

Raadsvoorstel

Agendanr. : 10
Reg.nr. : 11.0365
B&W verg.. : 26 april 2011
Commissie : ROB
Cie_verg. : 24 mei 2011
Raadsverg.. : 8 juni 2011

Onderwerp: vaststelling bestemmingsplan De Groote Wielen

1) Status

Het voorliggende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' wordt overeenkomstig artikel 3.1 juncto 3.8 lid 1 sub e van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ter vaststelling aan uw raad aangeboden.

2) Samenvatting

Het plangebied is gelegen ten noorden van de kern Rosmalen en ten oosten van de nieuwe Zuid-Willemsvaart en Rosmalense Aa. De begrenzing van het plangebied komt nagenoeg overeen met de begrenzing van het vigerende bestemmingsplan. Het plan kent een tweeledige opzet. Het gebied ten zuiden van de Groote Wielenplas heeft grotendeels een conserverend karakter. Grote delen van het gebied zijn namelijk gerealiseerd dan wel in een gevorderd stadium qua (bouw)planontwikkeling. Het gebied ten noordwesten van de Groote Wielenplas heeft een ontwikkelingsgericht karakter. Voor dit gebied zijn stedenbouwkundige plannen in voorbereiding. Ten slotte, het gebied ten noordoosten van de Groote Wielenplas (beter bekend als de Noordoosthoek) heeft eveneens een conserverend karakter. Dit gebied is als agrarisch bestemd. Hiervoor wordt te zijner tijd een afzonderlijk bestemmingsplan voor woningbouw opgesteld en in procedure gebracht.

De op het ontwerp bestemmingsplan ingediende zienswijzen (574) zijn beoordeeld in de bij dit voorstel behorende Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen. Van de 574 zienswijzen zijn 6 zienswijzen niet ontvankelijk en verder niet inhoudelijk beoordeeld. Van de 568 ontvankelijke zienswijzen hebben 560 zienswijzen betrekking op het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. De overige 8 zienswijzen hebben betrekking op andere onderwerpen zoals de maximale hoogte voor dakopbouwen, de indicatieve verkeersberekeningen uit april 2010 met betrekking tot De Diepteweg in Empel, de Groote Wielenplas, bedrijventerrein De Groote Vliet en de vijf geplande woningen aan de zuidoostzijde van de Indigoweg. Op basis van de beoordeling is geconcludeerd dat 6 zienswijzen niet ontvankelijk kunnen worden verklaard, dat 7 zienswijzen gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond zijn en dat 561 zienswijzen geheel ongegrond zijn.

Mede naar aanleiding van de zienswijzen over het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk en de discussie in de commissie ROB/raad is het zuidelijk deel bestemd als 'Verkeer'. Deze bestemming maakt zowel verkeersvoorzieningen als groenvoorzieningen mogelijk. Deze wijze van bestemmen maakt dus zowel het afsluiten als het openhouden van het zuidelijke deel van de Vlietdijk mogelijk.

Daarnaast heeft een aantal ambtshalve aanpassingen plaatsgevonden, welke zijn opgenomen in de Lijst van wijzigingen bestemmingsplan De Groote Wielen. De aanpassingen in de toelichting betreffen het actualiseren van onder andere de paragrafen over archeologie, hinder en water, de juridische toelichting en het provinciale beleid. De aanpassingen op de verbeelding en in de regels hebben hoofdzakelijk betrekking op de bestemmingen 'Wonen' en 'Wonen -1'.

3) Voorstel

Bijgaand concept – raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot:

1. de zienswijzen van de in de 'Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen' genoemde reclamanten niet-ontvankelijk, gedeeltelijk gegrond dan wel gedeeltelijk c.q. geheel ongegrond te verklaren;
2. vast te stellen het digitale bestemmingsplan 'De Groote Wielen' met bijbehorende toelichting, zoals vervat in de verbeelding met nummer NL.IMRO.0796.0002048-1401, en de regels en verbeelding 'De Groote Wielen', zoals gewijzigd conform de 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan De Groote Wielen', zoals bij dit besluit gevoegd, met gebruikmaking van de ondergrond, zoals die vastgelegd is en bewaard wordt in het bestand o_NL.IMRO.0796.0002048-1401; bij de afdruk van de analoge plankaart(en) is van deze ondergrond gebruik gemaakt;
3. geen exploitatieplan vast te stellen nu het verhaal van kosten anderszins verzekerd is en het bepalen van een tijdvak of fasering, als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 onder c, 4°, onderscheidenlijk 5° Wro, noch het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2 onderscheidenlijk b, c, of d Wro, noodzakelijk is.

Steller : Tjiam
Tel. : 073-6159787
E-mail : b.tjiam@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

Naar aanleiding van veranderde wet- en regelgeving -onder andere de wettelijke verplichting om oude(re) bestemmingsplannen vóór 1 juli 2013 te herzien-, nieuw beleid van de verschillende overheden, de realisatie van het zuidelijk deel van het plangebied en voortschrijdend inzicht is een integrale herziening van het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' (vastgesteld op 8 juli 1999) opgesteld.

Het plangebied is gelegen ten noorden van de kern Rosmalen en ten oosten van de nieuwe Zuid-Willemsvaart en Rosmalense Aa. De begrenzing van het plangebied komt nagenoeg overeen met de begrenzing van het vigerende bestemmingsplan.

Het plan kent een tweeledige opzet. Het gebied ten zuiden van de Groote Wielenplas heeft grotendeels een conserverend karakter. Grote delen van het gebied zijn namelijk gerealiseerd dan wel in een gevorderd stadium qua (bouw)planontwikkeling. Het gebied ten noordwesten van de Groote Wielenplas heeft een ontwikkelingsgericht karakter. Voor dit gebied zijn stedenbouwkundige plannen in voorbereiding. Ten slotte, het gebied ten noordoosten van de Groote Wielenplas (beter bekend als de Noordoosthoek) heeft eveneens een conserverend karakter. Dit gebied is als agrarisch bestemd. Hiervoor wordt te zijner tijd een afzonderlijk bestemmingsplan voor woningbouw opgesteld en in procedure gebracht.

5) Besluitgeschiedenis

Op 8 juli 1999 is het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' vastgesteld. Daarna zijn op 25 maart 2003 en 18 december 2007 de eerste en tweede partiële herziening van het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' vastgesteld.

Het voorontwerp bestemmingsplan, waarover uw raad bij raadsinformatiebrief van 24 november 2009 is geïnformeerd, heeft -in het kader van de inspraak- vanaf 25 januari 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 312 zienswijzen (voorheen: inspraakreacties) ontvangen. Hiervan hebben 304 zienswijzen betrekking op het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk (het deel tussen Het Hooghemaal en Laaghemaal).

