

Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Beneden-Leeuwen, Roggeveld Oost

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan “Beneden-Leeuwen, Roggeveld Oost” met bijbehorende stukken heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegen van 29 juni 2023 tot en met 9 augustus 2023.

Gedurende de periode van tervisielegging zijn vijf zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen en derhalve ontvankelijk.

Verslag

In deze Nota beantwoording zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen behandeld. Per onderdeel wordt een korte samenvatting gegeven, gevolgd door een inhoudelijke reactie. We geven ook aan of de reactie aanleiding geeft om het bestemmingsplan aan te passen. Dat de zienswijze is samengevat betekent overigens niet dat deze slechts gedeeltelijk is beoordeeld. Bij de beantwoording van de zienswijzen is de volledige reactie betrokken.

Hoofdstuk 1: zienswijzen

Zienswijze 1:

Reclamant vraagt aandacht voor de volgende punten:

1.1 Impact op de omgeving

Reclamant stelt dat de voorgestelde bestemmingswijziging kan leiden tot veranderingen in het landschap, verlies van groene ruimte en verstoring van de natuurlijke omgeving. Er wordt gewezen op mogelijk negatieve effecten ten aanzien van de leefbaarheid en welzijn van omwonenden, alsmede beschermde diersoorten.

Gemeentelijke reactie:

Middels uitgevoerde onderzoeken behorende bij het ontwerpbestemmingsplan is aangetoond dat onevenredige aantasting van het woonklimaat van omwonenden en beschermde diersoorten is uitgesloten.

In het kader van beschermde dier- en plantsoorten is een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. De conclusie van deze quickscan luidt als volgt:

"Steenuil

Aanvullend onderzoek naar het functioneel leefgebied steenuilen op en rondom de onderzoekslocatie is benodigd. Dit wordt uitgevoerd middels drie avondbezoeken in de periode 1 februari-30 april.

Kleine marterachtigen

Aanvullend onderzoek naar kleine marterachtigen dient te worden uitgevoerd middels 1 marterbox (Mostela) en 2 wildcamera's. Dit onderzoek kan jaarrond worden uitgevoerd, met een onderzoeks-duur van 6 weken in de periode 1 maart-1 september (actieve periode) of 12 weken in de periode 1 september-1 maart (najaar/winter).

Poelkikker

Nader onderzoek naar de poelkikker is benodigd. De poelkikker wordt onderzocht middels twee veld-bezoeken naar kooractiviteit in de periode mei-juni ('s avonds) en/of twee veldbezoeken overdag in de periode april-september waarbij volwassen individuen worden gevangen.

Grote modderkruiper

De aanwezigheid van de grote modderkruiper in de westelijke sloot kan worden aangetoond middels een gericht veldbezoek in de periode maart-oktober middels electrovisserij.

Algemene grondgebonden zoogdieren, amfibieën en vissen

Voor algemene grondgebonden zoogdieren, amfibieën en vissen geldt de zorgplicht. Voor werkzaamheden in de omgeving de sloot dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld om doden of verwonden van algemene vis- en amfibieënsoorten te voorkomen."

De benodigde nadere onderzoeken dienen nog uitgevoerd te worden. In de regels van onderhavig plan is middels een voorwaardelijke verplichting onder artikel 6.2.7 gewaarborgd dat de werkzaamheden binnen het plangebied uitsluitend toegestaan zijn nadat de benodigde nadere onderzoeken zijn uitgevoerd, waarbij uit de nadere onderzoeken dient te blijken dat de beschermde plant- en diersoorten niet onevenredig worden aangetast en geen ontheffing benodigd is op grond van de flora en faunawetgeving.

1.2 Verkeerssituatie

Reclamant vreest dat de beoogde ontwikkeling kan leiden tot verkeerscongestie, geluidsoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties. Gevreesd wordt een toename aan verkeer over de momenteel rustige Spijkerstraat. Daarbij wordt ook gesteld dat het, mede gelet op (eventuele) toekomstige woningbouwontwikkelingen, lastiger zal worden op de Van Heemstraweg te komen.

Gemeentelijke reactie:

