

Verslag participatiebijeenkomst Wijchen-west

Datum: 31 januari 2023

Locatie: Wijkvereniging 't Achterom, Homberg, Wijchen

1. Opening en welkom

Suzanne heet iedereen welkom bij deze derde bewonersavond voor nieuwbouwplan Wijchen-West. De eerste avond was alweer 24 mei 2022 en de tweede avond op 5 juli 2022. Iedereen heeft de verslagen en presentaties van die avonden ontvangen. Ondertussen hebben de gemeente, projectontwikkelaars en Buro Waalbrug niet stil gezeten. Er zijn o.a. keukentafelgesprekken geweest. Vanavond is de derde en laatste avond met deze participatiegroep. Hiermee is het participatietraject voor het stedenbouwkundig schetsplan afgerond.

2. Korte intro door wethouder Gerrits

Wethouder Gerrits benadrukt het belang om woningen te bouwen nu de behoefte aan met name betaalbare woningen zo groot is. De regio Wijchen is één van de regio's in Nederland met het grootste woningtekort en staat voor een grote opgave. Vandaar ook de wens om in dit gebied 1.300 woningen te bouwen.

Wijchen-West is de grootste woningbouwlocatie die op dit moment in ontwikkeling is. Participatie is dan ook belangrijk. Daar hoort ook een terugkoppeling bij van datgene wat er is opgehaald en het uitleggen van de gemaakte keuzes. Deze terugkoppeling vindt vanavond plaats. Tenslotte bedankt hij alle aanwezigen voor hun inzet en meedenken over de plannen.

3. Korte terugblik stedenbouwkundige schets door Wil Haans, Buro Waalbrug

Wil Haans geeft een terugblik op het proces tot nu toe en legt uit dat de twee participatieavonden, de keukentafelgesprekken met belanghebbenden die in het gebied wonen en een raadsbijeenkomst hebben geleid tot alle input voor de stedenbouwkundige schets.

De stedenbouwkundige schets die vanavond gepresenteerd wordt, lijkt veel op de schets die tijdens de tweede avond is gepresenteerd. Er zit met name een verfijning in voor een aantal keuzes, onder andere voor verkeer, water en ecologie.

4. Toelichting verkeer door Christiaan Nab, bureau Goudappel

Christiaan Nab licht toe hoe het verkeersonderzoek is uitgevoerd. Op basis van een regionaal verkeersmodel met verplaatsingen zijn alle mogelijke ontsluitingsvarianten voor de nieuwe wijk onderzocht. Hierbij is het effect van het verkeer op kruispunten doorgerekend. Te lange wachttijden bij kruispunten leiden tot ongewenst gedrag door weggebruikers en moeten voorkomen worden. Door alle varianten door te rekenen kan een afweging worden gemaakt wat verkeerskundig de beste oplossing (voorkeursoplossing) is voor de ontsluiting van de nieuwe wijk.

Hieruit komt naar voren dat de deelgebieden noord en zuid allebei één ontsluiting krijgen, waarbij noord wordt ontsloten op de Hernenseweg, ter hoogte van de bestaande kruising en zuid wordt ontsloten op de Ravensteinseweg.

1. Hoe zit het verkeersmodel in elkaar?

Het regionale verkeersmodel wordt gevuld met verkeerstellingen die door de gemeenten worden uitgevoerd. Hier worden de plannen (aangeleverd door de gemeenten die zijn opgenomen in het verkeersmodel) en groeiscenario's (onder andere afkomstig van het Centraal Planbureau voor de Leefomgeving) aan toegevoegd. De data uit het model zijn daardoor actueel.