De 304 zienswijzen en de vergadering van de commissie ROB op 19 mei 2010 hebben destijds geen aanleiding gegeven ons standpunt ten aanzien van het zuidelijk deel van de Vlietdijk te wijzigen. Hierover is uw raad bij raadsinformatiebrief van 28 september 2010 geïnformeerd. Deze raadsinformatiebrief is samen met de notitie van de VVD, Rosmalens Belang en D66 tijdens de vergadering van de commissie ROB van 30 november 2010 behandeld. Naar aanleiding van de discussie in deze commissievergadering heeft ons college -met het oog op de raadsvergadering van 14 december 2010- uw raad bij brief van 7 december 2010 een alternatief voorgelegd. Het alternatief houdt het volgende in:

- het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt bestemd als 'Verkeer'. Deze bestemming maakt zowel verkeersvoorzieningen als groenvoorzieningen mogelijk. Deze wijze van bestemmen maakt dus zowel het afsluiten als het openhouden van het zuidelijke deel van de Vlietdijk mogelijk.
- De besluitvorming door uw raad over het al dan niet afsluiten vindt plaats op basis van de studie 'Oost-west verbindingen, Toekomstperspectief bereikbaarheid en oostflank' en de deelstudie 'Verkeersonderzoek Vlietdijk'.

Door het alternatief wordt de besluitvorming over het zuidelijke deel van de Vlietdijk uit (de besluitvorming over) het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' gehaald.

6) Inhoud

Nadere toelichting op het onderwerp:

Het ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' heeft met ingang van 22 november 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen op grond van artikel 3.8 lid 1 Wro. Daarbij heeft voor eenieder de mogelijkheid opengestaan om zijn/haar zienswijze over het ontwerp bij uw raad naar voren te brengen.

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 574 zienswijzen ontvangen. Hiervan zijn 6 zienswijzen niet ontvankelijk. Redenen voor de niet ontvankelijkheid zijn:

- het buiten de termijn verzenden c.q. het niet tijdig ontvangen van de zienswijze;
- het ontbreken van een naam, een adres of postcode en woonplaats in de zienswijze of op de envelop;
- het vermelden van een niet bestaand adres in de zienswijze;

De overige 568 zienswijzen zijn wel ontvankelijk.

De ontvankelijke 568 zienswijzen zijn onder te verdelen in de volgende (sub)categorieën:

- a. 560 zienswijzen hebben betrekking op de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Deze zienswijzen kunnen als volgt worden onderverdeeld:
 - 542 zienswijzen betreffen een standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk;
 - 5 zienswijzen betreffen een standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk met een aanvulling. De aanvullingen betreffen aanvullende bezwaren tegen de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk;
 - 3 zienswijzen betreffen een standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk en een standaard zienswijze met betrekking tot een bouwplan aan de Indigoweg in Broekland c.a.;
 - 10 zienswijzen betreffen een aparte brief over de Vlietdijk.
- b. De overige 8 zienswijzen hebben betrekking op andere onderwerpen. De onderwerpen zijn (enkele zienswijzen bevatten meerdere onderwerpen):
 - de maximale goothoogte voor dakopbouwen op hoofdgebouwen;
 - de indicatieve verkeersberekeningen uit april 2010, die samen het ontwerp bestemmingsplan ter inzage zijn gelegd, voor zover die betrekking hebben op De Diepteweg in Empel;
 - de functie van De Groote Wielenplas op de verbeelding;
 - het ontbreken van een aanduiding van wandelmogelijkheden (op de oevers van de Groote Wielenplas) op de verbeelding;
 - het ontbreken van bruggen over de Groote Wielenplas;
 - de beschrijving van het openbaar vervoer in toelichting van het bestemmingsplan 'De Groote Wielen';
 - bezwaren tegen het bedrijventerrein De Groote Vliet;
 - de nieuwe rotonde ter plaatse van de Blauwe Sluisweg en Het Hooghemaal en nadelige verkeerskundige effecten voor bewoners van de Burgemeester Godschalxstraat en in de nabije omgeving;
 - de vijf geplande woningen aan de zuidoostzijde van de Indigoweg.

Wijze van aanpak / oplossingsrichting:

Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen:

In de bijgevoegde Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen is een samenvatting en een beoordeling van de zienswijzen opgenomen. De nota bevat ook een bijlage met een overzicht van de reclamanten.

De meeste zienswijzen (560) hebben betrekking op het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. De indieners van 557 zienswijzen willen dat het zuidelijk deel openblijft. De indieners van 3 zienswijzen willen dat het zuidelijk deel wordt afgesloten.

Overeenkomstig onze brief van 7 december 2010 is in het voorliggende bestemmingsplan het zuidelijk deel van de Vlietdijk (op de verbeelding) bestemd als 'Verkeer'. Deze bestemming maakt zowel verkeersvoorzieningen als groenvoorzieningen mogelijk. Deze wijze van bestemmen maakt dus zowel het openhouden als het afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk mogelijk. De besluitvorming over het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel vindt plaats in het kader van de studie 'Oost-west verbindingen, Toekomstperspectief bereikbaarheid en oostflank' en de deelstudie 'Verkeersonderzoek Vlietdijk'. De verkeersparagraaf in de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan is hierop aangepast.

Lijst van wijzigingen bestemmingsplan De Groote Wielen:

De twee bovenstaande wijzigingen met betrekking tot het zuidelijk deel van de Vlietdijk zijn als 'aanpassing naar aanleiding van zienswijzen' opgenomen in de bijgevoegde Lijst van wijzigingen. De zienswijzen hebben niet geleid tot andere aanpassingen aan het bestemmingsplan.

De overige aanpassingen in de Lijst van wijzigingen bestemmingsplan De Groote Wielen zijn ambtshalve aanpassingen aan het bestemmingsplan. De aanpassingen in de toelichting betreffen onder andere het actualiseren van de paragrafen over archeologie, hinder en water en van het provinciale beleid. De aanpassingen op de verbeelding en in de regels hebben hoofdzakelijk betrekking op de bestemmingen 'Wonen' en 'Wonen -1'. Naar deze lijst wordt korthedshalve verwezen.

Communicatie / vervolgprocedure

Het is gebruikelijk om voorafgaand aan de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan het vaststellingsbesluit en de bekendmaking toe te zenden aan de indieners van de zienswijzen. Echter, artikel 3:44 lid 2 sub d van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat toezending achterwege kan blijven indien toezending zou moeten geschieden aan meer dan 250 personen. Er zijn 574 zienswijzen ingediend zodat toezending van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en de bekendmaking achterwege kan blijven. Voor de zorgvuldigheid worden na de vaststelling de indieners per brief geïnformeerd over het vaststellingsbesluit en de terinzagelegging. In de brief wordt onder andere vermeld dat de stukken zoals de beantwoording van de zienswijzen zijn te vinden op de gemeentelijke website.

