

Antwoordnota inspraak Bestemmingsplan 'Rossum Noord 2022, Appelgaerde' (BP1238)

Inleiding

Het bestemmingsplan maakt de bouw van maximaal 120 woningen mogelijk direct grenzend aan de bebouwde kom van Rossum. Het gebied ligt tussen de H.C. de Jonghweg en Hogeweg. De ontwikkelcombinatie Rubens Ontwikkeling B.V. ontwikkelt dit gebied.

De intentie is om het totale aantal van 120 woningen te ontwikkelen in het plangebied. De te bouwen woningen worden in verschillende woningtypen en financieringsklassen gerealiseerd.

In het stedenbouwkundige plan is te zien hoe het gebied wordt ingericht. Het beeldkwaliteitsplan geeft randvoorwaarden aan de vormgeving van de woningen.

Op 21 juli 2021 heeft een inloopavond plaatsgevonden waar de ontwikkelaar en de gemeente aanwezig waren samen met ongeveer 50 omwonenden. Daarna zijn individuele gesprekken op verzoek van belangstellenden gevoerd. Het stedenbouwkundig plan is op basis van deze gesprekken aangepast. Het bestemmingsplan legt het ontwerp planologisch juridisch vast.

Het voorontwerpbestemmingsplan is aan omwonenden en belanghebbenden ter inzage gelegd. Tevens is het voorontwerp voor vooroverleg aan de provincie en het waterschap aangereikt. De reacties worden verwerkt in een ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt in december 2023 opnieuw ter inzage gelegd volgens de formele procedure.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 14 september tot en met 12 oktober 2022 ter inzage gelegen. In deze antwoordnota wordt een reactie gegeven op de ingebrachte inspraakreacties.

In de antwoordnota is de hoofdzaak uit de inspraakreacties weergegeven. Per punt is een reactie gegeven en is aangegeven of de inspraakreactie aanleiding geeft het voorontwerpbestemmingsplan aan te passen.

De inspraakreacties zijn met letters opgesomd en worden hierna geanonimiseerd. De indiener van de inspraakreactie ontvangt bericht over de aanduiding van zijn of haar inspraakreactie.

Overzicht inspraakreactie en aanduiding

De volgende inspraakreacties zijn ingediend en met de volgende aanduiding opgenomen in de nota.

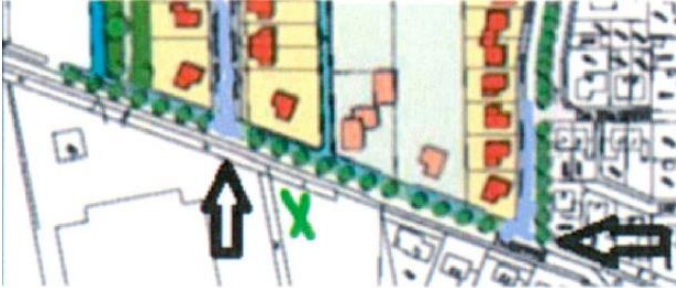
Aanduiding	Datum indiening
A	11 oktober 2022
B	26 september 2022
C	3 oktober 2022
D	10 oktober 2022
E	10 oktober 2022
F	12 oktober 2022
G	6 oktober 2022 en 11 oktober 2022
H	19 oktober 2022

