



Nijmegen

Raadsbesluit

Raadsvoorstel Bestemmingsplan Nijmegen Woonpark Oosterhout – 2
(rotonde Griftdijk)

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon (024) 329 90 30
Telefax (024) 323 59 92
E-mail griffie@nijmegen.nl

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

De raad van de gemeente Nijmegen,
bijeën in zijn vergadering van 20 december 2017;

Gelezen het voorstel van
het college van Burgemeester en Wethouders van 14 november 2017

Besluit,

1. De gegeven beoordeling van de ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Nijmegen Woonpark Oosterhout 2013 -2 (rotonde Griftdijk) vast te stellen;
2. Het bestemmingsplan Nijmegen Woonpark Oosterhout 2013 -2 (rotonde Griftdijk) gewijzigd vast te stellen, overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het bestand NL.IMRO.BP28002-VG01, met bijbehorende bestanden;
3. Geen exploitatieplan vast te stellen als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening.

De voorzitter,

H.M.F Bruls

De griffier,

Y.A. van Delft

Reactienota

**m.b.t. ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan Nijmegen Woonpark
Oosterhout 2013 – 2 (rotonde Griftdijk)**

Gemeente Nijmegen
Afdeling Ruimtelijke Ordening
oktober 2017

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Nijmegen Woonpark Oosterhout 2013 – 2 (rotonde Griftdijk) heeft in de periode van 27 april 2017 tot en met 7 juni 2017 ter inzage gelegen. Bekendmaking heeft plaatsgevonden op de gemeentelijke website en in de Staatscourant van 26 april 2017.

Er zijn 4 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn verwerkt in deze nota. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. De ingediende zienswijzen zijn binnen de zienswijzentermijn ingediend en daarmee ontvankelijk.

De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien. Als onderdelen van de zienswijzen, niet expliciet worden genoemd, wil dit niet zeggen dat deze niet bij de beoordeling zijn betrokken.

1. Zienswijze ingediend door eigenaar Volsellastraat 19, 6515 DX Nijmegen;
2. Zienswijze ingediend Stichting Achmea Rechtsbijstand namens eigenaar Aquilastraat 5, 6515 DV Nijmegen;
3. Zienswijze ingediend door bewoners Volsellastraat nummers 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 35, 37, 38, 40, 42, 46, 48 te Nijmegen;
4. Zienswijze ingediend door 2 eigenaren wonende aan de Griftdijk.

Samenvatting en reacties zienswijzen

1. Zienswijze ingediend door eigenaar Volsellastraat 19, 6515 DX Nijmegen		
Datum indiening	Samenvatting zienswijzen	Reactie
2 mei 2017	1. Reclamant stelt dat in de planherziening geen rekening is gehouden met het feit dat de Volsellastraat de enige ontsluitingsweg voor de bewoners aan o.a. de Aquilastraat, Weefgewichtstraat, Fibulastraat, Imbrexstraat, Ligulastraat en Gladiusstraat. Hierdoor staat de verkeersaansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk onnodig zwaar onder druk. 2. Verder ontstaan er gevaarlijke situaties voor spelende kinderen aan de Volsellastraat en voor fietsers die vanaf het fietspad (dat loodrecht op Volsellastraat 19 uitkomt) door het vele verkeer van de bewoners van bovengenoemde straten. 3. Reclamant ziet graag dat de nu aanwezige laatste stukje van de busbaan nabij de nieuwe rotonde wordt opengesteld voor bewoners van genoemde straten zodat de Volsellastraat wordt ontlast. Dit leidt volgens reclamant tot een betere verkeersdoorstroming op de Griftdijk en een veiligere verkeerssituatie voor spelende kinderen en fietsers.	1. De rotonde heeft geen invloed op het huidige verkeersbeeld van de wijk Woonpark Oosterhout. In de huidige situatie gaat het gemotoriseerd verkeer uit de genoemde straten via de Volsellastraat de wijk in en uit. Dit blijft zo bij realisatie van de rotonde, tenzij in de toekomst de gemeente in overleg met bewoners een andere verkeerscirculatie voorstaat. 2. Dit bestemmingsplan voorziet niet in het wijzigen van de huidige verkeersstromen binnen Woonpark Oosterhout. 3. Tijdens de inloopbijeenkomsten in 2016 is door een aantal bewoners de suggestie gedaan de aansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk voor autoverkeer af te sluiten. Het autoverkeer uit de achtergelegen wijk zou dan via een deel van de huidige busbaan naar de nieuw aan te leggen rotonde moeten worden geleid. Voordeel hiervan is dat dit de afwikkeling van het verkeer op de Griftdijk kan verbeteren. Om die reden heeft het college in 2016 besloten deze suggestie mee te nemen in het pakket van wenselijke aanvullende maatregelen. Bij de nadere uitwerking is gebleken dat er voor een aantal bewoners ook nadelen aan deze maatregel zijn verbonden en dat een voor de weggebruikers herkenbare en veilige aansluiting van de