7) Financiële paragraaf

In het meerjarig proces van planontwikkeling en realisering van De Groote Wielen worden planwijzigingen voortdurend gezien op de financiële consequenties. De in dit bestemmingsplan opgenomen wijzigingen hebben financiële consequenties zowel wat betreft de investeringen als de opbrengsten. Het exploitatiesaldo zal echter naar

verwachting van deze aanpassingen niet wezenlijk wijzigen. In de grondexploitatie is rekening gehouden met de invloed van de kredietcrisis op de fasering, kosten en opbrengsten binnen dit plan. De grondexploitatie is sluitend.
De gronden waar bouwmogelijkheden ontstaan zijn volledig in eigendom van de gemeente. Hiermee is kostenverhaal verzekerd.
Zodoende blijft er sprake van een financieel-economisch haalbaar plan.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

- Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen
- Lijst van wijzigingen bestemmingsplan De Groote Wielen

Ter inzage:

- Ingekomen zienswijzen (a)
- Ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' zoals ter inzage gelegd ex artikel 3.8, lid 1 Wro (b)
- Definitief (ontwerp) bestemmingsplan 'De Groote Wielen' behorend bij onderhavig voorstel (c)
- Advies commissie ROB d.d. 24 mei 2011

(a) Van de 560 zienswijzen, die betrekking hebben op de Vlietdijk, zijn 542 zienswijzen de standaard zienswijze. Aangezien deze 542 zienswijzen eensluidend zijn, is van deze standaard zienswijze één kopie gemaakt. Deze kopie ligt tezamen met de kopieën van de overige 32 zienswijzen en een overzichtslijst van de reclamanten ter inzage in de leeskamer van uw raad.

(b) Het ontwerp bestemmingsplan is op de gemeentelijke website als volgt te raadplegen: Bouwen en Wonen \ Ruimtelijke Plannen \ Bestemmingsplannen \ Ontwerp \ De Groote Wielen.

(c) Het definitief (ontwerp) bestemmingsplan is op de gemeentelijke website te raadplegen bij de agenda van de Commissie ROB en de raad.

**Gewijzigd besluit
(als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening)**

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 8 juni 2011;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d 26 april 2011, regnr. 11.0365;

overwegende, dat met ingang van 22 november 2010 het ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen, van welke ter tervisielegging vooraf de wettelijk voorgeschreven bekendmakingen zijn gedaan;

in aanmerking nemende dat binnen deze termijn zienswijzen zijn ingediend en dat deze zijn weergegeven in de bij dit besluit behorende 'Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen';

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26 april 2011, regnr. 11.0365, met bijbehorende 'Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen' en de hierin opgenomen overwegingen ten aanzien van de ingediende zienswijzen;

overwegende, dat zij zich met de inhoud van dit voorstel, waaronder begrepen de overwegingen ten aanzien van de zienswijzen en de conclusies tot niet-ontvankelijkheid, gegrond- en ongegrondverklaring kan verenigen;

gelet op de Gemeentewet en de Wet ruimtelijke ordening:

Besluit

1. de zienswijzen van de in de 'Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen' genoemde reclamanten niet-ontvankelijk, gedeeltelijk gegrond dan wel gedeeltelijk c.q. geheel ongegrond te verklaren;
2. vast te stellen het digitale bestemmingsplan 'De Groote Wielen' met bijbehorende toelichting, zoals vervat in de verbeelding met nummer NL.IMRO.0796.0002048-1401, en de regels en verbeelding "De Groote Wielen", zoals gewijzigd conform de 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan De Groote Wielen', zoals bij dit besluit gevoegd, met gebruikmaking van de ondergrond, zoals die vastgelegd is en bewaard wordt in het bestand o_NL.IMRO.0796.0002048-1401; bij de afdruk van de analoge plankaart(en) is van deze ondergrond gebruik gemaakt;
3. geen exploitatieplan vast te stellen nu het verhaal van kosten anderszins verzekerd is en het bepalen van een tijdvak of fasering, als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 onder c, 4°, onderscheidenlijk 5° Wro, noch het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2 onderscheidenlijk b, c, of d Wro, noodzakelijk is
4. **de zienswijzen met betrekking tot het al dan niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk inhoudelijk tevens te betrekken bij de besluitvorming over het raadsvoorstel inzake het al dan niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk.**

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,



drs. A. van der Jagt

De voorzitter,



mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

**VERGADERING
GEMEENTERAAD**

d.d. 8 juni 2011.....

CONFORM BESLOTEN,
*met machtgeving van
bijgaande aanvaarde
motie*

**Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen
– vastgesteld 8 juni 2011**

Behoort bij besluit van de Gemeenteraad
van 's-Hertogenbosch van: 08 JUN 2011
Bijlage No:

mij bekend,
de griffier
van 's-Hertogenbosch



Inhoudsopgave

1.	De procedure	3
2.	Zienswijzen met betrekking tot de Vlietdijk	5
2.1	Standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk.....	6
2.2	Standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk met aanvullingen	17
2.3	Standaard zienswijze Vlietdijk + bouwplan aan Indigoweg in Broekland c.a.	20
2.4	Overige zienswijzen met betrekking tot de Vlietdijk.....	27
3.	Overige zienswijzen	51

Bijlagen:

1. Overzicht reclamanten
2. Kaart deelgebieden en woningaantallen

1. De procedure

Het ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' heeft met ingang van 22 november 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft iedereen de mogelijkheid gekregen om schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar te maken. Van het vorenstaande is melding gemaakt in een publicatie in de Staatscourant van 19 november 2010 en De Bossche Omroep van 21 november 2010. De publicatie is tevens op 21 november 2010 op de gemeentelijke website geplaatst.

Er zijn alleen schriftelijk zienswijzen kenbaar gemaakt. In het navolgende worden de zienswijzen samengevat en beantwoord. Bij de beantwoording worden de ingediende zienswijzen in het geheel beoordeeld. Ook de onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet in de samenvatting worden genoemd, worden bij de beoordeling betrokken. Aansluitend is het commentaar van het gemeentebestuur opgenomen en worden, als afronding van de beantwoording, conclusies geformuleerd.

Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de zienswijzen, zoals deze zijn ingediend betrokken zijn bij het opstellen van het raadsvoorstel en -besluit en dat de zienswijzen, zoals deze zijn ingediend ter inzage liggen voor de raad in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan.

Ontvankelijkheid

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' zijn 576 zienswijzen ontvangen. Nadien zijn 2 zienswijzen ingetrokken zodat er 574 zienswijzen resteren.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de resterende 574 zienswijzen kan het volgende worden opgemerkt:

- a. twee zienswijzen zijn buiten de termijn van terinzagelegging verzonden en ontvangen. Deze zienswijzen zijn -gelet op artikel 3:11 en 3:16, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht, dan ook niet ontvankelijk en kan buiten behandeling blijven.
- b. twee zienswijzen zijn niet voorzien van een naam, adres, postcode en woonplaats. Deze twee zienswijzen zijn -gelet op artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht- dan ook niet ontvankelijk en kunnen buiten behandeling blijven.
- c. één zienswijze is niet voorzien van een adres en postcode. Aan de hand van de naam en de woonplaats, die wel vermeld staan op de zienswijze, hebben wij niet kunnen achterhalen wat het adres en de postcode is van de afzender. Deze zienswijze is -gelet op het artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht- dan ook niet ontvankelijk en kan buiten behandeling blijven.
- d. één zienswijze is voorzien van een niet bestaand adres. Aan de hand van de naam en de woonplaats, die vermeld staan op de zienswijze, hebben wij niet kunnen achterhalen wat het adres en de postcode is van de afzender. Deze zienswijze is -gelet op het artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht- dan ook niet ontvankelijk en kan buiten behandeling blijven.

Samengevat, van de 574 zienswijzen, zijn 6 zienswijzen niet ontvankelijk en 568 zienswijzen ontvankelijk.