Het plangebied wordt ontsloten op de bestaande weg middels drie aansluitingen op het Roggeveld en een aansluiting op het Wilgenveld. Deze wegen sluiten via het Korenveld, het Haverveld en het Boekweitveld aan op de Veldlaan welke weer aansluit op de doorgaande Van Heemstraweg. Deze wegen ontsluiten nu reeds het oostelijk deel van de nieuwe woonwijk 'Het Leeuwse Veld'. In dit deel van 'Het Leeuwse Veld' mogen conform de toelichting op het aldaar vigerende bestemmingsplan 'Partiële herziening Beneden-Leeuwen Zuid, Het Leeuwse Veld' maximaal 340 woningen worden gebouwd. Op dit moment kent het Leeuwse Veld 331 woningen. Met een generatie van 7,5 ritten per woning resulteert dit in 2.483 ritten per etmaal. Via de rotonde Veldlaan worden die afgewikkeld van en naar de Van Heemstraweg. Voor de Veldlaan en alle andere straten in Leeuwse Veld (een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 30km/h) geldt een maximale streefintensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook met een uitbreiding van het aantal woningen als gevolg van het Leeuwenkwartier (54 woningen met een ritgeneratie van 7,5 per woning = 405 ritten per etmaal) blijft de verkeersintensiteit ruimschoots onder de maximale streefwaarde van 6.000 motorvoertuigen per etmaal

Op basis van CROW-publicatie 281 'Toekomstbestendig parkeren' uit 2018 is voor het aantal verkeersbewegingen binnen het plangebied een gemiddelde genomen van 7,5 verkeersbewegingen per woning per etmaal. Dit gemiddelde is gebaseerd op de verschillende woningtypen en prijscategorieën die zijn voorzien in het plan en uitgaande van 'rest bebouwde kom' in een 'niet stedelijk gebied' (bron: CBS). De totale verkeersgeneratie komt hiermee op 405 verkeersbewegingen per dag ($7,5 \times 54$). Deze verkeersbewegingen worden verdeeld over de vier voorgenoemde ontsluitingen. Het Korenveld, het Haverveld, het Boekweitveld en de Veldlaan betreffen erftoegangswegen. Voor deze erftoegangswegen geldt een maximale capaciteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Zoals hiervoor reeds genoemd mag het oostelijk deel van 'Het Leeuwse Veld' maximaal 340 nieuwe woningen bevatten. Uitgaande van 7,5 verkeersbewegingen per woning per etmaal zal het aantal verkeersbewegingen vanuit deze woonwijk over de bestaande wegen maximaal 2550 bedragen ($7,5 \times 340$).

Gelet hierop kunnen de voorgenoemde wegen een verwachte toename van 405 verkeersbewegingen per dag als gevolg van het plan goed verwerken, waarbij ruim onder de capaciteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal wordt gebleven.

Voor wat betreft verkeersoverlast en onveilige situaties volgen wij reclamant niet. Immers betreft het een geringe toename aan verkeer. De wegenstructuur buiten het plangebied wijzigt niet, waardoor in alle redelijkheid niet verwacht kan worden dat hier verkeersoverlast optreedt als direct gevolg van de ontwikkeling Leeuwenkwartier.

Reclamant vreest een toename aan verkeer over de Spijkerstraat. Echter wordt het plangebied op geen enkele wijze (direct of indirect) ontsloten met de Spijkerstraat. Toename van verkeer als gevolg van de planontwikkeling is dan ook niet aan de orde.

1.3 Milieueffecten

Reclamant stelt dat de toekomstige bouw- en gebruiksactiviteiten negatieve milieueffecten kunnen hebben, zoals luchtverontreiniging, geluidsoverlast en verstoring van natuurlijk habitat. Er wordt gewezen op het belang deze aspecten te onderzoeken, serieus te nemen en waar mogelijk te mitigeren. Tenslotte vreest reclamant dat eventuele heiwerkzaamheden tijdens de bouw kunnen leiden tot (verdere) schade aan de eigen woning.

Gemeentelijke reactie:

Voor wat betreft de verstoring van de natuurlijke habitat verwijzen wij naar de beantwoording onder 1.1.

Geluidsoverlast

Wij volgen reclamant niet op welk vlak wordt gevreesd voor geluidsoverlast. Immers betreft het plan de realisatie van 54 grondgeboden woningen. Voor wat betreft de gevreesde geluidsoverlast betrekking heeft op de toename van verkeer hebben we reeds onder 1.2 geconcludeerd dat de toenames op de gehele woonwijk beperkt is. Daarbij betreffen de wegen erftoegangswegen, waarbij de snelheid laag is en geluidsproductie van autovoertuigen beperkt is. Daarnaast is er sprake van een behoorlijke afstand tussen de wegen in het Leeuwenkwartier en de woning van reclamant.

Luchtverontreiniging

Voorliggend plan ziet op de realisatie van 54 woningen. De ontwikkeling kan, gezien de beperkte omvang, worden aangemerkt worden als een project dat niet in betekenende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel 4 van de Regeling NIBM niet noodzakelijk. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden, gezien op voorhand is uit te sluiten dat de ontwikkeling van het plan een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit. De angst van reclamant is hiermee dan ook ongegrond.

1.4 Behoud van agrarisch gebied

Reclamant stelt dat behoud van agrarisch gebied van groot belang is voor de voedselproductie en het behoud van het landelijk karakter van het gebied. Voorts stelt reclamant dat het belangrijk is te zorgen voor een goede balans tussen bouwontwikkelingen en het behoud van agrarisch gebied.