Aanduiding	Inhoud inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing besluit
A.1	De komst van 120 woningen zal een goede ontsluiting moeten bieden voor zowel de nieuw te vestigen wijk alsook de bestaande woonwijken. Een toename van 900 verkeersbewegingen op de al aanwezige bewegingen is een forse toename. De huidige infrastructuur is hier niet op ingericht. Duidelijk is voor eenieder dat de meeste verkeersbewegingen zich houden aan tijden gerelateerd aan woon-werkverkeer. Ook in onze eigen wijk is duidelijk dat menig parkeerplaats overdag leeg is, maar alle auto's komen aan het einde van de werkdag weer thuis om de volgende ochtend weer te vertrekken met een drukte rondom schooltijden. Doordat juist de sluiproutes voor een toename zorgen en onze wijk al de route is voor meerdere wijken richting de basisschool alsook de supermarkt is het onderzoek onvolledig en geeft geen erkenning aan de ervaringen die wij reeds als bewoners ervaren aan de huidige verkeerssituatie.	Het verkeer vanuit het plangebied zal voor een groot deel via de H.C. de Jongweg cq, de noordkant worden afgewikkeld. Slechts een deel van het verkeer rijdt via de zuidkant (Hogeweg) en verdeelt zich daar over verschillende wegen. Het CROW hanteert in de landelijke richtlijnen verschillende wegtypen, waaraan een wegcapaciteit is gekoppeld. Die is gerelateerd aan de toegestane snelheid, de ligging in stedelijk gebied of buitengebied, mate van doorstroming, oversteekbaarheid, inrichting en veiligheid. Door adviesbureau Buiten-Ruimte is een verkeersonderzoek uitgevoerd, dat is toegevoegd aan het plan. Uit het onderzoek blijkt dat de omliggende wegen voldoende capaciteit hebben om de toename van het aantal verkeersbewegingen door het plan goed en verkeersveilig te verwerken.	Verkeerskundig onderzoek wordt verwerkt in het plan.
A.2	De Hogeweg was voorheen beperkt om vanaf de Provincialeweg te benaderen (afslag verbod vanuit Zaltbommel). De Hogeweg is te smal om het huidige verkeer te verwerken. De weg is enkelbaans, er komt regelmatig verkeer van beide zijde dat elkaar moet passeren. Daarnaast is er veel landbouwverkeer. Sporen van het passeren en landbouwverkeer is dan ook duidelijk zichtbaar in de berm van weg. Ander punt van aandacht is de gladheid als gevolg van de modder op de weg. De snelheid ligt erg hoog. De meetanalyse is onjuist uitgevoerd, het meet punt was zo'n 100 meter, na de t-splitsing met de Wetering geplaatst, waardoor de snelheid al verlaagd was om de dorpskern te benaderen.	Het CROW hanteert in de landelijke richtlijnen verschillende wegtypen, waaraan een wegcapaciteit is gekoppeld. Die is gerelateerd aan de toegestane snelheid, de ligging in stedelijk gebied of buitengebied, mate van doorstroming, oversteekbaarheid, inrichting en veiligheid. De Hogeweg (buiten de bebouwde kom) heeft vanwege de wegbreedte een beperkte capaciteit. Om een toename van verkeer op de Hogeweg tegen te gaan, wordt in het onderzoek uitgegaan van het instellen van een geslotenverklaring, uitgezonderd bestemmingsverkeer en (brom)fietzers voor het gedeelte buiten de bebouwde kom. Na het instellen	Verkeerskundig onderzoek wordt verwerkt in het plan.

	Door de komst van de nieuwe wijk zal dit alleen maar toenemen en daardoor de verkeersveiligheid verslechteren.	hiervan neemt de verkeersintensiteit op de Hogeweg (buiten de bebouwde kom) naar verwachting zelfs af. Hierdoor neemt ook de kans op bermschade af. De verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid op de Hogeweg (bubeko) worden de komende jaren gemonitord. Indien de voorgestelde maatregel onvoldoende effectief is, worden als alternatieve maatregel passeerkolommen in de Hogeweg (bubeko) aangelegd, waardoor de capaciteit zodanig kan worden verhoogd dat ook het extra verkeer vanuit het nieuwe plangebied kan worden verwerkt.. Door adviesbureau Buiten-Ruimte is een verkeersonderzoek uitgevoerd, dat wordt toegevoegd aan het plan. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de V85 (85% van het verkeer rijdt deze snelheid of langzamer) op de Hogeweg (bubeko) 60 km/uur is. Deze snelheid komt overeen met de maximaal toegestane snelheid. De snelheidsmeting geeft qua locatie en wegbeeld op die plaats een voldoende betrouwbaar beeld van de snelheid op de Hogeweg.	
A.3	Hogeweg/Wetering De verkeerspunaise is te laag, dit remt het verkeer totaal niet af. De kruising is gevaarlijk voor voetgangers en onoverzichtelijk, er is geen aansluiting in het voetpad. Voetgangers zijn nu gedwongen over de rijbaan te lopen, waar structureel te hard gereden wordt, om het verderop gelegen voetpad weer te kunnen bereiken. Dit is een gevaarlijke situatie, zeker ook gezien het feit dat dit de route naar basisschool de Bogerd is. De Weteringshoek is een wijk met inwoners van gevarieerde leeftijden, met daarbij ook veel jonge stellen	De straat Hogeweg (binnen bebouwde kom) is een 30 km/u erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Auto's, en fietsers maken op dit type weg gebruik maken van de rijbaan (gemengd profiel). Voetgangers lopen op trottoirs of loopstroken. Omdat de intensiteit en snelheid op dergelijke wegen laag is, kunnen voetgangers zonder problemen veilig oversteken. Op het gedeelte vanaf de Wetering tot aan de toegangsweg van het plan ontbreekt een voetgangersvoorziening. Het adviesbureau dat het	Verkeerskundig onderzoek wordt verwerkt in het plan.