De ontvankelijke 568 zienswijzen zijn onder te verdelen in de volgende (sub)categorieën:

- A. 560 zienswijzen hebben betrekking op de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Deze zienswijzen kunnen als volgt worden onderverdeeld:
- 542 zienswijzen betreffen een standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk;
 - 5 zienswijzen betreffen een standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk met een aanvulling;
 - 3 zienswijzen betreffen een standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk en een standaard zienswijze met betrekking tot een bouwplan aan Indigoweg in Broekland c.a.;
 - 10 zienswijzen betreffen een aparte brief over de Vlietdijk.
- B. De overige 8 zienswijzen hebben betrekking op andere onderwerpen dan de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.

Gezien het zeer grote aantal zienswijzen is ten behoeve van de leesbaarheid ervoor gekozen het overzicht van de indieners van de zienswijzen als bijlage bij deze nota op te nemen.

Doorzendplicht

Een groot aantal zienswijzen is gericht aan het college en twee zienswijzen zijn gericht aan respectievelijk de wethouder verkeer en medewerker van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw. Gelet op artikel 2:3 van de Algemene wet bestuursrecht bieden wij u deze zienswijzen en de rechtstreeks aan u gerichte zienswijzen aan.

2. Zienswijzen met betrekking tot de Vlietdijk

2.1 Standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk

Deze subcategorie omvat 542 zienswijzen. De standaard zienswijze richt zich op drie onderdelen van het ontwerp bestemmingsplan, namelijk de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, het ontbreken van de garantie van wandelmogelijkheden rondom de Groote Wielenplas en het ontbreken van een beschrijving van openbaar vervoer tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen. Van de 542 zienswijzen zijn er 63 zienswijzen, die ingekort zijn (de twee laatste bezwaren met betrekking tot de wandelmogelijkheden en het openbaar vervoer ontbreken).

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk op grond van de volgende argumenten:
 - a. Hoewel reclamant de doelstelling van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch inzake het terugdringen van het autogebruik en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer ondersteunt, is hij/zij tegen de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Het is namelijk een misvatting om aan te nemen dat men door afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk opeens besluit om dan maar de fiets te nemen. Die keuze heeft men meestal niet door de omstandigheden (auto noodzakelijk om naar werk, school, supermarkt etc. te rijden).
 - b. De afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal niet of nauwelijks bijdragen tot een keuze voor het nemen van de fiets in plaats van de auto. De mensen die op dit moment de auto nemen, zullen dat bij afsluiting óók doen, ze hebben daar immers een reden voor. De Groote Wielen is een VINEX locatie, bewoners gaan voor het werk de wijk uit en nemen daar vaak de auto voor. Daarnaast wordt de auto ook voor andere doeleinden gebruikt zoals het doen van grote boodschappen, het halen en brengen van kinderen naar sportverenigingen (vaak carpoolen). Dat is niet anders dan in andere wijken. Dat betekent dat de mensen, die nu gebruik maken van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, bij afsluiting ervan met de auto zullen omrijden in plaats van de fiets nemen, met als ongewenst effect een enorme verhoging van de CO₂ uitstoot.
 - c. In de Nota beantwoording Zienswijzen/Inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen wordt gerefereerd aan indicatieve verkeersberekeningen met een schatting van etmaalintensiteiten in 2020. Deze verkeersberekeningen gaan echter niet uit van de verwachte verkeerssituatie in 2020. Immers, daarvoor wordt momenteel de studie overbruggen Noord-Zuid Barrières (hierna te noemen studie 'oost-west verbindingen' uitgevoerd, welk in de loop van 2011 wordt afgerond. Hierin wordt verkeer zoveel mogelijk gekoppeld aan (potenties voor) ruimtelijke ontwikkelingen. Er zal bijvoorbeeld worden gekeken naar de 'noodzaak' van een oostelijke ontsluiting Rosmalen richting A59. Mocht deze oostelijke ontsluiting richting A59 er inderdaad komen, leidt dat tot minder doorgaand verkeer op de Rodenborchweg. Pas ná afronding van de voornoemde studie zullen reële inschattingen kunnen worden gedaan en kunnen eventuele conclusies daaruit worden getrokken.
 - d. Reclamant ondersteunt de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch inzake het stimuleren van fietsen. Door wegen af te sluiten wordt fietsen niet gestimuleerd. Bovendien mist het zijn doel, door afsluiting gaan automobilisten niet fietsen maar omrijden.

Op het gebied van fietsveiligheid moet er in De Groote Wielen nog veel gebeuren.

Enkele voorbeelden:

- De fietsoversteken met voorrang op de Vlinderlaan en Vlietdijk zijn gevaarlijk. Die bij de Vlietdijk ligt achter een verhoogd talud met elektriciteitshuisje, waardoor automobilisten, die op de Vlietdijk richting het noorden rijden, fietsers van rechts nauwelijks zien aankomen.
 - Het fietsen op de smalle ventwegen van de Groote Wielenlaan wordt -zodra deze volledig is aangelegd- zeer onveilig. De ventwegen zijn voor een groot deel slechts 3,5 meter breed en zijn bestemd voor ál het verkeer, namelijk fietsers, automobilisten, vrachtverkeer en in- en uitstappende automobilisten.
 - De rotonde van de Vlinderlaan is voor fietsers onveilig. De muren van de fietsbruggen verhinderen het zicht van automobilisten op (kleine) fietsers en de afstand van autobaan tot fietspad is zó groot (meerdere meters) dat automobilisten verrast worden door fietsers die onverwachts van rechts de rijbaan oprijden.
 - Het centrale fietspad door De Groote Wielen zit bij gladheid niet bij de strooiroete (niveau 1). Dit getuigt niet van een mentaliteit om het fietsen te stimuleren.
- e. Bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zullen veel meer automobilisten via het Laaghemmaal rijden. De kortste omrijdroute loopt via de oostzijde van het Laaghemmaal, langs basisschool De Hobbit en voetbalvereniging OJC, waar veel wordt overgestoken door kinderen. Nog meer verkeersbewegingen ter hoogte van die locaties brengt extra en onnodig gevaar voor overstekende jeugd met zich mee.
- f. Leefbaarheid heeft niet alleen met verkeer en bereikbaarheid te maken, maar ook met het gevoel van ergens bij horen, sociale interactie. Voor veel bewoners in De Groote Wielen is de nabijheid van het centrum en aanliggende wijken van Rosmalen een reden geweest om in De Groote Wielen te gaan wonen. De afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk isoleert de wijk De Groote Wielen van de Overlaet en het centrum van Rosmalen.
- g. Na afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk verslechtert de bereikbaarheid van De Groote Wielen voor de hulpdiensten.
- h. Aan bewoners van Klooster Baptist (met 66 koopwoningen en 72 huurwoningen) is de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk als verkoopargument gebruikt en met de belofte een park voor de deur. Voor de bewoners van de 138 appartementen kan het daarom teleurstellend zijn als het zuidelijk deel van de Vlietdijk open blijft. De vraag is of de belangen van deze bewoners zwaarder wegen dan de belangen van de vele bezwaarmakers tegen het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.
- i. In tegenstelling tot de bewoners van Klooster Baptist, aan wie de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk goed gecommuniceerd is, is tot 2008 aan andere potentiële bewoners iets anders gecommuniceerd. Op de stedenbouwkundig plannen van De Groote Wielen, die de gemeente tot 2008 heeft opgesteld, stond het zuidelijke deel van de Vlietdijk als doorgaande weg ingetekend. Dit terwijl de gemeente al vanaf 1999 weet van het voornemen om het zuidelijk deel van de Vlietdijk af te sluiten. De stedenbouwkundige plannen van De Groote Wielen hebben valse verwachtingen geschept, waardoor potentiële bewoners op het verkeerde been zijn gezet. Bovendien is het zuidelijk deel van de Vlietdijk open voor autoverkeer en oogt het als een bouwweg. Aangezien in een nieuwbouwwijk bouwwegen liggen, die op een later