Gemeentelijke reactie:

Woningbouwprogramma

Gemeente West Maas en Waal heeft haar woningbouwprogramma regionaal afgestemd in de 'Regionale woningbouwagenda Rivierenland 2020-2030'. Hierin zijn afspraken gemaakt over zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve nieuwbouwopgave. Regionale afstemmen moet zorgen voor voldoende woningen, voor de juiste doelgroepen en op de goede plek.

De kwantitatieve opgave voor de regio bedraagt 7.900 tot 12.550 extra woningen voor de periode 2020-2030. Er geldt een bandbreedte: de minimum variant is bepaald op basis van de Primos-bevolkingsprognose, andere varianten houden ook rekening met het inlopen van het huidige woningtekort en lokale omstandigheden.

Voor de gemeente West Maas en Waal is de ambitie om in de komende 10 jaar 450 tot 850 woningen te bouwen. Voorliggend plan draagt met de realisatie van 54 woningen bij aan de invulling van deze vraag.

Structuurvisie dorpen 2025

De Structuur dorpen 2025 van de gemeente West Maas en Waal is 30 april 2015 vastgesteld en vormt het strategisch beleidsdocument dat de ruimtelijke ontwikkeling van West Maas en Waal

op hoofdlijnen bevat. Centraal thema in de visie is de leefbaarheid in de dorpen. De komende jaren leiden sociale en economische ontwikkelingen tot veel veranderingen in de dorpen en in de relatie tussen de dorpen. Als uitwerking van de Visie Leefbaarheid Kernen 2030 wordt in de Structuurvisie voor de komende tien jaar aangegeven waarin moet worden geïnvesteerd. Er wordt ruimte geboden voor initiatieven die de identiteit en kwaliteit van de dorpen versterken.

In de structuurvisie zijn ontwikkelingsplannen voor de verschillende dorpen opgenomen. Voor Beneden-Leeuwen komt onder meer de ruimtelijke opgave voor de Van Heemstraweg naar voren. Deze opgave bestaat uit het creëren van een dorps karakter langs deze ontsluitingsweg. De aanleg van de zuidelijke rondweg N322 heeft grote gevolgen voor de verkeerskundige betekenis van de Van Heemstraweg. Aan de zuidzijde van de Van Heemstraweg zijn woningbouwlocaties, gepland, in ontwikkeling of reeds gerealiseerd. Zo ligt direct ten westen van het plangebied de woningbouwontwikkeling 'Het Leeuwse Veld'. Deze nieuwe woningbouwlocaties vormen hierbij de zuidelijke overgang tussen de open komgronden en de dicht bebouwde oeverwal. Bij deze ontwikkelingen is het wel van belang het landschap niet volledig dicht te bouwen en doorzichten naar het landschap en de weilanden in de komgebieden te behouden. Indien er sprake is van waterberging in de nabijheid van ontwikkelingslocaties moet deze als integraal onderdeel van de ontwikkeling worden meegenomen en ingezet om de ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling te versterken.

Voorliggend plan ziet op de realisatie van 54 woningen ten zuiden van de Van Heemstraweg. Omtrent de inrichting van het plangebied is meermaals overleg gevoerd. In het plan blijven de doorzichten naar het achterliggende landschap behouden. Ook is uitvoerig aandacht besteed aan de waterhuishouding in het plangebied onder meer door het behouden, verbinden en verbreden van de bestaande watergangen. Het plan is passend binnen de gemeentelijke structuurvisie.

1.5 Planschade

Reclamant stelt dat met de voorgenomen ontwikkeling planschade wordt geleden: de privacy en het vrije uitzicht verdwijnen, er ontstaat meer schaduw in de woning en de woning daalt in waarde.

Gemeentelijke reactie:

Voor zover reclamant van oordeel is dat er planschade ontstaat, bestaat te zijner tijd altijd de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (die o.b.v. art. 6.1 Wro losstaat van de bestemmingsplanprocedure) een verzoek tot planschade in te dienen op basis van een onherroepelijk bestemmingsplan.

Zienswijze 2:

Reclamanten vragen aandacht voor de volgende punten:

1.1. Veiligheid

- Reclamant is van mening dat de inrichting van Het Roggeveld ongeschikt is voor toename van verkeer: Zo is het trottoir 1,5 meter breed, welke in veel gemeenten minimaal 1,8 meter breed is. Ook heeft de straat een breedte van 4,5 meter.
- Het Roggeveld nodigt uit tot hard rijden: het betreft een vrije lange en zeer rechte straat zonder aanwezigheid van verkeer remmende faciliteiten.
- De kruising met Mina Kuppenpad is nu al zeer onveilig.
- Aansluitingen op het Leeuwenkwartier op het Roggeveld zorgt voor verkeersonveilige situaties door toename van kruisingen.
- De middelste ontsluiting van het Leeuwenkwartier op het Roggeveld ligt zeer dicht op uitritten van bestaande bebouwing.
- Reclamant heeft meerdere oplossingsrichtingen aangedragen.