	en kleine kinderen. Het aantal gebruikers van de route zal vanuit onze wijk de komende jaren dus alleen maar groeien. Ook hier zou een eenvoudige oplossing voor de voetganger bereikt kunnen worden door een bruggetje over de wetering te maken alsmede een aansluiting op het voetpad van de Hogeweg.	verkeersonderzoek heeft uitgevoerd adviseert om een voetpad aan te leggen dat vanuit het plangebied aansluit op het bestaande voetpad bij de Wetering en de Hogeweg (bibeko). Hieraan wordt opvolging gegeven.	
A.4	De weg Wetering is nu een sluiproute voor woon werk verkeer van en naar de rotonde op Rome alsmede de route naar de plaatselijke supermarkt Coop aan de Burgemeester van Randwijkstraat. Omdat dit een sluiproute is wordt er veel te hard gereden en de snelheid beperkende maatregelen zijn niet voldoende. (verkeerspunaise)	Door adviesbureau Buiten-Ruimte is een verkeersonderzoek uitgevoerd, dat wordt toegevoegd aan het plan. Hieruit blijkt dat er op een werkdag gemiddeld 214 voertuigen in de Wetering rijden. Hoewel niet uitgesloten kan worden dat verkeer ook via de Wetering richting bijv. de supermarkt rijdt, zal dit verkeer -het gelet op de directheid van de route- eerder via de Hogeweg (binnen bebouwde kom) en Koninginnelaan worden afgewikkeld. De intensiteit op de Wetering ligt ruim onder de streefwaarde voor de maximale intensiteit op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom zoals opgenomen in de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig. De V85 (85% van het verkeer rijdt deze snelheid of langzamer) in de Wetering is 37 km/uur. Dit is harder dan de toegestane snelheid van 30 km/uur, maar is lager de handhavingssnelheid van de politie. Aanvullende snelheidsremmende maatregelen zijn hierdoor niet nodig. Daarnaast is de snelheid van het verkeer in de Wetering geen onderdeel van dit project.	Het verkeerskundig onderzoek wordt verwerkt in het plan.
A.5	De weg: Weteringshoek is nu een sluiproute voor woon werk verkeer van en naar de Rotonde op Rome en naar de supermarkt Coop aan de Burgemeester van Randwijkstraat.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder A1 t/m A4. Bestaande verkeersproblemen zijn geen onderdeel van dit project. Het bestemmingsplan ziet op een toename van het verkeer door het plangebied die,	Verwezen wordt naar de aanpassing van het besluit onder A1 t/m A4.

	Het bedrijventerrein gaat over naar een woonwijk, zonder zichtbare kenmerken, er is geen aansluitend voetpad. Terwijl juist deze weg ook fungeert als route om de woonwijk Ossewei alsmede de BSO Villa Verboven naar obs de Bogerd te leiden. Omdat dit een sluiproute is wordt er veel te hard gereden en de snelheid beperkende maatregelen zijn niet voldoende. Voor voetgangers zou het veiliger zijn als er voetgangpad kwam vanaf de Burg van Randwijkstraat met een oversteekplaats naar het voetpad in de Weteringshoek. Enerzijds is er dan een duidelijke plaats voor de voetganger (in plaats van op de rijbaan). Anderzijds is het voor de gemotoriseerde weggebruiker dan duidelijk dat er een oversteekplaats is. De wegen C-D zijn dan ook de ideale (sluip)route voor de dagelijkse woon-werkverkeer verkeersbewegingen richting de straten Torenvalk, Aarkeland, Fazant, Bellefleur, Sterappel. Door de komst van de Weteringshoek zijn het aantal verkeersbewegingen van de Koninginnelaan duidelijk afgenomen. Deze nieuwe wijk zal dan ook een aanzienlijke toename hebben via deze sluiproutes. Want 35% van de 900 verkeersbewegingen verdeeld over de tijden 7:00 tot 9:00 en 16:00 tot 18:00 geeft wel degelijk zo'n 80 auto's extra elk uur!!	uitgaande van het verkeersonderzoek, zonder problemen verwerkt kan worden.	
A.6	De Kruising Wetering/Weteringshoek heeft weer een zogenaamde verkeerspunaise deze is veel te laag, hierdoor wordt de snelheid er niet voldoende uitgehaald.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder A.4.	Verwezen wordt naar de aanpassing van het besluit onder A4.
A.7	De bocht van de Weteringshoek naar het industrie/bedrijven terrein is te smal op voor het huidige verkeer. De bocht in combinatie met de parkeervakken zorgen dat er gedeeltelijk op de weg wordt geparkeerd. Het gevolg is dat de bestuurder de binnenbocht neemt, tegenliggend verkeer passeert in de smallere bocht met als gevolg reeds enkele frontale botsingen met tegenliggend verkeer. Dit alles met spelende kinderen in de directe omgeving.	De Weteringshoek is geen onderdeel van dit project.	Inspiraakreactie leidt niet tot aanpassing