moment wel als definitieve weg worden ingericht, kunnen bewoners aan de slechte staat waarin de Vlietdijk verkeert niet afleiden dat het een weg is die wordt opgeheven.

- j. De gemeente voert als het argument aan dat zij sluipverkeer vanuit Empel op de Vlietdijk verwacht als die open blijft. Als de Blauwe Sluisweg een goede ontsluiting is, waarom zou verkeer uit Empel dan via de Vlietdijk gaan rijden? Dat lijkt niet logisch. Wel kan het zijn dat mensen uit Empel boodschappen gaan doen in het winkelcentrum van De Groote Wielen en van daaruit misschien via de Vlietdijk naar het centrum van Rosmalen rijden.
 - k. Door de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zullen bewoners omrijden. De kans is groot dat men besluit om naar het centrum van 's-Hertogenbosch te rijden om de boodschappen te gaan doen in plaats van naar het centrum van Rosmalen. Dit heeft negatieve effecten voor ondernemers in het centrum van Rosmalen.
 - l. In paragraaf 2.6 van het ontwerp bestemmingsplan staat als reden voor de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk genoemd dat de afsluiting bijdraagt aan een goede verdeling van de parkeerdruk in de kom van Rosmalen. Als parkeren in de kom van Rosmalen moeilijk blijkt in verband met drukte, zullen automobilisten vanzelf een andere route zoeken waar wel geparkeerd kan worden.
Bovendien gaat niet alle verkeer richting het centrum van Rosmalen via de Vlietdijk en Rodenborchweg, ook niet als de Vlietdijk open blijft. Als men richting de westkant van Rosmalen wil, bijvoorbeeld naar het te ontwikkelen plan Kom Zuid Centrum Rosmalen, dan is het logischer een andere route te nemen.
- 2. Reclamant maakt bezwaar tegen het ontbreken van de garantie van wandelmogelijkheden rondom de Groote Wielenplas in het ontwerp bestemmingsplan.
 - 3. Reclamant maakt bezwaar tegen het ontbreken van een beschrijving van openbaar vervoer tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen in het ontwerp bestemmingsplan.

Beoordeling

Ter inleiding op de puntsgewijze beantwoording van de bezwaren volgt hierna een uiteenzetting van het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999, het geldende verkeersbeleid en de studie 'oost-west verbindingen'. Deze drie elementen vormen namelijk de basis voor de beantwoording van de bezwaren. Na deze drie elementen volgt een uiteenzetting over wat de gevolgen in afstanden zijn van het al dan niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk voor de bewoners van De Groote Wielen.

Bestemmingsplan 'De Groote Wielen' (juli 1999)

Voor het gedeelte van de Vlietdijk, dat gelegen is tussen Het Hooghemaal en het Laaghemaal (hierna te noemen het zuidelijk deel van de Vlietdijk), geldt het bestemmingsplan 'De Groote Wielen'. Dit geldende bestemmingsplan is door de raad vastgesteld op 8 juli 1999 en door Gedeputeerde Staten (gedeeltelijk) goedgekeurd op 1 februari 2000.

Plankaart bestemmingsplan:

Op de plankaart van het vigerende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' is (het zuidelijk deel van) de Vlietdijk voorzien van de bestemming 'Verkeer'. In de voorschriften van deze bestemming (artikel 8) zijn met name de doeleindenomschrijving (artikel 8, lid 1) en de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 8, lid 2) van belang.

Voorschriften bestemmingsplan:

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn bestemd voor de volgende doeleinden (artikel 8, lid 1 van de voorschriften):

- hoofdontsluitingswegen;
- wijkverzamelwegen;
- langzaam verkeersroutes;
- voorzieningen voor het openbaar vervoer;
- parkeergelegenheden;
- verhardingen, bermen en watergangen;
- nutsvoorzieningen;
- geluidwerende voorzieningen;
- recreatieve voorzieningen en beeldende kunst;
- groenvoorzieningen;
- hoogspanningsleiding;
- rioolpersleidingen.

Uit de bovenstaande opsomming blijkt dat binnen de bestemming 'Verkeer' verschillende functies mogelijk zijn.

Uit de beschrijving in hoofdlijnen van de voorschriften (artikel 8.2) van het vigerende bestemmingsplan blijkt dat de centrale as de Vlietdijk een hoofdverbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer is. Deze constatering vindt ook ondersteuning in de 'Algemene beschrijving in hoofdlijnen' (artikel 3, lid 2, sub 12) en de beschrijving van de buurt De Vlietdijk in de bestemming 'Wonen (gebieden I t/m VI – uit te werken)' (artikel 4, lid 2 3). Het voorgaande houdt dus concreet in dat vanaf 1999 de Vlietdijk nooit is bedoeld voor autoverkeer.

Toelichting bestemmingsplan:

De argumenten, die in het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999 zijn opgenomen, gelden onverkort. Deze zijn, samengevat:

- De buurt Vlietdijk is een parkstrook met losse bebouwingsclusters;
- Daarom gaat de infrastructuur er niet door- maar omheen;
- De buurt Vlietdijk zorgt voor een ruimtelijke (en dus niet verkeers-) koppeling tussen Rosmalen en De Groote Wielen;
- Afsluiting van het zuidelijk deel zorgt voor een betere verdeling van de parkeerdruk in bestaand Rosmalen;
- Tegengaan van doorgaand verkeer in verblijfsgebieden.

Verkeersbeleid

Op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit is een richting uitgezet in de Koersnota Infrastructuur. In het coalitieakkoord benadrukt het College van burgemeester en wethouders dat zij deze visie onverkort uit wil voeren.

Algemene doelstellingen van de Koersnota Hoofdinfrastructuur zijn als volgt:

- Ruimte: ruimtelijke ontwikkelingen, afleesbaarheid, historische kwaliteit versterken
- Leefbaarheid: luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid
- Economie: bereikbaarheid: zowel personen als goederen

Dit heeft geresulteerd in een doelstelling om het aandeel van de auto in alle verplaatsingen terug te brengen van 70% naar 60%. Deze omslag komt ten gunste van het aandeel openbaar vervoer en fiets in de verplaatsingen, die respectievelijk van 7% naar 10% en van 23% naar 30% moeten gaan toenemen in 2015.