Gemeentelijke reactie:

Voor de uitwerking van de wegenstructuur zijn de minimale ontwerprichtlijnen van het CROW aangehouden. Eveneens betreft in algemene zin het plangebied een opzet waarbij de verschillende verkeersstromen zijn gemengd.

Voor wat betreft de angst voor overlast willen we benadrukken dat de gemeente tot op heden terughoudend is met het plaatsen van drempels en wegversmallingen binnen een 30 km/h zone. Remmende en optrekkende auto's zorgen voor extra geluidsproductie, trillingen en uitstoot van schadelijke stoffen. Door de weginrichting trachten we op een meer natuurlijke wijze de rijsnelheid van het verkeer te matigen. Op kruisingen binnen het plangebied zijn cirkelvormige verkeersdrempels (punaies) aangelegd ter attentie. .

1.2.Aantal voorziene parkeerplaatsen

Onder verwijzing naar de bestaande hoge parkeerdruk in de omgeving Roggeveld, geven reclamanten aan dat er zorgen zijn over het aanbod aan parkeerplaatsen in de nieuwe woonwijk. Concreet stellen reclamanten op basis van eigen berekeningen en onder verwijzing naar de gemeentelijke Parkeernota 2019, dat het aantal van 40 parkeerplaatsen op privéterrein (zoals benoemd in het ontwerpbestemmingsplan) onjuist is. Terloops geven reclamanten aan dat hen onduidelijk is of bij de twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen verplicht is de ingetekende garage/bijgebouw als garage te beschouwen of dat dit ook als extra kamer/werkplek/bedrijf aan huis gebruikt kan worden. Voorts geven reclamanten hierbij aan dat hen onduidelijk is of hier de parkeernorm 'met garage' of 'zonder garage' geldt. Op basis van de eigen berekening komen reclamanten op een aantal van 30,5 of 31,3 parkeerplaatsen op privéterrein. Samen met de 88 parkeerplaatsen op openbaar terrein zou dit een totaal van 119 of 120 parkeerplaatsen opleveren.

Reclamanten verwijzen naar het ontwerpbestemmingsplan waar is gesteld dat in minimaal 118 parkeerplaatsen moet worden voorzien. Het baart reclamanten zorgen dat het aantal voorziene parkeerplaatsen krap is in aantal en er geen overloopgebied is waar bijvoorbeeld bezoekers zouden kunnen parkeren. Reclamanten stellen dat in de bestaande omliggende straten reeds een hoge parkeerdruk heerst en er regelmatig in de berm van het Roggeveld en Haverveld geparkeerd wordt. Reclamanten stellen dat dit voor onveilige situatie zorgt en noemen het instellen van een parkeerverbod als mogelijkheid om dit te voorkomen.

Gemeentelijke reactie:

Op basis van de Nota Parkeren 2019 van de gemeente West Maas en Waal zijn er 118

parkeerplaatsen benodigd. Voor onderhavig plan worden in totaal 128 parkeerplaatsen gerealiseerd. 40 parkeerplaatsen worden op privé terrein gerealiseerd en 88 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er wordt hiermee ruimschoots voldaan aan de parkeernorm van de gemeente. Binnen de gestelde parkeernormen vallen tevens de benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers. Gezien bovenstaande en het feit dat er tien meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd zijn er geen aanvullende parkeervoorzieningen benodigd.

1.3. Ontwerp wijk Leeuwenkwartier

1.3.1. Zicht

Reclamant is van mening dat de voorgenomen plannen het vrije uitzicht ontnemen op het groene maisveld, achterliggende weiland en de bomenrij aan o.a. de Spijkerstraat. De afstand tussen de bebouwing en de oost-west gerichte huizenblokken is erg klein.

Gemeentelijke reactie:

Uit jurisprudentie blijkt dat de Raad van State stelt dat er geen 'recht op uitzicht' voor omwonenden is. Bij planologische ontwikkelingen wordt namelijk uitgegaan van een normaal maatschappelijk risico. Dit houdt verband met het uitgangspunt dat iemand die deel uitmaakt van de maatschappij nou eenmaal wordt geconfronteerd met feitelijke of juridische veranderingen. In onderhavige situatie betreft het een ontwikkeling die in de lijn der verwachting ligt, gezien het plan grenst aan een bestaande (nieuwbouw)wijk en het plan passend is binnen het beleid van de gemeente.