2. Is dat realistisch om alles via één ontsluiting te laten gaan? Waarom één ontsluiting en niet spreiden?
*Ja, dat is realistisch en wordt regelmatig gedaan bij woonwijken van dergelijke grootte. Voor de hulpdiensten komen wel extra voorzieningen in de vorm van calamiteitentoeegangen.
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de Kraaijensberg geen kruising met extra verkeersstroom aan kan en ook de Westerdreef niet. Daarom wordt er ontsloten op de Hernenseweg en de Ravensteinseweg.*
3. Is er ook aandacht voor de nieuwe school en de ontsluiting van deze school richting Kraaijensberg? Wat is de verhouding eengezinswoningen in noord en zuid? Zet de school daar waar de meeste éengezinswoningen zijn.
De verhouding wordt ongeveer 60/40 voor noordelijk/zuidelijk deel. Daarom komt de nieuwe school in het noordelijke deel. Er wordt een "inprikker" gerealiseerd voor de kiss&ride (wegbrengen en ophalen) vanaf de Randweg voor de ontsluiting richting Kraaijensberg gerealiseerd. Dit wordt een verkeerstechnische uitdaging, maar is wel mogelijk.
4. Is er rekening gehouden de effecten op de A326 en met Lambrasse? Daar staat nu al dagelijks file in de spits.
Ja. Het verkeersmodel gaat uit van prognoses die uitgaan van de huidige situatie in 2023, de autonome situatie in 2033 (inclusief Lambrasse en met een autonome verkeersgroei van 1,5-2 % per jaar en de toekomstige gerealiseerde situatie in 2040. Op sheet 17 is met blauwe lijnen de maximale wachttijd opgenomen. Hierop kan gestuurd worden door middel van VRI's (verkeerslichten).
5. Hoe wordt omgegaan met het landbouwverkeer?
Daar is nog discussie over. De voorkeur zou zijn om het landbouwverkeer over de Hernenseweg te laten rijden. Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat tijdens een informatieavond van de provincie Gelderland over de Drutenseweg is verteld dat landbouwverkeer over de Hernenseweg gaat.
6. Moeten de bossages weg als de Hernenseweg verbreed moet worden?
Ja, er is helaas niet te voorkomen dat er bossages gaan verdwijnen bij de verbreding.
7. Komt er ter compensatie een geluidsscherm langs de Hernenseweg?
Dat is nog niet met zekerheid te zeggen. Uit geluidsonderzoeken moet blijken of dat noodzakelijk is. Deze moeten voor het bestemmingsplan worden uitgevoerd.
8. Komt er nog een geluidsscherm langs het spoor? Wordt het huidige scherm aan de overzijde van de Randweg doorgetrokken?
Daar wordt wel vanuit gegaan.
9. Hoe en waar wordt de Groenestraat ontsloten?
Dat is nog niet bekend en is een aandachtspunt voor de uitwerking.

10. Hoe is de ontsluiting voor autoverkeer richting het dorp?
Via de Ravensteinseweg richting de Randweg Noord/Westerdreef. Verreweg de grootste verkeersstroom gaat richting de Drutenseweg naar de snelweg A326.
11. Kan de Ravensteinseweg al dat extra verkeer aan?
Op dit moment gaan er circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt per etmaal) over de Ravensteinseweg. Na realisatie van de woonwijk wordt dat circa 4.900 mvt/etmaal (tussen de rotonde en de beoogde westelijke aansluiting). De maximaal wenselijke verkeersintensiteit bedraagt circa 5.800 mvt/etmaal. De Ravensteinseweg kan de extra verkeersbewegingen aan.
12. Aandacht voor langzaam verkeersverbindingen. Met name voor schoolgaande kinderen en de route naar het dorp van belang.
Het hele plan gaat uit van voorrang voor langzaam verkeer. Er komen ook twee spooronderdoorgangen voor langzaam verkeer die het noordelijke en zuidelijke deel met elkaar verbinden. Ook de langzaam verkeersverbinding richting het dorp is een belangrijke. In het volgende deel van de presentatie wordt hier meer over verteld.
13. Wordt de T-kruising Ravensteinseweg – Westerdreef geen knelpunt?
Dit is een aandachtspunt voor de verkeerskundige uitwerking.
14. Is ontsluiting via de linkerkant op de Drutenseweg geen optie?
De provincie wil geen nieuwe aansluitingen op de provinciale weg zonder dat er een bestaande aansluiting wordt opgeheven.
15. Is ontsluiting op de rotonde (dat dan een “ovonde” wordt) onderzocht? Deze optie is in de eerste bijeenkomst aangedragen.
*Deze variant is niet onderzocht. Het is niet helemaal duidelijk waarom niet, Afgesproken wordt dat het antwoord in het verslag wordt opgenomen.
(ANTWOORD: Het wegvak tussen de rotonde en de aansluiting A326 heeft een lengte van circa 260 meter. Daar tussenin bevindt zich ook de aansluiting van de carpool. Omdat het wegvak betrekkelijk kort is, is het verkeerskundig niet (goed) mogelijk om een extra aansluiting vanuit de nieuwe wijk in te passen. De beoogde ontsluiting kan het verkeer in de toekomstige situatie goed af wikkelen.*
16. Zijn de fietspaden geschikt voor shovels e.d.?
Deze mogelijkheid zal als aandachtspunt bij de uitwerking worden afgewogen.
17. Kunnen wij inzage krijgen in het verkeersonderzoek?
Dit is nog in concept. De definitieve rapportage komt bij het bestemmingsplan. Dan is het in te zien voor iedereen.

