

ProRail

Resultaten inloopavond Randweg te Tricht gehouden op 31-3-2015

Van Hans Loonstra

Versie 1
Datum 1 juli 2015

Status Definitief

Resultaten inloopavond Randweg te Tricht gehouden op 31-03-2015

1 Inleiding

In het kader van de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit “Spooromgeving Geldermalsen” hebben in de periode maart – april 2015 diverse inloop- en informatieavonden plaatsgevonden. Een eerste avond is gehouden op 31 maart in het Dorpshuis te Tricht. Deze had als thema de landschappelijke inpassing van de nieuwe randweg bij Tricht. Middels een evaluatieformulier zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld hun mening over het plan te geven. Een 45-tal aanwezigen heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt (bijlage 1).

De reacties zijn allereerst gecategoriseerd. Hierbij zijn de volgende categorieën onderscheiden: verkeer (§ 2), participatie (§ 3), landschap (§ 5), aandachtspunten (§ 6), milieueffecten (§ 7), schadepunten (§ 8), ontwerp (§ 9), grondverwerving (§ 10) en buiten scope (§ 11). Vervolgens zijn de reacties samengevat, besproken en van commentaar voorzien. De notitie wordt afgesloten met een beknopte samenvatting (§ 12).

Naar aanleiding van de inloopavond op 31 maart is op 23 april in het dorps huis te Tricht een extra participatieavond gehouden over de inpassing van de randweg ter hoogte van de J. Wigeliusstraat. Hierbij was een groot aantal bewoners van de J. Wigeliusstraat aanwezig. Een belangrijk thema tijdens deze avond bleek de keuze voor het tracé van de randweg. In verband hiermee wordt dit thema in dit memo nader toegelicht (§ 4). Een vervolg op de extra participatieavond van 23 april vindt op 18 juni plaats.

2 Verkeer

Samenvatting

De reacties hebben betrekking op de verkeersveiligheid en de verwachte toename van (vracht)verkeer op de Langstraat. Deze wordt als gevolg van de noordelijke randweg een potentiële uitvalsweg voor Buurmalsen. De Langstraat is al druk en wordt met de komst van de randweg nog drukker, is de beleving. Dit leidt tot overlast en heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid van m.n. fietsers (schoolroute). Er worden maatregelen verwacht die gebruik van de Langstraat als uitvalsweg ontmoedigen. Ook ter plaatse van De Twee Morgen wordt extra overlast gevreesd door de nieuwe verkeerssituatie.

Reactie

-Verkeersveiligheid

De noordelijke randweg wordt een 60 km/u weg zoals er in de omgeving vele zijn. Het vastgestelde tracé voldoet aan de ontwerpeisen met betrekking tot boogstralen. De aanwezige bochten in de randweg ontmoedigen harder rijden. De kruisingen worden uitgevoerd als gelijkwaardige kruisingen met een verhoogd kruisingsvlak. De sinus-vormige (‘fruitvriendelijke’) drempels zorgen ervoor dat verkeer moet remmen, zonder dat deze trillingen

veroorzaken. De fietspadaansluitingen op de kruisingen bij de Langstraat en Meersteeg liggen op voldoende afstand van de kruisingen, conform de geldende normen. Ter plaatse van De Twee Morgen geldt een 30 km/u-zone (zoals dat ook in de huidige situatie het geval is).

-Toename overlast

De gemeente erkent dat met de aanleg van de randweg de verkeersbelasting op de Langstraat zal kunnen toenemen. De gemeente beraadt zich op passende maatregelen. Het noordelijke deel van de Langstraat ondervindt nu al hinder van met name vrachtverkeer. De gemeente heeft aangegeven hierover met de bewoners in gesprek te gaan en te onderzoeken of en welke maatregelen te nemen zijn om dit reeds bestaande probleem aan te pakken. Het zuidelijke deel van de Langstraat (tussen de randweg en het dorp) zal meer (vracht)verkeer te verwerken krijgen. Hiervoor wil de gemeente enkele varianten onderzoeken. Bijvoorbeeld het rechtstreeks op de randweg ontsluiten van de bedrijven aan de Nieuwsteeg of het aanpassen (verbreden) van de Langstraat. De gemeente ziet deze aanpassingen als een gevolg van de aanleg van de randweg die tot haar verantwoordelijkheid behoort.

3 Participatie

Samenvatting

De informatieavond krijgt als "rapportcijfer" een 6,3. Van de bezoekers beoordeelt 68% de opzet van de avond als voldoende tot zeer goed.

Via de evaluatieformulieren laten velen zich kritisch tot zeer kritisch uit over de wijze waarop de participatie is ingestoken. Sommigen gaan zo ver te stellen dat er "helemaal geen enkele vorm van inspraak laat staan van participatie" heeft plaatsgevonden. Anderen noemen het participatieproces zelfs een farce.