	In deze bocht is namelijk de speeltuin voor de kinderen gelegen. Er is hier geen enkele afscheiding en daarbij is het ook niet zichtbaar voor het gemotoriseerde verkeer, dat je woonwijk met spelende kinderen benadert. Men wordt dus niet gestimuleerd om de snelheid te minderen.		
B.1	Reclamant geeft aan dat door wijzigingen in het plan zoals dat o.a. begin 2019 werd gecommuniceerd, het woongenot door overlast van lichten van auto's, die bij duisternis, in de woning schijnen. Daarnaast zal de waarde van de woning in grote mate negatief worden beïnvloed. Daarom verzoekt reclamant om het bestemmingsplan te wijzigen en de ontsluiting /aansluiting op de Hogeweg, tegenover nummer 77, terug te draaien. Hierdoor blijft de ontsluiting van de wijk Appelgaerde, overeenkomstig het oorspronkelijke idee, ter hoogte van de Wetering en niet voor de woning Hogeweg 77. Onderstaande afbeelding geeft het plan uit 2019 weer met daarop aangegeven de (nieuwe) woning van reclamant aangegeven met een groen kruis. 	Het plan zoals dat in 2019 is gecommuniceerd is een ander plan dan nu voorligt. Het plangebied is kleiner geworden. Concreet is het perceel kadastraal bekend gemeente Rossum, sectie E, nummer 421 geen onderdeel meer van het plangebied. Dat betekent dat opnieuw naar de tekentafel is gegaan. Om de gewenste kwaliteit te bereiken is het uitgangspunt om een zachte overgang naar het buitengebied te creëren gebleven. Met een smaller front aan de Hogeweg betekent dit dat ervoor is gekozen om de strook van woningen tussen Hogeweg 26 en de ontsluiting te laten vervallen en de ontsluiting en westelijk daarvan gelegen strook van woningen op te schuiven. Hierdoor blijft aan de zijde van de weilanden de kwaliteit vergelijkbaar met de situatie van het eerdere plan. De ontwikkelaar is bereid om, indien gewenst door de reclamant, met de reclamant af te stemmen over het aanleggen van groenblijvende beplanting in de vorm van bijvoorbeeld een haag op de kavel van de reclamant waardoor overlast van inschijnende lichten kan worden beperkt. Het staat de reclamant vrij om een verzoek om tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Een aanvraag voor een planschadevergoeding dient men bij het college van burgemeester en wethouders in.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing
C.1	Het ontbreken van enige ruimte tussen het nieuwe plan en de bestaande woonwijk. Dit geeft overlast.	Het realiseren van een nieuwe woonwijk gaat niet zonder enige toename van overlast. Het is niet gebruikelijk en ook niet mogelijk om tussen alle	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van