		Volsellastraat op de Terralaan nadere studie vergt. De gemeente heeft om die reden besloten een mogelijke afsluiting van de aansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk niet te koppelen aan de rest van de maatregelen in de verkeersmaatregelen in de westflank van de Waalsprong. De gemeente wil deze problematiek verder gaan bespreken met de aanwonenden van de betreffende straten.
--	--	--

Conclusie: Deze zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Zienswijze ingediend Stichting Achmea Rechtsbijstand namens eigenaar Aquilastraat 5, 6515 DV Nijmegen		
Datum indiening	Samenvatting zienswijzen	Reactie
2 mei 2017	1. Reclamant woont nu dichtbij een straat (de Terralaan) die enkel toegankelijk is voor openbaar vervoer, die mogelijk in de toekomst verandert in een doorgaande weg voor al het verkeer. Het is dan gedaan met zijn rust, uitzicht, privacy, etc. En kan leiden tot waardedaling van zijn huis 2. Welke gevolgen heeft de aanleg van de rotonde op de verkeersveiligheid van de kinderrijke buurt.	1. Dit bestemmingsplan maakt het niet mogelijk dat een gedeelte van de Terralaan dat nu slechts toegankelijk is voor openbaar vervoer wordt opengesteld voor het doorgaande autoverkeer, temeer omdat het aansluitende bestemmingsplan (ter hoogte van de Aquilastraat) van de Terralaan dit ook onmogelijk maakt. 2. De rotonde wordt voorzien van vrijliggende fietspaden en aan één zijde een voetgangersoversteek. Daarmee zal de rotonde een veiligere oversteek van de Griftdijk vormen dan nu het geval is. De verwachte gevolgen zijn dus positief te noemen voor de verkeersveiligheid.