Voor zover reclamant van oordeel is dat er planschade ontstaat, bestaat te zijner tijd altijd de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (die o.b.v. art. 6.1 Wro losstaat van de bestemmingsplanprocedure) een verzoek tot planschade in te dienen op basis van een onherroepelijk bestemmingsplan.

1.3.2. Groen

Reclamant is van mening dat de wijk erg versteend. Erg wordt veel steen toegepast, weinig groene ruimtes en nauwelijks bomen. Dit past minder bij het Leeuwse Veld, wat huist een erg groene wijk is.

Gemeentelijke reactie:

Wij volgens reclamant niet in zijn standpunt. De wijk biedt juist veel ruimte voor groen en biodiversiteit. Een belangrijk onderdeel hiervan is tevens het wateraspect welke terugkomt in de watergangen en de waterberging binnen het plangebied. Binnen het plangebied wordt een diversiteit aan plant- en boomsoorten toegepast in combinatie met groene parkeerplaatsen in de vorm van open betonstenen. Daarbij wordt tevens de centrale groene ruimte van het Leeuwse Veld doorgetrokken in het plangebied, hiermee sluit onderhavig plan goed aan op de bestaande woonwijk.

1.3.3. Elektra

Reclamant geeft aan dat er niet wordt gesproken over de capaciteit en de aanleg van elektra. In veel plekken in Nederland is het stroomnetwerk ontoereikend. Reclamant vraagt zicht af of hier rekening mee is gehouden.

Gemeentelijke reactie:

De initiatiefnemer heeft met de netwerkbeheerder gesproken. Hieruit blijkt dat het aansluiten van de beoogde woningen mogelijk is en er geen problemen zijn voorzien.

1.3.4. Afvalvoorziening

Reclamant vraagt zicht af hoe de afvalvoorziening in het Leeuwenkwartier wordt geregeld.

Gemeentelijke reactie:

In principe wordt het restafval ingezameld met ondergrondse containers die met de afvalpas geopend kunnen worden. Bij de ontwikkeling van een nieuwbouwplan is er vóór aanvang van de bouw afstemming met de projectontwikkelaar en gemeente over de locaties van de (ondergrondse) restafval containers en de openbare glas, textiel en papier containers.

Afhankelijk van het type bebouwing kunnen woningen voor gft, pmd en papier gebruik maken van eigen minicontainers of van verzamelcontainers in de wijk. Dit wordt nader bepaald.

Voor de plaatsbepaling van ondergrondse containers wordt rekening gehouden met tal van vastgelegde randvoorwaarden zoals loopafstanden, verkeerveiligheid, bereikbaarheid, de verwachte hoeveelheid afval en het voorkomen van overlast voor bewoners.

1.3.5. Laadvoorziening

Reclamant stelt dat in het plan niet voorzien in laadpunten voor elektrisch voertuigen. Bij het aanwijzen van een aantal parkeerplaatsen als laadparkeerplaatsen, zal het aantal parkeerplaatsen verder afnemen.

Gemeentelijke reactie:

In het plan zijn momenteel geen laadparkeerplaatsen ingetekend. Er wordt op voorhand niet uitgesloten dat er in de toekomst openbare laadpalen komen binnen het plangebied. Dit betreft echter een separate procedure waarvoor een verkeersbesluit genomen dient te worden. Dit staat los van onderhavig plan. Laden dient in eerste instantie op het eigen terrein plaats te vinden. Voor inwoners die niet over een plek op eigen terrein beschikken bestaat de mogelijkheid een openbare laadpaal aan te vragen. Laadpalen worden zelden op voorhand geplaatst, maar veelal op basis van werkelijke behoefte. Het vooraf plaatsen van laadinfrastructuur die niet of niet voldoende wordt gebruikt brengt onnodige kosten en ruimtegebruik met zich mee, en gaat ten koste van twee parkeerplaatsen voor brandstofauto's. Laadpalen worden namelijk in beginsel geplaatst bij bestaande parkeerplaatsen.

1.4. Natuur

Reclamanten stellen dat op planlocatie nu veel (beschermde) diersoorten voorkomen en vragen zich af hoe de natuur gecompenseerd gaat worden, nu met de beoogde ontwikkeling een groot deel van de locatie versteend gaat worden.

Gemeentelijke reactie:

Voor de beantwoording hiervan willen wij primair verwijzen naar onze beantwoording onder 1.1. Daarnaast speelt biodiversiteit een belangrijke rol binnen de planontwikkeling. Hiermee wordt voldoende ruimte geboden voor de aanwezige flora en fauna.