	- Het nieuwe plan wordt strak tegen de bestaande woonwijk aan gebouwd, zonder groenstrook of watergang. De tuin van de buren komt ca. 4 meter van het huis van reclamant te liggen. - Schuin achter de achtertuin van reclamant komt een grote parkeerplaats met de nodige geluidsoverlast. - In de nabije omgeving wordt een speelveldje gesitueerd. - Tegenover de woning van de reclamant wordt een twee -onder- I- kap gebouwd. - Er komt een pad te liggen voor de woning van reclamant welke doorloopt naar het nieuwe plan. Dit levert meer verkeer op. - De weg wordt ook doorgetrokken (in tegenstelling tot eerder plan) tot aan het nieuwe hoekhuis naast het perceel van reclamant wat leidt tot meer verkeersbewegingen. - Voor het huis van reclamant staan 4 parkeerplaatsen gepland. Dit gaat zorgen voor veel hinder, zoals inkijk, koplampen die binnen schijnen, geluidshinder etc.	woningen een groenstrook of watergang te realiseren. Met de reclamant is afgesproken dat een geluidsvoorziening wordt geplaatst aan het einde van de parkeerkoffer, welke is gelegen aan de zijde van de woning van de reclamant. In het plan wordt hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Het is (maatschappelijk) wenselijk dat kinderen in hun eigen buurt buiten kunnen spelen en bewegen. Daar hoort menselijk stemgeluid bij. Voor het beoordelen daarvan is geen wettelijk toetsingskader. De weg wordt niet doorgetrokken naar de nieuwe wijk voor gemotoriseerd verkeer, maar slechts voor langzaam verkeer en voor de, naast de woning van de reclamant, geprojecteerde hoekwoning. Overlast is zodoende niet te verwachten. Er is een eerste alternatieve invulling gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte van de Sterappel. Hierin is het aantal parkeerplaatsen van 4 naar 3 gegaan en is rondom de parkeerplaatsen groen toegevoegd. Deze alternatieve invulling is verwerkt in het plan. Aanvullend hierop zijn de bewoners van de Sterappel uitgenodigd voor een ontwerpessie om samen tot de meest wenselijke inrichting van de openbare ruimte in hun woonomgeving te komen. De ontwerpessie vond op 27 oktober plaats, maar heeft nog niet tot een gedragen alternatief geleid. Met die reden worden de bewoners van de Sterappel voor een vervolgoverleg uitgenodigd. Indien nodig zal het plan hierop in een later stadium worden aangepast.	een geluidsvoorziening tussen de parkeerkoffer en de kavel van de reclamant. Inspraakreactie leidt op dit moment niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het plan zal hierop later indien nodig worden aangepast.
--	--	---	--

C.2	De mogelijkheden om goed bereikbaar te blijven worden beperkt: - De huidige draaicirkel voor het huis van reclamant komt te vervallen - Het keren op oprit van reclamant is ongewenst - Door de parkeerplaatsen worden de opritten lastig toegankelijk en wordt de toegang erg krap.	Zoals hiervoor aangegeven is een eerste alternatieve invulling gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte van de Sterappel. Hierin is het aantal parkeerplaatsen van 4 naar 3 gegaan en is rondom de parkeerplaatsen groen toegevoegd. Ook zijn de bewoners van de Sterappel uitgenodigd voor een ontwerpssessie om samen tot de meest wenselijke inrichting van de openbare ruimte van hun woonomgeving te komen. Indien nodig zal het plan hierop in een later stadium worden aangepast.	Inspraakreactie leidt op dit moment niet tot aanpassing van het plan. Het plan zal hierop later indien nodig worden aangepast.
C.3	De grond onder de geplande groenstrook tussen tuin van reclamant en de parkeerplaatsen is in bezit van reclamant. De vier parkeerplaatsen kunnen beter geplaatst worden op de plaats waar de huidige drie parkeerplaatsen gesitueerd zijn. Zij komen dan in een groenstrook te liggen waar niemand er hinder van ondervindt;	Er is niet op de grond van de reclamant getekend. De bestaande drie parkeerplaatsen kunnen niet op de huidige plek blijven liggen, omdat hier een doorgang komt voor langzaam verkeer. Zoals hiervoor aangegeven is een eerste alternatieve invulling gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte van de Sterappel. Hierin is het aantal parkeerplaatsen van 4 naar 3 gegaan en is rondom de parkeerplaatsen groen toegevoegd. Dit is in het plan verwerkt. Ook zijn de bewoners van de Sterappel uitgenodigd voor een ontwerpssessie om samen tot de meest wenselijke inrichting van de openbare ruimte van hun woonomgeving te komen. Indien nodig zal het plan hierop in een later stadium worden aangepast.	Inspraakreactie leidt op dit moment niet tot aanpassing van het plan. Het plan zal hierop later indien nodig worden aangepast.
D.1	Parkeerfaciliteiten / toegankelijkheid De Sterappel De Sterappel is een doodlopende straat, waardoor het een beschut en veilig karakter heeft. De straat is niet erg goed toegankelijk voor verkeer en is beperkt in de parkeerfaciliteiten. Op de hoek van De Sterappel en het Aarkeland (nr. 26) is geen trottoir gemaakt. Dit is, zonder duidelijke reden, zo besloten bij de bouw/aanleg van de Sterappel. Dit maakt het voor kleine en grote vrachtwagens niet mogelijk om de straat van reclamant in te rijden. De draaicirkel die nodig	Zoals in reactie op inspraakreactie met nummer C ook is aangegeven is een eerste alternatieve invulling gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte van de Sterappel. De keerlus is verlegd. Hierdoor is het mogelijk dat auto's en hulpdiensten kunnen keren. De drie parkeerplaatsen aan het eind van de Sterappel komen te vervallen. Daarvoor komen er 3 terug voor Sterappel 8. En er worden er ook 2	Inspraakreactie leidt op dit moment niet tot aanpassing van het plan. Het plan zal hierop later indien nodig worden aangepast.