	3. Door alleen maar een bestemmingsplan te maken voor de rotonde, wordt ten onrechte voorbij gegaan aan de beoogde grote gevolgen van de rotonde op de verkeerssituatie in de omgeving. Het is voor reclamant dan ook onbegrijpelijk dat niet de beoogde verkeerssituatie wordt meegenomen. Er is niet bekeken wat de ruimtelijke invloed daarvan is op de woon- en leefomgeving van reclamant. De aanleg van de rotonde leidt tot een onontkoombare wijziging van de verkeerssituatie. 4. Reclamant kan zich niet aan de indruk onttrekken c.q. hij sluit niet uit dan een mogelijk gevolg van de knip op de Griftdijk dat de Terralaan in de toekomst wordt open gesteld voor doorgaand verkeer. Deze mogelijke wijziging leidt tot hele andere verkeersstromen en heeft dan ook een enorme invloed op het woon- en leefgenot van veel bewoners. 5. De aanleg van de rotonde is de aanzet tot een grote verandering. Die verandering heeft betrekking op de verkeersafwikkeling. In dat kader moet er verkeerskundig onderzoek worden uitgevoerd. Uit dat onderzoek kan ook blijken dat de nieuwe beoogde situatie vanuit ruimtelijk oogpunt onmogelijk of onwenselijk is. In dat geval is het verspilde tijd, moeite	3. De verkeerscirculatie blijft ongewijzigd. Ten opzichte van de huidige situatie wordt alleen de geplande ontsluiting Grote Boel aan de oostzijde van de rotonde toegevoegd als wijkontsluiting op de Griftdijk. In de oorspronkelijke planvorming van Groot-Oosterhout waaronder de wijken De Elten en Grote Boel is de rotonde al ruimtelijk afgewogen en voorzien. 4. Tijdens de inloopbijeenkomsten in 2016 is door een aantal bewoners de suggestie gedaan de aansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk voor autoverkeer af te sluiten. Het autoverkeer uit de achtergelegen wijk zou dan via een deel van de huidige busbaan naar de nieuw aan te leggen rotonde moeten worden geleid. Voordeel hiervan is dat dit de afwikkeling van het verkeer op de Griftdijk verbetert. Om die reden heeft het college in 2016 besloten deze suggestie mee te nemen in het pakket van wenselijke aanvullende maatregelen. Bij de nadere uitwerking is gebleken dat er voor een aantal bewoners ook nadelen aan deze maatregel zijn verbonden en dat een voor de weggebruikers herkenbare en veilige aansluiting van de Volsellastraat op de Terralaan nadere studie vergt. De gemeente heeft om die reden besloten een mogelijke afsluiting van de aansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk los te koppelen van de rest van de maatregelen in de verkeersmaatregelen in de westflank van de Waalsprong. De gemeente wil deze problematiek eerst verder gaan bespreken met de aanwonenden van de betreffende straten. 5. De noodzaak van een verkeersonderzoek onderschrijft de gemeente niet. De rotonde zorgt voor een betere afwikkeling van het verkeer vanuit Woonpark Oosterhout en de Grote Boel op de Griftdijk. De rotonde draagt ook bij aan het beheersen van de snelheden van het autoverkeer op de Griftdijk. Daarnaast is de rotonde nodig in het kader van het realiseren van de bewonersvriendelijke knip. De rotonde zelf leidt niet tot een
--	--	--

	en geld om een bestemmingsplanprocedure te starten en/of een rotonde aan te leggen. Reclamant vindt het ontbreken van een verkeersonderzoek ten aanzien van de gewenste toekomstige verkeersontwikkeling dan ook een gebrek aan dit bestemmingsplan waardoor deze niet vast gesteld kan en mag worden. Dit verkeersonderzoek kan inzicht geven wat de gevolgen zijn voor de verkeersintensiteit voor de straten waar het om gaat, de verkeersveiligheid, de leefbaarheid van de betreffende straten.	toename van verkeer welke een verkeersonderzoek rechtvaardigt.
--	---	---

Conclusie: Deze zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Zienswijze ingediend door bewoners Volsellastraat		
Datum indiening	Samenvatting zienswijzen	Reactie
6 juni 2017	1. Reclamanten stellen dat op 6 juli 2016 de gemeenteraad heeft ingestemd met de zuidelijke knip in de Griftdijk in combinatie met aanvullende maatregelen. De gemeenteraad heeft hier ook budget voor beschikbaar gesteld. In het raadsbesluit is de komst van de rotonde daarom gekoppeld aan de openstelling voor ontsluitingsverkeer uit de wijk van de busbaan tussen de Griftdijk en de Volsellastraat en afsluiting van de kruising Volsellastraat met Griftdijk voor autoverkeer. Het voorliggende bestemmingsplan is in strijd met uw eerdere besluitvorming.	1. De suggestie om de kruising Volsellastraat/Griftdijk voor autoverkeer af te sluiten is in het raadsvoorstel beschreven als een aanvullende maatregel. Het betreft geen toezegging. In het raadsvoorstel zijn ook risico's benoemd die de uitvoering van de verschillende maatregelen beïnvloedt. Momenteel heeft de gemeente alle maatregelen in een fase van verder onderzoek, uitwerking of voorbereiding op uitvoering. U heeft van de gemeente hierover een huis-aan-huis brief ontvangen met de stand van zaken. Met betrekking tot de Volsellastraat ziet de gemeente de noodzaak tot een verdere bestuurlijke afweging, gelet op het wisselende draagvlak voor deze maatregel, maar ook gelet op de extra kosten. Ten aanzien van de Volsellastraat wil de gemeente met de direct betrokkenen (Volsellastraat en omliggende straten) of een vertegenwoordiging daarvan een apart overleg hebben. Het ontwerp van de rotonde zelf sluit een aanpassing van toekomstige aanpassingen aan de verkeerscirculatie in de wijk niet uit. Los van de uitkomst van de bestuurlijke afweging is het