Om deze omslag te bewerkstelligen wordt de Bossche ladder van Verdaas geïntroduceerd. De essentie van de Bossche ladder van Verdaas is dat de vraagkant (mobiliteit) en de aanbodkant (infrastructuur) met elkaar in evenwicht worden gebracht.

Studie 'oost-west verbindingen'

In de studie 'oost-west verbindingen' wordt de bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch naar Rosmalen (inclusief De Groote Wielen) en omgekeerd onderzocht. Deze studie heeft een wat strategisch karakter. Gezien de zienswijzen op het voorontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' en de discussie in de raadscommissie ROB en de raad wordt in een deelstudie expliciet onderzoek gedaan door het externe bureau Goudappel Coffeng vanuit een onafhankelijke rol naar de effecten van het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Hierin wordt aangegeven wat de effecten zijn van het al dan niet afsluiten en wat dat betekent voor de verschillende belanghebbenden. De besluitvorming over het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal plaatsvinden in het kader van de beide genoemde studies.

Af te leggen afstanden

Hierna wordt uiteengezet wat de gevolgen in afstanden zijn van het al dan niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk voor de bewoners van De Groote Wielen. Dit wordt inzichtelijk gemaakt aan de hand van een kaart en een tabel.

In bijlage 2 is een kaart opgenomen. Op de kaart is te zien dat het gebied ten zuiden van de Groote Wielenplas verdeeld is in zes deelgebieden. De deelgebieden zijn met een aparte kleur omkaderd. De zes deelgebieden zijn:

- De Hoven West;
- De Hoven Oost;
- Broekland West;
- Broekland Midden;
- Broekland Oost;
- De Watertuinen.

In ieder deelgebied is een getal vermeld. Dit getal stelt het indicatieve aantal woningen in het deelgebied voor.

In de tabel is vermeld per deelgebied wat de af te leggen afstand (indicatief) is naar de de rotonde Laaghemaal – Vlietdijk indien het zuidelijke deel van de Vlietdijk open blijft dan wel afgesloten wordt.

Deelgebied	Gemeten vanaf	Vlietdijk open	Vlietdijk afgesloten
De Hoven West	Kruising Groote Wielenlaan - centrale groenstrook	ca. 1000 meter	ca. 2100 meter
De Hoven Oost	Kruising Grote Wielenlaan – Vlietdijk	ca. 300 meter	ca. 2500 meter
Broekland West	Kruising Groote Wielenlaan – Bronmospad	ca.550 meter	ca.2000 meter
Broekland Midden	Kruising Groote Wielenlaan – Spirealaan	ca.1050 meter	ca. 1800 meter
Broekland Oost	Rotonde Vlinderlaan – Het Hooghemaal	ca.1200 meter	ca.1100 meter
De Watertuinen	Brug De Groote Rede – Het Hooghemaal	ca.1600 meter	ca.1500 meter

Uit de tabel en in samenhang met de kaart kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk bedraagt de extra af te leggen afstand voor bewoners van (circa 359 woningen in) De Hoven Oost en (circa 150 woningen in) Broekland West respectievelijk circa 2200 en 1450 meter. De verklaring is dat de bewoners van deze twee deelgebieden het dichtst bij de Vlietdijk wonen.
- Voor de bewoners van (circa 415 woningen in) De Hoven West bedraagt de extra af te leggen afstand bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk circa 1100 meter. Echter, voor bewoners van de westzijde aan De Hoven West wordt de extra af te leggen afstand bij afsluiting wat kleiner omdat zij dichterbij de Blauwe Sluisweg wonen.
- Bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk bedraagt de extra af te leggen afstand voor bewoners van (circa 484 woningen in) Broekland Midden circa 750 meter.
- Voor de bewoners van (circa 470 woningen in) Broekland Oost en (circa 473 woningen in) De Watertuinen maakt het qua afstand nauwelijks uit of het zuidelijk deel open blijft dan wel wordt afgesloten. Overigens, indien het zuidelijk deel open blijft dan is voor hen de meest logische route Vlinderlaan – Het Hooghemaal – Vlietdijk en niet de route De Groote Wielenlaan – Vlietdijk.

1. De antwoorden op de bezwaren luiden als volgt:

- a. De bezwaarmaker ondersteunt het gemeentelijke beleid maar ontkent dat afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk tot een andere vervoerswijzekeuze zou leiden. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat de ruimtelijke omgeving wel degelijk effect heeft op de vervoerswijzekeuze, maar ook dat die effecten sterk verschillen afhankelijk van het verplaatsingsmotief en de doelgroep. Zo blijkt de vervoerswijzekeuze van woon-werk verkeer minder gevoelig dan sociaal-recreatief verkeer voor de ruimtelijke omgeving. Het opgevoerde bezwaar -als zou het een misvatting zijn dat de ruimtelijke omgeving irrelevant is voor verplaatsingsgedrag- is weliswaar begrijpelijk

wanneer die gezien wordt vanuit woon werkverkeer. Maar gezien over alle motieven, inclusief sociaal recreatief verkeer, is dit bezwaar niet juist.

- b. Reclamant geeft aan dat gewoontegedrag niet te beïnvloeden is. Het beïnvloeden van gewoontegedrag is inderdaad lastig, maar niet onmogelijk. Juist wanneer er sprake is van een grote verandering in het leven (nieuwe baan, verhuizen) dan vervalt gewoontegedrag en vindt er herbezinning plaats. Idealiter zou in een nieuwbouwlocatie meteen de eindsituatie gerealiseerd zijn, maar het is begrijpelijk dat dit in de praktijk niet haalbaar is. Er is immers altijd sprake van een gefaseerde bouw. Bovendien zijn er meer overwegingen dan verkeerskundige overwegingen alleen. Het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, maar ook andere momenten zoals het openen van de centrumvoorzieningen van De Groote Wielen, is een moment waarop mensen zich zullen bezinnen op hun gewoontegedrag. Ook door het natuurlijke verloop van bewoners en door wijzigingen in het leven van bestaande bewoners zal het gewoontegedrag wijzigen, zij het niet vanaf de eerste dag. In die zin is bezwaar onjuist. Het is overigens denkbaar dat -ook op lange termijn- de CO₂ uitstoot hoger blijft. Hierbij speelt de volgende overweging. Tegenover het omrijden staan andere, zwaarderwegender voordelen zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een hogere CO₂-uitstoot wordt voor lief genomen in de grotere afweging. Het beleid is om CO₂ uitstoot te verminderen door fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren en door biogas en elektra als brandstof te stimuleren. Meer dan door autoroutes te verkorten. De gemeente is van mening dat door te zorgen dat het makkelijker is om de fiets te pakken dan de auto, het fietsgebruik gestimuleerd zal worden. Afsluiting van de Vlietdijk zal hieraan bijdragen. Als er minder auto's rijden zal er minder CO₂ uitstoot zijn. Meer autorijden heeft automatisch als gevolg dat er meer CO₂ uitstoot zal zijn.
- c. Het is juist dat de gemeente studeert op de 'oost-west verbindingen' en de 'Vlietdijk'. Het is gangbaar dat bij een bestemmingsplan de verkeersparagraaf gebaseerd is op modelresultaten. Mogelijk leiden de studie 'oost-west verbindingen' en de deelstudie 'verkeersonderzoek Vlietdijk' tot nieuwe inzichten. Dat is reden dat het college heeft aangegeven de resultaten van deze studies af te wachten alvorens een besluit te nemen over de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Ook zal de raad betrokken worden bij dit besluit. Het besluit over het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt dan ook mede in die context genomen. Het bestemmingsplan laat evenwel ruimte voor het maken van een keuze. Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan is in het vastgestelde bestemmingsplan het zuidelijke deel bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn zowel verkeersvoorzieningen als groenvoorzieningen mogelijk. Deze wijze van bestemmen maakt dus zowel het afsluiten als het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk mogelijk.
- d. Onder 1a en 1b is aangegeven dat het beeld, dat reclamant opvoert, niet of niet volledig juist is. Ruimtelijke structuur beïnvloedt wel degelijk de vervoerswijzekeuze. Daarbij voert reclamant aan dat verkeerssituaties gevaarlijk zouden zijn. Allereerst kan dit niet onderbouwd worden voor wat betreft objectieve verkeersveiligheid (c.q. feitelijke verkeersonveiligheid): in de verkeersonveiligheidstatistieken komen de beschreven locaties niet terug als verkeersonveilig. Er kan evenwel sprake zijn van subjectieve verkeersveiligheid (c.q. gevoelsmatige verkeersonveiligheid). Subjectieve onveiligheid laat zich niet makkelijk concreet maken.