Iemand merkte tijdens de inloopavond op het wenselijk te vinden dat het beslisdocument dat - mede naar aanleiding van de participatie - voor de staatssecretaris wordt opgesteld, aan te bieden voor inspraak.

Reactie

De participatieaanpak met betrekking tot het project "Spooromgeving Geldermalsen" is beschreven in het Participatieplan VMLL / PHS Geldermalsen – Algemeen deel en bijbehorende deelplannen. In het plan wordt o.a. stilgestaan bij zaken als scope, speelveld, mate van invloed en planning. Van de directie Participatie van IenM is op 31 maart een positieve reactie op het plan ontvangen.

Rekening houdend met het feit, dat er rond o.a. de randweg al een heel (gemeentelijk) participatietraject was doorlopen, is ervoor gekozen de participatie in te steken op het niveau van adviseren. Het format van de inloopavond is hierbij als het meest passend beoordeeld. De overige bij het participatieproces betrokken partijen, i.c. de gemeente Geldermalsen en IenM, hebben met deze aanpak ingestemd.

Het is niet gebruikelijk beslisdocumenten voor de staatssecretaris aan te bieden voor inspraak. Het is wel mogelijk op een door de staatssecretaris genomen besluit te reageren. In het onderhavige geval gaat het daarbij om het indienen van zienswijzen tegen het Ontwerp-Tracébesluit.

De stukken die ten behoeve van de raadsbehandeling van het dossier “Spooromgeving Geldermalsen” zijn of worden geproduceerd, zijn openbaar en te zijner tijd bij de gemeente op te vragen.

4 Tracé van de randweg

Samenvatting

De ligging van het tracé van de randweg werd becommentarieerd en een alternatief werd aangedragen, achter de boomgaard langs.

Reactie

Het tracé van de randweg is in overleg met de gemeente bepaald. Het tracé loopt van de Middelweg tot aan De Twee Morgen. Er is sprake van een aantal dwangpunten. Ook spelen aspecten mee als verkeersveiligheid en financiële haalbaarheid. Dit heeft geleid tot een ontwerp waarbij de boogstralen zijn berekend op verkeer met 60 km/u, de Langstraat en de Meersteeg een haakse kruising hebben en er geen lange rechte stukken weg zijn die aanleiding kunnen geven tot het rijden met hogere snelheid.

De tunnelbak van de spooronderdoorgang dient zo kort mogelijk te zijn om aan te sluiten bij het kleinschalige karakter van de omgeving. Dit heeft ook een positief effect op de kosten. Een kanteling van de tunnelbak op de huidige locatie is niet mogelijk in verband met de benodigde boogstraal bij de Greefa. Het verschuiven van de tunnelbak naar het noorden is door de veel langere tunnellengte ook niet mogelijk en wenselijk. Bovenstaande samen met de reeds bestaande gemeentelijke gronden in het gebied en de wens de weg zo dicht mogelijk bij Tricht te leggen, hebben geleid tot de huidige wegligging.

De weg achter de boomgaard om leggen is onwenselijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid (boogstralen en haakse kruising Langstraat) en resulteert in een langere en duurdere spoorkruisende tunnelbak.

Conclusie: de reacties geven geen aanleiding tot een aanpassing van het plan.

5 Landschap

Samenvatting

De reacties betreffen het behoud van de hoogstamboomgaard, wel of juist geen bomen naast randweg, boomsoorten in buurtpark nabij De Twee Morgen, maar ook een reactie over de aantasting van het landelijke, dorpse karakter van Tricht.

Reactie

De ligging van de weg is een gegeven in het landschappelijk inpassingsplan, de boomgaard wordt zoveel als mogelijk behouden. Wanneer de boomgaard behouden blijft, is het de bedoeling dat de schuine doorsnijding van de weg het zicht op de boomgaard maximaal open laat. Vandaar dat er geen opgaande weg met begeleidende beplanting wordt voorgesteld.

De bomen in het buurtpark zijn bedacht als fruitbomen. In de nadere uitwerking worden de precieze boomsoorten bepaald. De randweg is niet als op zichzelf staand element beschouwd, maar wordt bepaald door de verschillende landschappelijke karakteristieken ter plaatse. Juist de huidige dorps- en landschappelijke karakteristiek is de basis geweest voor het ontwerp van de landschappelijke inpassing van de randweg. Zoals ook in de toelichting op het landschapsontwerp is aangegeven is de weg 'te gast' in het landschap en kleurt de weginrichting mee met het landschap.

De weg is daardoor ruimtelijk ondergeschikt gemaakt en laat de karakteristiek van het landschap zoveel mogelijk zichtbaar. Een bomenrij langs de gehele weg past niet in deze visie. De bomenrij langs de Meersteeg 28 deels vervangen door een haag is mogelijk.