	2. De afsluiting van de Volsellastraat is meerdere keren benoemd richting bewoners. In het ontwerpbestemmingsplan is de verschuiving van de ontsluiting niet meegenomen. Het bestemmingsplan is zonder actieve communicatie richting bewoners ter inzage gelegd. 3. Voorafgaand aan de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn informatieavonden georganiseerd voor betrokkenen en omwonenden. Dit waarden reclamanen enorm. Hierbij is benoemd dat afsluiting van de Volsellastraat één van de maatregelen is om de verkeersoverlast te beperken. Om alle vragen en antwoorden van deze avonden te bundelen is een document opgesteld. Hierin is het verschuiven van de ontsluiting Volsellastraat naar de rotonde Grote Boel benoemd en zelfs gekoppeld aan een planning. 4. Het bestemmingsplan voor de rotonde en afsluiting Volsellastraat zou in samenspraak met bewoners worden verkend en uitgewerkt. Dit is niet gebeurd. Bij besluitvorming in juli 2016 is ter onderbouwing een notitie bijvoegd ("Afronding hoofdwegenstructuur Waalsprong, verkenning van de varianten west- en oostflank, gemeente Nijmegen, juni 2016". Hierin staat. <i>"Een rotonde bij de Aquilastraat... zal in combinatie hiermee ook de verkeerscirculatie naar/via de Volsellastraat worden aangepast. Voorgesteld wordt de huidige lastige aansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk te vervangen door een ontsluiting via de</i>	ontwerp van de rotonde zelf voldoende robuust voor verschillende verkeerssituaties. 2. Zie reactie onder 1. 3. Op de informatieavonden was het centrale thema het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Griftdijk en het beperken van de hinder van dit verkeer voor de aanwonenden. Eén van de zaken die tijdens de avonden daarnaast aan de orde zijn gesteld betrof de door bewoners van de Volsellastraat ondervonden hinder van het autoverkeer in die straat. Deze hinder staat op zich los van de aanpak van de verkeersproblematiek op de Griftdijk, maar omdat een wijziging van de verkeerscirculatie in de Elten gecombineerd kan worden met de aanleg van de rotonde is deze aanvankelijk wel opgenomen in het maatregelenpakket. Uit een nadere analyse van deze aanpassing is gebleken dat het wijzigen van de ontsluitingsroute een grotere impact heeft dan in eerste instantie was voorzien. De aansluitingen van de Terralaan moeten worden aangepast en het wijzigen van de route heeft gevolgen voor de leefomgeving van andere bewoners van de wijk. 4. Zie reactie onder 1 en 3.
--	---	--