5. Toelichting stedenbouwkundig schetsplan door Wil Haans en Angela Hinz, Buro Waalbrug

De toelichting over het stedenbouwkundig schetsplan gaat over de langzaam verkeersverbindingen, water, groen/natuur en woningbouw. Ook de dwarsprofielen worden toegelicht.

18. Waarom worden er niet 650 maar 1.300 woningen gebouwd en dan ook nog een horecabedrijf bij Lambrasse met een enorme verkeersaantrekkende werking? Dat past helemaal niet.

Oorspronkelijk was de provinciale taakstelling 650 woningen. Bij het opstellen van de gebiedsvisie bleek dat er voldoende ruimte in het gebied is voor 1.300 woningen. Omdat de woningbehoefte erg groot is heeft de gemeente Wijchen voorgesteld om het aantal woningen te verhogen. De provincie heeft hiermee ingestemd. Het effect van de ontwikkeling van Lambrasse op de verkeersstromen van Lambrasse zijn, zoals uitgelegd, in het verkeersonderzoek meegenomen.

19. Lambrasse zou helemaal niet gebouwd moeten worden, dat geeft veel overlast en is ook voor nieuwe bewoners van de wijk niet wenselijk.

Suzanne meldt dat inhoudelijke discussie over de ontwikkeling van Lambrasse tijdens deze avond niet de bedoeling is. Deze ontwikkeling is een politieke keuze en Buro Waalbrug heeft de opdracht gekregen een stedenbouwkundig plan te maken voor Wijchen-West en is inhoudelijk niet betrokken bij Lambrasse.

20. Hoe komen fietsers op de kruising Ravensteinseweg, via een rotonde? En krijgen fietsers voorrang op de rotonde nu het fietsverkeer gestimuleerd wordt?

Er wordt nog nader uitgezocht wat de beste oplossing is. Iemand uit de zaal merkt op dat het fietspad naar Niftrik wordt doorgetrokken.

Conform Duurzaam Veilig is het uitgangspunt dat fietsverkeer op een rotonde buiten de bebouwde kom, wat hier het geval is, uit de voorrang is vanwege de gereden snelheid van het autoverkeer. Het is niet altijd zomaar mogelijk om fietsverkeer op een verkeersveilige manier in de voorrang te laten.

21. Komt er nog een transferium en station?

Daar was eerder sprake van, maar dit is geen onderdeel meer van het plangebied voor Wijchen-West.

22. In het zuidelijk deel van het plan wordt veel groen gekapt terwijl wel wordt verteld dat sprake is van versterking van natuurwaarden. En is het nodig om zoveel te kappen?

Er vindt aanzienlijk minder kap van groen plaats dan het oorspronkelijke plan van Antea in de Gebiedsvisie die is vastgesteld door de gemeenteraad, doordat er geen bebouwing komt tussen de plas en de Drutenseweg. De kap die plaats zal vinden wordt in het plan zelf en elders gecompenseerd. Hierover vindt nog overleg plaats.

23. Wat wordt er dan bedoeld met versterking van natuurwaarden als zoveel gekapt wordt? Dat is toch niet wenselijk voor de dieren?

