelen zijn zorgvuldig tegen elkaar afgewogen en daarbij zijn de nadelen als zeer acceptabel te beschouwen. We zullen nooit een plan maken als deze elders tot nieuwe problemen en onveiligheid gaat leiden. Met de randweg leggen we géén weg dóór Herenland aan, maar deze komt langs de woonwijk te liggen. Het voornemen is om de woonwijk aan te haken op de randweg. Tijdens de informatieavond hebben we toegelicht dat de verkeersintensiteit op de Viergeverstraat nauwelijks toeneemt, met uitzondering van een toename op het oostelijk deel tussen de Van Maanenstraat en de Smachtkamp. Daar neemt het verkeer toe van 1.200 naar 2.200 voertuigen per etmaal (dit is circa 2 tot 3 auto's per minuut). Dat is een toename die wij echter acceptabel vinden omdat deze nog ruim onder de gebruikelijk intensiteit vallen voor een woonstraat. We zien daarbij dat er zorgen bestaan rondom bijvoorbeeld het kruispunt Viergeverstraat / Smachtkamp. We gaan daarom nu kijken naar welke maatregelen we aanvullend kunnen nemen. Ook de ontsluiting naar het sportpark wordt naar onze mening veiliger, het verkeer hoeft niet allemaal meer door de woonwijken maar krijgt via de randweg een goeie en veilige ontsluiting. De Van Maanenstraat richten we daarop veilig in zodat fietsen en in- en uitstappen veilig kan plaatsvinden.