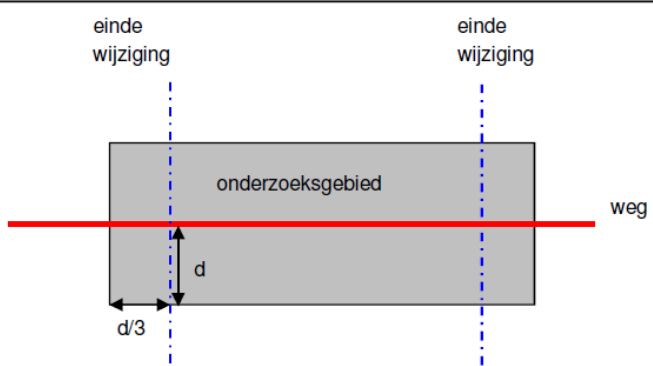
	<i>rotonde en de busbaan Terralaan. Dit alles vergt een bestemmingsplanwijziging en zal in samenspraak met de omwonenden en het vervoersbedrijf worden verkend en uitgewerkt.”</i> 5. Reclamanten stellen dat vanaf 2015 onderzoek is uitgevoerd naar het afronden van de verkeersstructuur voor de westflank van de Waalsprong. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad besloten in te stemmen met de zuidelijke knip met aanvullende verkeersmaatregelen. Bij uitwerking blijkt nu kennelijk dat afsluiting van de Volsellastraat hinder geeft aan enkele omwonenden. Daarom is deze maatregel niet meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Nader onderzoek is nodig voor een bestuurlijke afweging. Reclamanten zijn van mening dat dit onderzoek reeds is uitgevoerd in de periode oktober 2015 tot juli 2016. De conclusie van dit onderzoek is juist dat de realisatie van een rotonde wenselijk is in combinatie met de afsluiting van de Volsellastraat. 6. Reclamanten zien graag een openstelling voor ontsluitingsverkeer uit de wijk op de nieuwe rotonde vanwege: • De volgens reclamanten onveilige onoverzichtelijke in- en uitrit van de wijk via de Volsellastraat kan vervangen worden door een verkeersveilige rotonde met ruim voldoende capaciteit. Ook fietsers worden dan gedwongen via de rotonde of aangepaste andere locaties de Griftdijk over te steken; • Verschuiving van de ontsluiting vergroot de leefbaarheid en veiligheid van de hele wijk. De populaire speeltuin bij de Aquillastraat is voor nagenoeg voor alle kinderen uit de wijk alleen te bereiken na het oversteken van de Volsellastraat. Na verschuiving van de ontsluiting is dit een verkeersarme straat, waar kinderen veiliger kunnen oversteken; • Verschuiving van de ontsluiting vergroot de verkeersveiligheid voor fietsers uit de hele wijk.	5. In de periode oktober 2015 tot juli 2016 is in eerste instantie duidelijk geworden dat er bewoners zijn die pleiten voor het wijzigen van de verkeerscirculatie. Daarna is gebleken dat een dergelijke wijziging ook op nadelen stuit. Een nadere afweging en overleg met alle betrokkenen moet nog plaatsvinden. 6. De hier aangedragen argumenten zullen worden meegenomen in de nadere afweging. Uw punt over de gladheidbestrijding is besproken en op basis van de gemeentelijke prioriteitstelling uit de nota Grip op Gladheid en de norm dat iedere bewoner binnen een straal van 350 m een gestrooide route kan bereiken, zal de Volsellastraat niet in de strooiroute worden opgenomen. De hellingsgraad van deze weg is ook niet van dien aard, dat deze op basis daarvan kan worden opgenomen in de strooiroutes. Wel kunt u als aanwonenden een strooikist aanvragen via het gemeentelijke digitale loket.
--	---	--

	Het fietspad naast de busbaan kruist net als de busbaan de Volsellastraat. Dit levert volgens reclamanten gevaarlijke situaties op, omdat automobilisten snel de busbaan willen oversteken, hierbij niet altijd goed zicht hebben op het fietsverkeer, of niet op de busbaan willen blijven staan. • Het andere grote fietspad door de wijk komt uit op de Volsellastraat. De combinatie met ontsluitingsverkeer vormt een risico in de verkeersveiligheid. • Verschuiving van de ontsluiting vergroot de leefbaarheid en veiligheid in de Volsellastraat. • Bij gladheid is de oplopende Volsellastraat problematisch. De straat ligt niet binnen een hoofdstrooiroete. 7. Mocht u als raad besluiten dat de nieuwe wijkontsluiting geschiedt via de rotonde, dan zijn reclamanten bereid om “een steentje bij te dragen” aan de afsluiting door bijvoorbeeld een muurtje te metselen dat kan begroeien met bloemen en planten. 8. In het kader van goede ruimtelijke ordening en vanwege het voortraject verzoeken reclamanten het ontwerpbestemmingsplan aan te passen door het onderliggende verkeersonderzoek uit te breiden met meetpunten voor de woningen die geluid ervaren van de busbaan en hierbij rekening te houden met ontsluitingsverkeer vanuit de wijk.	7. Mocht in de toekomst gekozen worden voor een andere wijkontsluiting dan is dit aan het college van Burgemeester en Wethouders voorbehouden. 8. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek is een reconstructieonderzoek omdat er fysieke wijzigingen aan de weg plaatsvinden. (aansluiting Grote Boel en instellen knip) Het onderzoeksgebied is begrensd door de wettelijke zonebreedte. Aan het einde van het gebied dat gewijzigd wordt loopt het 1/3 x de zonebreedte door. Dit is geen wettelijk voorschrift maar een gangbare werkwijze die voortvloeit uit de Handleiding Akoestisch Onderzoek Wegverkeer-2009 (HAOW-2009) van Rijkswaterstaat. Nu deze richtlijn is gevolgd, is er geen aanleiding het onderzoek ook uit te breiden met meetpunten voor de woningen die geluid ervaren van de busbaan
--	--	--