Door te kappen en nieuwe groenstructuren te realiseren en te verbinden kun je de kwaliteit versterken en het leefgebied van de diersoorten die er leven in stand houden. Alle diersoorten die in het gebied zijn aangetroffen (10 stuks) kunnen op die manier in stand blijven, behalve de das. Het leefgebied van de das gaat niet samen met het leefgebied van mensen. Hiervoor wordt een plek gezocht aan de overzijde van de Drutenseweg. Er is een jaar lang onderzoek naar alle beschermde soorten uitgevoerd. Voor de aangetroffen soorten moet een natuurvergunning bij de provincie worden aangevraagd. Hier zit ook het compensatieplan met maatregelen in.

De natuurvereniging Wijchen vult aan dat zij betrokken zijn bij het natuuronderdeel en dat ze het natuuronderzoek hebben beoordeeld. Het onderzoek zit goed in elkaar en zij vinden het positief dat er minder kap is dan in het oorspronkelijke plan. De kwaliteit

van het bosje is bovendien slecht. De realisatie van nieuw groen met ecologisch beheer en compensatie is positief. Maar ze blijven kritisch en betrokken bij de verdere uitwerking.

24. Kunnen wij het natuuronderzoek inzien?

Deze is onderdeel van het bestemmingsplan en komt beschikbaar als het bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

25. Is een rondje plas straks nog wel mogelijk? De ruimte tussen de ontsluitingsweg en de plas is wel heel erg smal.

Er komt een groene zone tussen de weg en de plas. Er is op het smalste punt 25 meter ruimte, waarvan 9 meter voor groen, 6 meter voor de weg en 10 meter voor het talud. Over het talud komt een wandelpad. (Zie dwarsprofielen in de presentatie bij de dit verslag.)

26. Hoe komen de taluds van de plas er uit te zien?

Een afwisseling van steile en flauwe oevers.

27. Hebben de waterverbindingen in noord en zuid nog invloed op elkaar?

Nee, dit zijn twee volledige gescheiden watersystemen.

28. Op welke plek beginnen jullie met bouwen?

Dat is nog niet bepaald. Hierover moeten gemeente en marktpartijen nog afspraken maken. Zodra de fasering bekend is, communiceren we hierover.

29. Zijn de koopwoningen straks ook geschikt voor starters?

55% van de woningen valt in de betaalbare sector. Hieronder vallen sociale huurwoningen, huurhuizen voor mensen met een middeninkomen en koopwoningen. Voor koopwoningen hanteren we de NHG-grens van 2022, dat betekent dat deze maximaal €355.000 mogen kosten. de NHG-grens is inmiddels verhoogd naar €405.000, maar we hebben besloten om de grens van 2022 aan te houden.

6. Vervolgproces en participatie door Bert Tolkamp, gemeente Wijchen

Bert Tolkamp van de gemeente licht het vervolgproces en de planning toe.

Het voorlopig stedenbouwkundig plan wordt eind maart intern besproken en daarna met de bewoners in het gebied met een volgend keukentafelgesprek. Daarna volgt er voor de zomer een collegebesluit, een raadsinformatieavond, gevolgd door een raadsbesluit. Daarna wordt het plan verder uitgewerkt in een definitief stedenbouwkundig plan. Dit zal gefaseerd gebeuren. Bij de stedenbouwkundige uitwerkingen is het mogelijk dat er nieuwe participatiemomenten worden georganiseerd rondom bepaalde thema's. Deze participatie staat los van deze participatiegroep.

Ondertussen wordt gewerkt aan het bestemmingsplan en alle bijbehorende onderzoeken en de natuurvergunning. Het ontwerp bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd en dan vindt er ook een inloopbijeenkomst plaats voor iedereen die vragen heeft. De vaststelling van het bestemmingsplan door de raad is gepland eind 2023 dan wel begin 2024. Bouwrijp maken is direct daarna gepland. De fasering is nog niet bekend, zodra daarover meer duidelijkheid is zal dat gecommuniceerd worden.

Communicatie vindt plaats via de website van het project en via nieuwsbrieven.

7. Afsluiting

Suzanne sluit net na 22.00 uur de avond af en bedankt iedereen voor de inzet en aanwezigheid. Er wordt weer een verslag van deze avond gemaakt en die wordt toegestuurd aan iedereen, samen met de presentatie.