1.5. Bouwfase

Reclamanten vragen zich af wat de aanrijroute voor het bouwverkeer wordt. Door reclamanten wordt aangenomen dat dit niet door Het Leeuwse Veld zal zijn en geven aan hier graag in mee te denken. Ten aanzien van het bouwverkeer merken reclamanten op dat dit na twee jaar niet over bestaande weg zou mogen en vragen zich af hoe dit wordt opgelost. Voorts wordt door reclamanten opgemerkt dat er maar één inrit is van het Leeuwse Veld (te weten de Veldlaan), dit zou met name onveilig zijn bij calamiteiten. Ook heerst bij reclamanten bezorgdheid omtrent heiwerkzaamheden tijdens de bouw. Door reclamanten wordt de voorkeur gegeven aan het boren van de heipalen, gezien de verwachte schade aan de eigen, nieuwe woningen. Tenslotte vragen reclamanten zich af of het klopt dat de slootovergangen pas geplaatst worden nadat de bouw is afgerond.

Gemeentelijke reactie:

Afspraken over de bouwphase zoals de bouwweg, wijze van fundatie en het tijdstip van het plaatsen van slootovergangen, moeten nog worden gemaakt met de initiatiefnemer. Wij maken deze afspraken voorafgaand aan de realisatiefase. Uitgangspunt daarbij is het zoveel mogelijk beperken van hinder voor de omgeving. De ontwikkelaar is verplicht zich te verzekeren voor eventuele schade aan bestaande woningen. Wij zullen de zorgen van reclamanten meenemen in het vervolgproces wanneer er afspraken worden gemaakt over de bouwphase.

1.6. Onjuiste onderzoeken

Reclamanten merken op dat in de rapportages van de stikstofdepositieberekening en het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, alsmede in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgegaan van verouderde verkeersgegevens uit 2018. Volgens reclamanten was het Mina Kuppenpad destijds een doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer en daardoor een ontsluitingsweg voor de wijk Het Leeuwse Veld. Reclamanten geven aan dat het Mina Kuppenpad in de huidige situatie een fietspad is met naastgelegen trottoir en derhalve niet meer toegankelijk voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Gemeentelijke reactie:

De verkeerscijfers uit 2018 dienen als basis voor de berekening van toekomstige verkeersintensiteiten. De toekomst is immers vooraf niet meetbaar. Het gebruik van verkeerscijfers van voorgaande jaren is daarom gebruikelijk en niet afwijkend. Dat er bewust voor wat oudere verkeerscijfers is gekozen heeft ook te maken met de veranderingen die in 2020 en 2021 hebben plaatsgevonden. Als gevolg van Corona is het verkeersbeeld in die jaren sterk afwijkend en kan niet als basis dienen voor planvorming.

De invloed van de verkeersintensiteiten op het Mina Kuppenpad op de akoestische berekeningen zijn beperkt door de beperkte hoeveelheid verkeer die daar in basisjaar 2018 reed. De verkeersintensiteiten van op de Van Heemstraweg zijn daarin meer leidend. Bovendien was het Mina Kuppenpad nimmer een doorgaande weg, het was hooguit een ontsluiting voor het plandeel Leeuwseveld voor bestemmingsverkeer. Van grote wijzigingen in de verkeersstromen is daarom geen sprake. Zowel de stikstofdepositieberekening als het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï zijn geactualiseerd en aangescherpt maar leiden niet tot andere conclusies.

Zienswijze 3:

Reclamanten vragen aandacht voor het volgende punt:

1.1 Ontsluiting

In het plan zijn een drietal ontsluitingen op het Roggeveld voorzien. Reclamanten merken op dat één van de ontsluitingen (de middelste) precies voor het eigen woonkamerraam uit zou komen. Reclamanten geven aan dat dit een ongewenste inbreuk op de privacy zou betekenen, daar aanrijdende automobilisten rechtstreeks naar binnen zouden kijken. Voorts merken reclamanten op dat er met de beoogde ontsluiting hinder wordt verwacht van naar binnen schijnende koplampen van auto's.

Door reclamanten worden een drietal alternatieve ontsluitingsmogelijkheden in de directe nabijheid aangedragen, waarbij tenslotte wordt aangegeven dat men de middelste ontsluiting het liefst geheel ziet vervallen.

Gemeentelijke reactie:

Dat passanten in de woning kunnen kijken is nu ook al het geval. Voetgangers, fietsers en automobilisten kunnen nu ook door de aanwezige ramen de woning in kijken. Verkeer dat vanuit de ontsluiting op de woning afrijdt kan dat mogelijk ook, maar dat op zich is geen reden om daarvoor de ontsluiting elders te situeren. Een dergelijke situatie is vaker voorkomend, ook elders in de woonwijk. Het zorgpunt van lichtschijnsel van koplampen eveneens, en leidt naar ons oordeel evenmin tot een aanpassing van het plan.