De gemeente heeft inmiddels enkele maatregelen genomen om gevoelens van subjectieve onveiligheid te verminderen.

Slechts één van de genoemde punten met betrekking tot verkeersveiligheid is relevant in relatie tot het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk: de parallelwegen van de Groote Wielenlaan. Verblijfsgebieden (30 km/uur zones) kunnen alleen goede veiligheid bieden, zolang ze niet druk zijn. Het autoverkeer wordt daarom zo snel mogelijk naar gebiedsontsluitingswegen geleid.

- e. Ten tijde van de keuze voor het Laaghemaal als locatie voor basisschool de Hobbit was bekend dat het gebied ten noorden van Rosmalen was aangewezen voor de toekomstige woonwijk De Groote Wielen. Vervolgens is basisschool de Hobbit ingepast in het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999. Indertijd is de locatie op grond van diverse overwegingen gekozen, waarvan verkeersveiligheid er een was.

Het is juist dat het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk leidt tot meer verkeer op Het Hooghemaal en het Laaghemaal; dit zijn immers de alternatieve routes. Deze alternatieve routes zijn gebiedsontsluitingswegen en die zijn goed toegerust voor deze verkeersstroom. Omdat deze gebiedsontsluitingswegen al druk zijn, is de toename relatief beperkt.

Samen met de school is een verkeersveiligheidsproject aan de gang. Dat heeft een keurmerk (het Brabants verkeersveiligheidslabel) opgeleverd, dat op maandag 4 april 2011 is uitgereikt. Met dit label hebben zij aangetoond serieus en goed bezig te zijn met verkeerseducatie en verkeersprojecten. Met name de oversteekbaarheid van de weg is verbeterd. In overleg met ouders en schoolbestuur is als pilot een elektronisch waarschuwingssysteem opgezet.

De gemeente heeft -samen met de school- maatregelen genomen om de oversteek veiliger te maken (c.q. het risico te verlagen). Dit systeem wordt volgend jaar geëvalueerd maar de reacties zijn nu al positief. Dat de weg drukker wordt, is niet het probleem. Het echte probleem is dat men zich niet aan de verkeersregels houdt. Dus stoppen voor het zebrapad. Dat lijkt met dit waarschuwingssysteem grotendeels opgelost. Ook de overige oversteken van het Laaghemaal hebben de aandacht van de gemeente.

- f. Indien de raad -op basis van de studie 'oost west verbindingen'- besluit het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor het autoverkeer af te sluiten dan blijft (de kern van) Rosmalen per auto en op de fiets goed bereikbaar voor de inwoners van De Groote Wielen en vice versa. Aan de westzijde zijn de (toekomstige) parkeervoorzieningen in de kern van Rosmalen bereikbaar via met name de Tuinstraat en de Raadhuisstraat. Aan de noord- en oostzijde is de kern van Rosmalen bereikbaar via respectievelijk de Rodenborchweg en de Kruisstraat/Bruggen (niet vanuit De Groote Wielen) alsmede enkele fietspaden zoals het fietspad evenwijdig en ten oosten van de Rodenborchweg. Om met de auto Rosmalen binnen te rijden vanaf de noordzijde dient eventueel in beperkte mate te worden omgereden. Dit is afhankelijk van de plaats van vertrek en van bestemming. De goede bereikbaarheid zal naar onze inschatting bewoners er niet van weerhouden om geen sociale activiteiten te ontplooiën in Rosmalen, zelfs niet als de bewoners in beperkte mate zouden moeten omrijden met de auto (zie kopje 'af te leggen afstanden').
- g. Voor de hulpdiensten moet onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten.

- De politie vertrekt niet vanuit een locatie, maar is doorgaans onderweg als zij een melding krijgt. Voor de politie is het daardoor niet mogelijk om aan te geven wat de effecten zijn. Doorgaans wordt deze hulpdienst als niet-maatgevend beschouwd.
 - De brandweerkazerne is gelegen aan de Empelseweg. De brandweer zal in beginsel via de Empelseweg en Blauwe Sluisweg aanrijden. Wel zal in overleg met de brandweer een calamiteitenroute voor hulpdiensten over het zuidelijke deel van de Vlietdijk worden gerealiseerd.
 - De ambulance heeft geen voorziening in Rosmalen en De Groote Wielen. Dit betekent dat de ambulance via de Blauwe Sluisweg zal rijden.
- h. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de raad -tegen het licht van de studie 'oost west verbindingen', het gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid en geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999- alle belangen zo goed en zorgvuldig mogelijk afwegen. Zowel het aantal bewoners van de Vlietdijk als het grote aantal voorstanders voor het openhouden van het zuidelijke deel van de Vlietdijk is onderdeel van die inhoudelijke afweging maar niet op zichzelf doorslaggevend.
- i. Op de kaart met het stedenbouwkundig plan van De Groote Wielen staan wegen aangegeven. De status van die wegen kan men daar niet aan aflezen. Tot 2008 was het de bedoeling om de bus over de Vlietdijk te laten rijden. Daar is een weg voor nodig. En deze stond op de kaart met het stedenbouwkundig plan aangegeven. De gemeente heeft in alle voorlichtingsbijeenkomsten duidelijk aangegeven, onder andere via powerpointpresentaties, dat deze route alleen voor de bus bestemd is. Weliswaar is het begrijpelijk dat dit in een veelheid van informatie niet opgevallen is. Maar dit betekent niet dat de gemeente verkeerde informatie gegeven zou hebben. Zodra duidelijk was dat de busroute niet over het zuidelijk deel van de Vlietdijk zou gaan en dit deel groen zou worden ingericht, is dit op de kaart ook aangepast.
- Het zuidelijke deel van de Vlietdijk is een bestaande weg, die nu nog wordt gebruikt en zou worden opgeheven, zodra de andere verbindingen (met name de aansluiting Het Hooghemaal/Blauwe Sluisweg) gereed zouden zijn. Dat is in 2011. Men kan hier geen rechten voor het voortbestaan van de weg aan ontleen. Zoals te doen gebruikelijk in een nieuwbouwwijk zijn er vele tijdelijke aansluitingen en wegen, die in de definitieve situatie een andere functie krijgen. Zeker als dit een uitvoering van het bestemmingsplan betreft.
- Tot slot zij nogmaals benadrukt dat alleen aan het vastgestelde bestemmingsplan 'De Groote Wielen' rechten kunnen worden ontleend. In tegenstelling tot het bestemmingsplan heeft het stedenbouwkundig plan voor De Groote Wielen geen juridische status.
- j. Het argument van de gemeente inzake doorgaand verkeer tussen Empel en de A59 is ontleend aan het verkeer- en vervoersmodel. Hierin wordt aan de hand van herkomsten en bestemmingen, evenals verplaatsingsweerstand een voorspelling gedaan van toekomstige intensiteiten. Dit prognosemodel wordt geijkt met actuele tellingen. Aan de hand van het verkeer- en vervoersmodel is een analyse gemaakt van het verkeer dat over het al dan niet af te sluiten deel van de Vlietdijk rijdt. Op grond van deze analyse blijkt dat er sluipverkeer te verwachten is. Reclamant geeft niet aan waarom de analyse op grond van het verkeers- en vervoersmodel onjuist is.