	is kan hier niet gemaakt worden. Hierdoor zijn alle bewoners van De Sterappel genoodzaakt om hun containers te plaatsen in De Bellefleur. Ook zijn de parkeerfaciliteiten in de straat zeer beperkt. Het trottoir in De Sterappel (tussen nr. 6 en nr. 8) is dagelijks bezet door 3 tot 5 auto's, de 3 parkeerplaatsen bij nr. 8 zijn vol en ook elders in de straat wordt gezocht in creatieve oplossingen om de auto te parkeren. In het contact tussen de straatbewoners wordt dit opgelost. Het vooruitzicht van 4 nieuwe woningen (2-onder-1-kap) geeft zorgen. Er zijn geen andere benutbare parkeermogelijkheden in de nabijheid.	opgenomen in het plan Appelgaerde. De 3 parkeerplaatsen worden overigens gerealiseerd buiten het plangebied. Voor de nieuwe woningen is de parkeerbalans sluitend. Het trottoir in De Sterappel is niet aangepast. Een deel van de bestaande en nieuwe woningen kan en moet overigens op eigen terrein parkeren. In de praktijk gebeurt dat heel vaak ook niet waardoor de druk op het openbaar gebied groter wordt. Het is goed dat reclamant aangeeft dat dit in het contact tussen bewoners wordt opgelost. De bewoners van de Sterappel zijn uitgenodigd voor een ontwerpssessie om samen tot de meest wenselijke inrichting van de openbare ruimte van hun woonomgeving te komen. Indien nodig zal het plan hierop in een later stadium worden aangepast.	
D.2	Zorgen over invulling vrije kavel Aansluitend op de erfgrans is een vrije kavel ingetekend. Reclamant maakt zich zorgen over de plaatsing van de woning op deze grond. Deze wordt dicht bij het huis van reclamant gebouwd en heeft impact op het uitzicht. Gezien de omvang van deze kavel vraagt reclamant zich af of hier daadwerkelijk één woning zal worden gebouwd of wellicht meer (bij)gebouwen in de toekomst. Reclamant dringt aan op maximaal één woning waarbij rekening gehouden wordt met het uitzicht van reclamant.	De situering van de woning is geborgd met een bouwvlak op de verbeelding. Dat het om maximaal 1 vrijstaande woning gaat is eveneens geborgd op de verbeelding met een maatvoeringsaanduiding en een bouwaanduiding, in combinatie met de regels. (vergunningvrij) bouwen van bijbehorende bouwwerken is mogelijk binnen de gehele bestemming Wonen – 1. Hiervoor gelden beperkingen ten aanzien van de oppervlakte, hoogte en afstand tot de zijdelingse perceelsgrens. De grens met het perceel van reclamant is in casu een zijdelingse perceelsgrens voor de vrijstaande woning, omdat deze woning aan de Hogeweg wordt ontsloten.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing
E.1	Zie inspraakreactie onder D.1 en D.2	Zie beantwoording inspraakreactie onder D.1 en D.2.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing
F.1	Begrenzing plangebied Reclamant is het niet eens met de begrenzing van het plangebied, omdat:	Ter beoordeling is slechts of het bestemmingsplan vanuit planologisch perspectief aanvaardbaar is en voorzien is van een deugdelijke ruimtelijke onderbouwing.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing

	• Het in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De reclamant geeft aan dat er een ruimtelijke samenhang bestaat tussen het plangebied en het perceel van de reclamant. • Dit perceel tot het exploitatiegebied behoort in de tussen de gemeente en Rubens Ontwikkeling B.V. in 2020 gesloten samenwerkingsovereenkomst. De reclamant kan zich niet aan de indruk onttrekken dat zijn perceel bewust geen onderdeel uitmaakt van het plangebied. Dat andere gronden die ook in de samenwerkingsovereenkomst waren betrokken nu eveneens geen onderdeel uitmaken van het plangebied is slechts een afleidingsmanoeuvre. Het voorontwerpbestemmingsplan is daarom in strijd met het beginsel van détournement de pouvoir, het evenredigheidsbeginsel, het vertrouwensbeginsel en het gelijkheidsbeginsel. De reclamant verzoekt de gemeente om de begrenzing van het plangebied aan te passen, in die zin dat tenminste het perceel van de reclamant tot het plangebied wordt gevoegd en er (woon)gebruiks- en bouwvoorschriften aan worden toegekend.	Of op basis van de anterieure overeenkomst tussen Rubens Ontwikkeling B.V. en de gemeente uit 2020 ook ruimere grenzen van het bestemmings-/exploitatieplangebied vastgesteld hadden kunnen worden, is in het kader van de beoordeling van het thans voorliggende voorontwerpbestemmingsplan niet relevant. Van schending van de door reclamant in haar inspraakreactie genoemde beginselen is geen sprake. De gemeente heeft geen afspraken van welke aard dan ook met de reclamant gemaakt, en is derhalve niet verplicht de grenzen aan te passen. De begrenzing van het plangebied blijft onveranderd.	
G.1	Belangen zijn niet verwerkt in voorontwerpbestemmingsplan De belangen van de reclamant zijn niet verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan. Op zijn perceel zijn in het voorontwerpbestemmingsplan namelijk geen bouwkavels (twee) ingetekend. Dit was wel onderdeel van afspraken die eerder tussen de reclamant en Rubens Ontwikkeling B.V. zijn gemaakt.	De gemeente heeft geen afspraken met de reclamant gemaakt over de invulling en begrenzing van het plangebied derhalve is nakoming ervan door de gemeente niet aan de orde. Het plangebied zal niet uitgebreid worden, de twee gevraagde woningen worden niet toegevoegd.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing.
G.2	Belemmering privacy en bedrijfsvoering/ onderhoud sloot Het voorontwerpbestemmingsplan belemmert de privacy en bedrijfsvoering van de reclamant. In een eerder plan was voorzien in een groene buffer tussen het perceel van de reclamant en de nieuwe woningen, nu is slechts sprake van een sloot. De bebouwing komt daardoor dichterbij. Onduidelijk is hoe het onderhoud van de sloot is geregeld.	In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de bedrijfsvoering van de reclamant. De milieuzone die zijn bedrijf toebehoort wordt gerespecteerd. In deze zone worden geen nieuwe gevoelige functies (woningen) mogelijk gemaakt. Het oude plan ging uit van een groter plangebied en meer woningen. Het stedenbouwkundig concept was ook anders, met meer hoger opgaand groen. In	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing.

		het voorliggende plan is gekozen om meer aan te sluiten bij de kenmerken van het gebied (openheid). Daarnaast moet voorzien worden in een bepaalde waterbergingsopgave. De door reclamant genoemde sloot betreft een B-watergang die volledig op het eigendom van Rubens Ontwikkeling B.V. ligt. Toegankelijkheid is aan de orde vanaf de nieuwe aangrenzende woonpercelen, die ook een onderhoudsverplichting van de watergang krijgen opgelegd bij de aankoop van het perceel. Via een kettingbeding met boete is doorlegging van het onderhoud aan een opvolgende eigenaar geborgd.	
G.3	Gebrek in legenda verbeelding Het is onduidelijk wat de groene rand over 'Wonen' langs 'Water' betekent. Dit is niet opgenomen in de legenda van de verbeelding.	Op de hardcopy verbeelding lijkt het te gaan om een groene rand. Het betreft hier echter een blauwe arcering over de gele bestemming 'Wonen' heen die een vrijwaringszone ten behoeve van de naastgelegen watergang aangeeft. Deze blauwe arcering is in de legenda opgenomen onder 'Gebiedsaanduidingen' en betreft de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone – Watergang'.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing.
G.4	Compensatie De reclamant vraagt de gemeente hoe de impact van de nieuwe woonwijk op zijn perceel wordt gecompenseerd dan wel de afspraken die eerder zijn gemaakt (twee bouwkvelds op zijn perceel) worden nagekomen.	De gemeente kan geen afspraken nakomen die zij niet gemaakt heeft. Het staat de reclamant vrij om een verzoek om tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Een aanvraag voor een planschadevergoeding dient men bij het college van burgemeester en wethouders in.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing.
H.1	Parkeren aan achterzijde perceel reclamant Tijdens de inloopavond is aan de achterzijde van het perceel van de reclamant een groene invulling gepresenteerd. Het plan is daarna veranderd naar een invulling met parkeren. Auto's blokkeren het zicht, zeker als er busjes worden geparkeerd.	Auto's zijn circa 1,60 meter hoog. Een erfafscheiding aan de achterzijde van een woonperceel is normaliter circa 1,80 meter hoog. Een blokkering van het zicht is daardoor niet aan de orde. Indien een bus (circa 2,60 meter hoog in geval van een hoge bus) wordt geparkeerd, zal deze circa 80 centimeter boven de erfafscheiding uit steken. Gezien het incidentele karakter van deze beperkte belemmering van het zicht zien wij geen aanleiding dit aan te passen. Een blijvende verhoogde schutting waarmee incidenteel geparkeerde hogere	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing

		bussen zorgt voor een grotere blokkade van het zicht.	
H.2	Achterpad voor nieuwe woningen aan achterzijde perceel reclamant De ingang van het achterpad van de nieuwe woningen ligt dichtbij de tuin van de reclamant. Dit gaat ten koste van de privacy.	Het achterpad wordt alleen gebruikt door langzaam bestemmingsverkeer (bewoners van de aangrenzende nieuwe woningen) en geeft door de hoge afscheiding aan de randen geen inkijk in de tuin of woning van de reclamant.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing.
H.3	Afwatering De reclamant maakt zich zorgen over de afwatering van zijn perceel en dat van de nieuwe woningen: • De afwatering van het tuinhuis in de tuin van de reclamant loopt nu via de sloot aan de achterzijde van het perceel. Als die sloot verdwijnt moet de afwatering worden geregeld. • Er is een hoogteverschil tussen het perceel van de reclamant en het plangebied. De reclamant maakt zich zorgen over de aansluiting en afwatering (reclamant wil geen wateroverlast in zijn tuin) en wil hierover vooraf garanties.	Bij de uitvoering van het bestemmingsplan zal de ontwikkelaar ervoor te zorgen dat de afwatering goed geregeld blijft indien de sloot verdwijnt. Tussen de ontwikkelaar en de reclamant is hier eerder al over gesproken. Wij hebben de ontwikkelaar hier nogmaals op gewezen. Het is aan de reclamant en de ontwikkelaar hierover voorafgaand aan de werkzaamheden afspraken te maken.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing.
H.4	Wijze van realisatie rijwoningen • In het stedenbouwkundig plan is voor de hoekwoningen van de rijtjes aan de achterzijde van de reclamant een andere kaprichting opgenomen. Als dit wordt gerealiseerd is de hoogte aan de achterzijde van de woningen geen 4,5 meter. • In het voortraject is afgesproken dat voor de rijtjes aan de achterzijde van het De Meikers aan de achterzijde een lagere goothoogte geldt, namelijk 4,5 meter. In het bestemmingsplan is een hoogte van 7 meter opgenomen. Dit is veel te hoog en gaat ten koste van de privacy in de tuin van de reclamant.	In het stedenbouwkundig plan (of beeldkwaliteitsplan) dat bij het voorontwerpbestemmingsplan zit is voor de hoeken van de rijtjes geen andere kaprichting dan een langskap opgenomen. In de regels van het bestemmingsplan is via de bestemming 'Wonen – 3', die hier geldt, geregeld dat de goothoogte in afwijking van de ter plaatse opgenomen maximale goothoogte van 7 meter op de verbeelding aan de achterzijde maximaal 4,5 meter mag zijn. Dit kan niet via de verbeelding geregeld worden, omdat daarop slechts één goothoogte kan worden opgenomen en aan de voorzijde 7 meter geldt. In de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn de kaprichtingen niet vastgelegd. Dit zou wel toegevoegd kunnen worden, maar vinden wij vanuit het oogpunt beeldkwaliteit niet wenselijk. Het eventueel toepassen van een andere kaprichting voor de hoekwoningen bevordert de diversiteit en is daardoor kwaliteitsverhogend.	Inspraakreactie leidt niet tot aanpassing.

--	--	--	--