Zienswijze 4:

Reclamant vraagt aandacht voor de volgende punten:

1.1 Verkeerssituatie

Reclamant merkt op dat er een drukkere verkeerssituatie zal ontstaan op het Roggeveld en het Korenveld en stelt dat al het verkeer via het Korenveld naar de Veldlaan gaat. Voorts stelt reclamant dat de bocht Korenveld-Roggenveld niet geschikt is voor zoveel verkeer. Reclamant vraagt waarom er niet gekeken wordt naar een andere ontsluitingsoptie, zoals een rechtstreeks uitgang vanuit de nieuwe woonwijk op de Van Heemstraweg.

Gemeentelijke reactie:

Voor beantwoording verwijzen we naar de beantwoording onder 1.2.

1.2 Natuur

Reclamant stelt dat verschillende beschermende vogelsoorten langs de rand van de planlocatie broedlocaties hebben en dat deze zullen verdwijnen als hun leefgebied wordt aangetast.

Gemeentelijke reactie:

Voor beantwoording verwijzen we naar de beantwoording onder 1.1.

1.3 Bouwlocatie(s)

Reclamant merkt op dat de locatie is aangewezen als bouwlocatie en vraagt zich af waarom eerder aangewezen bouwlocaties (zoals Het Leeuwse Veld Midden) niet eerst worden afgemaakt.

Gemeentelijke reactie:

Voorliggend plan betreft een initiatief van externen, welke niet gestimuleerd is vanuit de gemeente. Er is een plan ingediend welke passend is binnen zowel de provinciale als de gemeentelijke beleidsregels. Tevens is middels de ladder van duurzame verstedelijking aangetoond dat er een kwantitatieve én kwalitatieve behoefte is aan de woningen. Hierop is vanuit ons een positief besluit genomen op de gewenste ontwikkeling. Het plan staat hiermee los van eerdere bouwlocaties zoals Het Leeuwse Veld Midden.

1.4 Fietspad

Reclamant vraagt wat er gebeurt met het bestaande fietspad (Mina Kuppenpad).

Gemeentelijke reactie:

Het fietspad aan het Mina Kuppenpad blijft in dezelfde vorm behouden, hier vinden geen verdere wijzigingen plaats.

1.5 Vrij uitzicht

Reclamant merkt op dat de eigen woning is gekocht met oog op het vrije uitzicht en het beperkte verkeer. Reclamant heeft er moeite mee dat dit nu gaat veranderen en meent dat de woning minder waard wordt door dit plan.

Gemeentelijke reactie:

Uit jurisprudentie blijkt dat de Raad van State stelt dat er geen 'recht op uitzicht' voor omwonenden is. Bij planologische ontwikkelingen wordt namelijk uitgegaan van een normaal maatschappelijk risico. Dit houdt verband met het uitgangspunt dat iemand die deel uitmaakt van de maatschappij nou eenmaal wordt geconfronteerd met feitelijke of juridische veranderingen. In onderhavige situatie betreft het een ontwikkeling die in de lijn der

verwachting ligt, gezien het plan grenst aan een bestaande (nieuwbouw)wijk en het plan passend is binnen het beleid van de gemeente.

Voor zover reclamant van oordeel is dat er planschade ontstaat, bestaat te zijner tijd altijd de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (die o.b.v. art. 6.1 Wro losstaat van de bestemmingsplanprocedure) een verzoek tot planschade in te dienen op basis van een onherroepelijk bestemmingsplan.

1.6 Biodiversiteit

Reclamant vraagt zich af of er in de plannen wel voldoende is gekeken naar biodiversiteit.

Gemeentelijke reactie:

Voor wat betreft biodiversiteit is er naar gestreefd om dit onderwerp in voldoende mate terug te laten komen in het plan. Dit gebeurt door de diversiteit aan boom- en plantsoorten en de toepassing van watergangen in het plangebied. Tevens wordt er invulling gegeven aan klimaatadaptatie door de toepassing van waterberging en groene parkeerplaatsen in de vorm van open betonstenen.

1.7 Agrarische bestemming

Reclamant vraagt of er tot 2025 een agrarische bestemming op het perceel zit.

Gemeentelijke reactie:

Na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan zal de bestemming 'agrarisch' komen te vervallen. Eventuele agrarische activiteiten kunnen echter nog wel worden voortgezet, zolang deze vallen onder het overgangsrecht.

Zienswijze 5:

Reclamanten vragen aandacht voor de volgende punten:

1.1 Persoonlijk bezwaar

Bij aankoop van de eigen woning is reclamanten gezegd dat de bestaande wijk niet naar het oosten zou uitbreiden. Nu dit met de beoogde ontwikkeling wel het geval is, stellen reclamanten daarmee niet langer op het eindpunt van de wijk te zitten, maar op de hoek van een druk kruispunt. Reclamanten stelt dat dit zeer onwenselijk is.