Zoals elders al is aangegeven wordt er, in overleg met de bewoners, nog gewerkt aan een nadere uitwerking van het plan ter hoogte van de J. Wigeliusstraat.

Conclusie: de reacties geven geen aanleiding tot een aanpassing van het plan. Naar aanleiding van de resultaten van het overleg met de bewoners van de J. Wigeliusstraat zal het plan op enkele onderdelen nog wijzigen.

6 Aandachtpunten

Samenvatting

Een bezoeker van de avond vraagt om het (laten) maken en vervolgens beschikbaar stellen van een 3D tekening van zijn woning in de nieuwe situatie. Dit ten behoeve van de verkoop daarvan.

Enkelen zijn kritisch over de tijdens de inloopavond geboden informatie. Deze zou onvoldoende gedetailleerd zijn en het gebruikte kaartmateriaal verouderd. Ook niet alle vragen zouden adequaat zijn beantwoord. Anderen tonen zich tevredener: 39% geeft aan tevreden te zijn over de gegeven antwoorden, 77% geeft aan het getoonde informatiemateriaal duidelijk te vinden.

Reactie

Uit het verzoek met betrekking tot de 3D tekening valt op te maken dat dit slechts een particulier doel dient. Dit kan dan ook niet worden gehonoreerd. Uiteraard is gestreefd naar informatiemateriaal van goede kwaliteit. Niet iedereen blijkt de kwaliteit daarvan echter positief te waarderen. Dit is reden om in de toekomst nog kritischer naar het gebruikte informatiemateriaal te kijken. De aanwezigen vanuit de gemeente Geldermalsen en ProRail hebben de tijdens de inloopavond gestelde vragen zo goed mogelijk beantwoord. Dat dit niet altijd gelukt is, is jammer. Overigens hebben diverse bezoekers van de inloopavond juist wel positief gereageerd op de wijze waarop daaraan invulling is gegeven.

7 Milieueffecten

Samenvatting

Enkelen spreken zich uit over de als gevolg van de realisatie van de randweg te verwachten milieueffecten. Genoemd worden geluid, trillen en stof. Trillen wordt met name in verband gebracht met de verwachte toename van het vrachtverkeer op de Langstraat.

Reactie

Bij realisatie of aanpassing van een weg is het, op grond van de geluidsregelgeving, verplicht een akoestisch onderzoek uit te voeren. Voor de wegen die in het kader van het project “Spooromgeving Geldermalsen” worden aangelegd of aangepast, wordt dit ook uitgevoerd. De daaruit voortvloeiende maatregelen worden vastgelegd in het Tracébesluit.

Daarnaast is in de Wet Milieubeheer geregeld wanneer onderzoek moet worden uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. De regelgeving op dat punt wordt gevolgd. Voor trillen is er geen wetgeving. Het is niet te verwachten dat er als gevolg van wegverkeer ontoelaatbare trillingen ontstaan.

8 **Schade**

Samenvatting

Enkele bewoners van de Lingedijk en de Langstraat wijzen op de mogelijkheid van het ontstaan van schade als gevolg van trillen.

Reactie

Ten behoeve van het opstellen van het (Ontwerp)-Tracébesluit wordt uitvoerig onderzoek gedaan naar de consequenties van de weg- en spooruitbreiding voor de omgeving. Er wordt onder andere gekeken naar de effecten op het gebied van geluid en trillingen op woningen langs de spoorlijn en de aanleg van de nieuwe rondweg. Uit trillingsonderzoek blijkt of de trillingen van de treinen en/of wegverkeer tot schade aan gebouwen zouden kunnen leiden.

Ten aanzien van treinverkeer gelden de richtlijnen van de Beleidsregel trillingshinder (BTS). Aan de hand van de BTS zal per locatie bekeken worden of en zo ja welke maatregelen doelmatig getroffen kunnen worden om de trillingshinder te voorkomen en/of te verminderen.

Uitgangspunt tijdens de bouw is dat er geen bouwactiviteiten zullen plaatsvinden die schade door trillingen zouden kunnen veroorzaken. Tijdens de bouw is de aannemer verantwoordelijk voor schade beperkende maatregelen. Op de locaties waar mogelijk kans op trillingsschade ten gevolge van werkzaamheden zou kunnen optreden (bijvoorbeeld bij heiwerkzaamheden), zullen (voorzorgs)maatregelen worden getroffen. Te denken valt aan vooropnames en monitoring van de trillingen tijdens de bouwwerkzaamheden en/of het gebruikmaken van een trillingsarme bouwmethode.