Conclusie: Deze zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Zienswijze ingediend door 2 eigenaren wonende aan de Griftdijk

Datum indiening	Samenvatting zienswijzen	Reactie
7 juni 2017	1. Reclamanten bestrijden dat de wijziging van de verkeersstructuur valt binnen de bandbreedte van het MER. 2. Zelfs al zou het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming zijn met de van toepassing zijnde MER, dan nog is er geen in rechte vaststaand verkeersbesluit om een zuidelijke knip te realiseren op de Griftdijk	1. Op 22 februari 2006 heeft de raad besloten een (noordelijke) "bewonersvriendelijke knip "tussen Groenestraat en Stationsstraat te plaatsen (welke wordt gerealiseerd "als het leefklimaat van de aanwonenden op de griftdijk teveel wordt aangetast") . Dit raadsbesluit is nadien niet gevolgd door verkeersbesluiten voor de "noordelijke" knip. Op 13 juli 2016 heeft de raad besloten "over te gaan tot het verplaatsen van de knip in de Griftdijk Noord naar een locatie direct ten zuiden van de Terralaan (busbaan) en realisatie van aanvullende verkeersmaatregelen ". Dit besluit past binnen de bandbreedte van de bouwstenen zoals die in het MER Waalsprong 2003 en de Aanvulling MER Waalsprong 2007 zijn onderzocht. Zo staat in het hoofdrapport MER 2003 aangegeven (blz. 43) : <i>"In de Voorgenomen activiteit is de verkeersknip in de Griftdijk gedacht ten zuiden van de Fruitlaan (inmiddels heet dit deel Terralaan / Aquilastraat), globaal ter hoogte van de Van Boetselaarstraat. Een andere optie is om de verkeersknip direct ten zuiden of direct ten noorden van de rotonde Dorpensingel-Groenestraat te leggen (...).</i> <i>Op 27 juni 2017 is een verkeersbesluit genomen voor de zuidelijke knip.</i> 2. Verkeersbesluiten betreffen volgens de jurisprudentie uitvoeringsbesluiten, die een eigen rechtsgang kennen (zie bijvoorbeeld Uitspraak 201402611/1/R2, Nijmegen). Jurisprudentie laat ook zien dat dergelijke besluiten in later stadium dan de bestemmingsplanprocedure genomen kunnen worden (uitspraak 201309015/1/R4 Pijnacker-Nootdorp, uitspraak 201309013/1/R4). Zoals vermeld, is op 27 juni 2017 een verkeersbesluit voor de zuidelijke knip genomen, waartegen bezwaar is aangetekend. Mocht het te nemen verkeersbesluit voor de zuidelijke knip door de

	3. Het akoestisch onderzoek is te beperkt van opzet en onderzoekt niet wat de akoestische gevolgen zijn voor de noordelijke griftdijk en is daarmee in strijd met lid 2 van artikel 99 van de Wet geluidhinder. 4. Het geluidsniveau waarmee de woning van reclamanten wordt belast, is al hoger dan	bestuursrechter vernietigd worden, dan is niet op voorhand gebleken dat bij het niet doorgaan van de knip het treffen van andere verkeersmaatregelen onmogelijk is. 3. Voor het bepalen van het onderzoeksgebied is aangesloten op de werkwijze die Rijkswaterstaat hanteert (Handleiding akoestisch onderzoek wegverkeer-2012). De basis voor het onderzoeksgebied is de wettelijke zonebreedte langs het wegvak dat wordt gewijzigd. Vervolgens is het onderzoeksgebied in beide richtingen uitgebreid door het werkgebied 1/3 van de zonebreedte uit te breiden.  Als redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie zorgt voor een toename van de geluidsbelasting met 2 dB of meer op andere dan de te reconstrueren wegvakken de geluidsbelasting dan moet dit wegvak ook worden onderzocht (art. 99 lid 2 Wgh). De zuidelijk knip zorgt er voor dat de toename van het verkeer op de Griftdijk wordt geremd. Zonder knip zou het verkeer in de toekomst verdubbelen, met knip neemt het verkeer slechts in beperkte mate toe. Dit gegeven, in combinatie met de toepassing van stiller wegdek én een snelheidsverlaging van 60 km/ uur naar 50 km/ uur op het wegvak tussen Keizer Hendrik VI singel en de rotonde Stationsstraat leidt bij de woningen Griftdijk 176 en 178 van appellanten juist tot een verlaging van de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie. 4. Voor de woning griftdijk 176 van appellanten is nooit een hogere waarde vastgesteld. Bij een reconstructieonderzoek moeten de geluidsbelastingen
--	--	--