Gemeentelijke reactie:

Uit jurisprudentie blijkt dat de Raad van State stelt dat er geen 'recht op uitzicht' voor omwonenden is. Bij planologische ontwikkelingen wordt namelijk uitgegaan van een normaal maatschappelijk risico. Dit houdt verband met het uitgangspunt dat iemand die deel uitmaakt van de maatschappij nou eenmaal wordt geconfronteerd met feitelijke of juridische veranderingen. In onderhavige situatie betreft het een ontwikkeling die in de lijn der verwachting ligt, gezien het plan grenst aan een bestaande (nieuwbouw)wijk en het plan passend is binnen het beleid van de gemeente.

Voor zover reclamant van oordeel is dat er planschade ontstaat, bestaat te zijner tijd altijd de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (die o.b.v. art. 6.1 Wro losstaat van de bestemmingsplanprocedure) een verzoek tot planschade in te dienen op basis van een onherroepelijk bestemmingsplan.

1.2 Verkeersveiligheid

Reclamanten maken zich grote zorgen om de verkeersveiligheid in het Roggeveld en Korenveld, omdat de bestaande straten niet berekend lijken op de verwachte verkeerstoename. Reclamanten merken op dat het Roggeveld een lange smalle straat is waar nu al harder wordt gereden dan in omliggende straten. Voorts wordt gesteld dat het bestaande kruispunt Roggeveld/Korenveld reeds een gevaarlijk punt is, doordat deze een krappe bocht heeft, er vaak hard wordt gereden op het Roggeveld, het afrijden van het eigen terrein door reclamanten als onoverzichtelijk wordt ervaren en dat het kruispunt niet kindvriendelijk is omdat er regelmatig kinderen oversteken naar het Mina Kuppenpad. Reclamanten stellen dat een extra kruispunt derhalve onwenselijk is. Voorts wordt door reclamanten nog opgemerkt dat in de bestaande wijk Leeuwse Veld veel jonge gezinnen met kinderen wonen, waarbij wordt gesteld dat deze door toename van autoverkeer met de beoogde ontwikkeling minder kindvriendelijk wordt.

Door reclamanten wordt voorgesteld een aparte ontsluiting vanuit de nieuwe woonwijk naar de Spijkerstraat te realiseren, gezien dit toename van autoverkeer in het Leeuwse Veld tegen zou gaan. Voorts stellen reclamanten voor snelheidsverminderende maatregelen te nemen ter hoogte van de beoogde fiets-/loopbruggen, teneinde hard rijden in het Roggeveld tegen te gaan en de verkeersveiligheid te bevorderen.

Gemeentelijke reactie:

Voor beantwoording verwijzen we naar de beantwoording onder 1.2.

1.3 Veiligheid rond watergang

Reclamanten maken zich zorgen over de veiligheid rond de watergang op de grens van het Roggeveld en het plangebied. Reclamanten merken op dat in het midden van de nieuwe woonwijk een speeltuin is voorzien en stellen dat kinderen hiermee worden uitgenodigd vanuit de bestaande wijk de oversteek te maken naar de nieuwe wijk. Reclamanten merken op dat

geen afrastering is geplaatst langs de watergang die moet voorkomen dat kinderen in het water kunnen vallen.

Door reclamanten wordt voorgesteld een natuurlijke afrastering langs de watergang te plaatsen die moet voorkomen dat kinderen in de watergang terecht kunnen komen.

Gemeentelijke reactie:

Voor onderhavig plan is een waterhuishoudkundigplan opgesteld. In het plan zijn relevante gebiedskenmerken beschreven en de toekomstige waterstructuur. Het waterhuishouden maakt hiermee een belangrijk onderdeel uit van het te ontwikkelen plan. Reclamant wenst een natuurlijke afrastering langs de watergang ter voorkoming dat kinderen in de watergang terecht kunnen komen.

Wij zien geen noodzaak om een natuurlijke afrastering te plaatsen langs de watergangen. Immers is het wenselijk een open zichtlijn te behouden langs de watergangen. Het standpunt dat de afrastering noodzakelijk is in verband met de veiligheid van kinderen volgen wij niet. Het is in algemene zin niet zo dat wateren, welke een steeds belangrijkere rol gaan spelen bij het realiseren van nieuwe bouwplannen, worden afgeschermd ter veiligheid van kinderen. Overigens willen we benoemen dat er reeds twee watergangen aanwezig zijn, welke rondom het plangebied lopen.

1.4 Natuur

Reclamanten geven aan veel (beschermde) diersoorten te zien binnen het plangebied en vragen zich af hoe de natuur gecompenseerd gaat worden, nu met de beoogde ontwikkeling een groot deel van de locatie niet langer natuurgebied zou zijn.

Gemeentelijke reactie:

Voor beantwoording verwijzen we naar de beantwoording onder 1.1.