9 **Ontwerp**

Samenvatting

Bewoners zetten vraagtekens bij nut en noodzaak van de verlenging van de randweg van Langstraat naar Middelweg en over de keuze van het tracé op het stuk ten oosten van het spoor en de Meersteeg (door de boomgaard). Bij De Twee Morgen lijkt de ontsluiting aan de achterkant van woningen Lingedijk nrs. 50 t/m 56 te vervallen. Ook geven omwonenden van de randweg aan dat zij zorgen hebben met betrekking tot de openbare verlichting. Verder willen ze graag geluidsarm asphalt. Veel inwoners zijn positief over het weren van (zwaar) vrachtverkeer in de dorpskern. Tenslotte willen de inwoners van Tricht verkeersbeperkende maatregelen op de Lingedijk (richting Buurmalsen).

Reactie

Het alignement van de randweg is in een aantal stappen geoptimaliseerd in relatie tot inpassing, verkeerskundige aspecten en investeringskosten. Dit is gebeurd in nauwe samenwerking met de gemeente (zie ook paragraaf 4 "Tracé van de randweg"). Het deel tussen Langstraat en Middelweg blijft noodzakelijk vanwege de industriële bestemming nabij de Steenoven.

De routes via Laan v. Crayenstein/Bulkstraat en Weistraat zijn niet geschikt voor zwaar verkeer. De bestaande ontsluiting aan de achterzijde van de woningen Lingedijk blijft gehandhaafd. De verharding van de randweg wordt uitgevoerd cf. het HIBOR (Handboek Inrichting en Beheer Openbare Ruimte) van de gemeente Geldermalsen. Zo komt er alleen openbare verlichting bij de kruisingen en in de onderdoorgang(en). Eventuele verkeersbeperkende maatregelen op de Lingedijk vallen buiten de scope van ProRail.

Conclusie: de reacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

10 Grondverwerving

Samenvatting

Een bezoeker van de avond vraagt of het mogelijk is een strook grond te kopen naast zijn huis, met bestemming landschappelijke inpassing, ten behoeve van het realiseren van een achteringang.

Reactie

Indien de grond niet benodigd is voor landschappelijke inpassing kan de desbetreffende bezoeker daartoe een verzoek indienen bij ProRail, nadat het werk is uitgevoerd.

11 Buiten scope

Samenvatting

Enkele bezoekers van de informatieavond hebben opmerkingen gemaakt met betrekking tot onderhoud van sloten, waterberging aan de Langstraat en de toekomstige functie van de Langstraat (uitvalsweg).

Reactie

Deze onderwerpen maken geen onderdeel uit van de landschappelijke inrichting van de Randweg. In dit memo wordt hieraan dan ook verder geen aandacht geschonken.

12 Samenvatting

Op 31 maart heeft, in het kader de participatie rond het project Spooromgeving Geldermalsen, te Tricht een inloopavond plaatsgevonden met als thema de landschappelijke inpassing van de nieuwe randweg. In de reacties op het gepresenteerde plan komt een groot aantal aspecten naar voren, waaronder: het tracé van de randweg, de landschappelijke inpassing, de milieueffecten en de wijze waarop invulling is gegeven aan de participatie. In z'n algemeenheid kan worden gesteld dat het voorgelegde plan acceptabel wordt gevonden. Over de landschappelijke inpassing ter hoogte van de J. Wigeliusstraat heeft op 23 april een nader overleg plaatsgevonden met een aantal bewoners van genoemde straat. Hierbij bleek dat het voorstel zoals op 31 maart gepresenteerd aanpassing behoeft. Hoe dit alternatief er precies uit zal gaan zien is nog onderwerp van nadere studie en overleg. Hieraan wordt samen met de bewoners van de J. Wigeliusstraat invulling gegeven.

Bijlage 1: overzicht thema's reacties inloopavond Randweg Tricht d.d. 31 maart 2015

Nummer	Naam	Verkeer	Participatie	Landschap	Waterberging	Aandachtspunt	Milieuafecten	Schade	Ontwerp	Grondverwerving	Buiten scope
1				X							
2						X					
3	G. de Haak	X	X				X	X			
4									X		
5											
6			X								
7											
8			X								
9			X								
10	J. de Rooij		X								
11							X				
12	Kuijten	X	X				X				
13											
14	Van Ledden	X		X		X	X			X	
15											
16				X							
17	H. Bosschaart	X							X		

18	H. v. Hevelingen										
19				X							
20											
21			X								
22											
23	S. van Mourik					X			X		X
24	W. Wichgers			X							
25	L. Davidse		X								
26											
27	Y.V.M. van Doormalen								X		
28				X					X		
29	J.H. de Keijzer										
30											
31	D.A. van Randwijk	X					X				
32		X									
33	A.J. van Ewijk							X			
34		X									X
35	C.W. van Diggelen	X					X	X			X
36	Versteegh										
37	G. den Hilde	X									X
38			X	X							
39		X									X
40		X									
41											
42			X								
43	G.J. den Boer	X									
44			X						X		
45			X								