	wettelijk maximaal is toegestaan en een zuidelijke rotonde vermindert het geluidsniveau niet. Hiermee is het bestemmingsplan in strijd met lid 3 van artikel 99 van de Wet geluidhinder.	vóór en na de reconstructie met elkaar worden vergeleken. Naar aanleiding van zienswijzen van appellanten tegen andere bestemmingsplannen in het Waalsprongebied hebben wij ter hoogte van de woning van appellanten aanvullende berekeningen gemaakt waaruit blijkt dat de toekomstige geluidsbelasting met zuidelijke knip en stiller wegdek niet toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. <table><tr><th rowspan="2"><i>Griftdijk thv woning nr. 176</i></th><th colspan="2"><i>Verkeersintensiteiten</i></th><th rowspan="2"><i>Vmax in km/uur</i></th><th colspan="2"><i>Geluidsbelasting op</i></th></tr><tr><th><i>werkdag</i></th><th><i>weekdag</i></th><th><i>1,5 m</i></th><th><i>4,5 m</i></th></tr><tr><td>2015 huidige situatie</td><td>8.700</td><td>8.200</td><td>60</td><td>52 dB</td><td>54 dB</td></tr><tr><td>2015 lagere Vmax</td><td>8.700</td><td>8.200</td><td>50</td><td>51 dB</td><td>53 dB</td></tr><tr><td>2025 geen knip</td><td>16.800</td><td>16.000</td><td>50</td><td>53 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>2025 zuidelijke knip</td><td>10.300</td><td>9.800</td><td>60</td><td>52db</td><td>54db</td></tr><tr><td>2025 zuidelijke knip</td><td>10.300</td><td>9.800</td><td>50</td><td>50 dB</td><td>52 dB</td></tr></table> Bij bestemmingsplan Woonpark Oosterhout 2013-2 gaan we uit van de zuidelijk knip in de Griftdijk, waarvoor reeds op 27 juni 2017 een verkeersbesluit is genomen. .	<i>Griftdijk thv woning nr. 176</i>	<i>Verkeersintensiteiten</i>		<i>Vmax in km/uur</i>	<i>Geluidsbelasting op</i>		<i>werkdag</i>	<i>weekdag</i>	<i>1,5 m</i>	<i>4,5 m</i>	2015 huidige situatie	8.700	8.200	60	52 dB	54 dB	2015 lagere Vmax	8.700	8.200	50	51 dB	53 dB	2025 geen knip	16.800	16.000	50	53 dB	55 dB	2025 zuidelijke knip	10.300	9.800	60	52db	54db	2025 zuidelijke knip	10.300	9.800	50	50 dB	52 dB
<i>Griftdijk thv woning nr. 176</i>	<i>Verkeersintensiteiten</i>			<i>Vmax in km/uur</i>	<i>Geluidsbelasting op</i>																																					
	<i>werkdag</i>	<i>weekdag</i>	<i>1,5 m</i>		<i>4,5 m</i>																																					
2015 huidige situatie	8.700	8.200	60	52 dB	54 dB																																					
2015 lagere Vmax	8.700	8.200	50	51 dB	53 dB																																					
2025 geen knip	16.800	16.000	50	53 dB	55 dB																																					
2025 zuidelijke knip	10.300	9.800	60	52db	54db																																					
2025 zuidelijke knip	10.300	9.800	50	50 dB	52 dB																																					

Conclusie: Deze zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.