Het College van burgemeester en wethouders heeft in het collegeakkoord aangegeven verder te werken aan het verkeersveiliger en kindvriendelijker maken van de woongebieden. Sluipverkeer wordt daarbij ontmoedigd.

- k. De voorzieningenstructuur met betrekking tot detailhandel in de gemeente 's-Hertogenbosch kent de volgende indeling: stadscentrum (binnenstad), stadsdeelcentrum (Helftheuvelpassage en centrum van Rosmalen), wijkwinkelcentrum (onder andere centrum van De Groote Wielen), buurtwinkelcentrum en buurtsteunpunten. Voor de dagelijkse en een beperkt deel van de niet-dagelijkse boodschappen zijn bewoners van De Groote Wielen in principe aangewezen op het (toekomstige) wijkwinkelcentrum aan de noordzijde van de Groote Wielenplas in De Groote Wielen. Desgewenst kunnen de bewoners voor de dagelijkse boodschappen en voor een breder aanbod niet-dagelijkse artikelen terecht in het centrum van Rosmalen. Zodra het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt afgesloten dan ligt het niet voor de hand dat voor een vergelijkbaar aanbod aan detailhandelsvoorzieningen veel bewoners van De Groote Wielen in plaats van het centrum van Rosmalen de Helftheuvelpassage of de binnenstad van 's-Hertogenbosch zullen bezoeken. Voor de Helftheuvelpassage geldt dat het aan de westzijde van 's-Hertogenbosch is gelegen. Voor de binnenstad van 's-Hertogenbosch geldt dat enerzijds door de structuur van parkeervoorzieningen (transferia aan de randen van het centrum van 's-Hertogenbosch voor lang parkeren en parkeergarages in de binnenstad voor kort parkeren) zich minder leent voor de dagelijkse boodschappen en dat anderzijds door het veel grotere aanbod aan detailhandels-, horeca- en andersoortige voorzieningen de binnenstad van 's-Hertogenbosch (sterk gericht op recreatief winkelen) zich niet laat vergelijken met het centrum van Rosmalen.
 - l. Aan de noordzijde van het centrum van Rosmalen zijn weinig parkeervoorzieningen aanwezig. De meeste parkeervoorzieningen zijn gekoppeld aan de nieuwe ontwikkelingen en dus aan de zuidwestzijde van het centrum gelegen. Komende vanaf de Vlietdijk en Rodenborchweg zullen automobilisten in eerste instantie een parkeerplaats aan de noordzijde van het centrum Rosmalen zoeken. Dit 'zoekgedrag' doet afbreuk aan de doorstroming van het verkeer en kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Indien aan de noordzijde weinig tot geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zullen automobilisten alsnog doorrijden naar de zuid- of westzijde van het centrum waar meer parkeergelegenheid aanwezig is. In dat geval wordt er onnodig autoverkeer door Rosmalen getrokken, hetgeen ongewenst is.
2. Een bestemmingsplan maakt de realisatie van gebouwen, (bouw)werken en functies mogelijk ('toelatingsplanologie'). Het is dus geen instrument om de aanleg van wandelvoorzieningen te garanderen en af te dwingen. In de plannen van de gemeente voor de inrichting van de openbare ruimte is echter zoveel mogelijk rekening gehouden met recreatief wandelen langs de oevers van de Groote Wielenplas. Slechts op een enkele plek kan dit niet. Dat geldt bijvoorbeeld voor de 16 woningen aan het Deltapark in Broekland-Noord. In De Watertuinen loopt men over de Zonkade langs het water. In de eindsituatie zal het mogelijk zijn om, met kleine restricties, rondom de Groote Wielenplas te lopen.
 3. Er is bij de opzet van De Groote Wielen steeds uitgegaan van een busverbinding tussen De Groote Wielen en 's-Hertogenbosch Centraal Station. Dit is ook opgenomen in het bestemmingsplan. Alleen in het allereerste begin, toen er nog maar enkele woningen in De Groote Wielen waren opgeleverd, is er een tijdelijk pendelbuslijntje ingesteld tussen De Groote

Wielen en Rosmalen. Dit was bedoeld als service aan de bewoners en past bij de gedachte een nieuwe wijk vanaf het allereerste begin een OV-voorziening te bieden.

Later werd het pendelbuslijntje vervangen door de huidige volwaardige voorziening, lijn 74 naar 's-Hertogenbosch Centraal Station. De gemeente heeft aandacht van de provincie Noord-Brabant gevraagd voor een rechtstreekse verbinding met Rosmalen. De gemeente is namelijk geen bevoegd gezag.

Wanneer de bestaande buslijn naar De Groote Wielen op dit moment zou worden omgeleid via Rosmalen, betekent dit een tragere verbinding en -bij gelijkblijvende aanbod van busuren- een lagere bedieningsfrequentie. Dit betekent dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in De Groote Wielen zou worden uitgehold.

Wanneer het gaat om een extra verbinding tussen Rosmalen en De Groote Wielen alleen, en op dit moment, dan is het reizigersaanbod -met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid- onvoldoende om een buslijn te kunnen rechtvaardigen.

Echter op termijn -met het vorderen van de ontwikkeling van De Groote Wielen- en met een ander tracé (c.q. het doortrekken van een dergelijke lijn naar andere bestemmingen zoals Avenue2 en andere knooppunten in 's-Hertogenbosch) verwachten wij dat het wel mogelijk is om voldoende reizigersaanbod te kunnen genereren voor een openbaar vervoersvoorziening. Op korte termijn is het voor de provincie Noord-Brabant, die verantwoordelijk is voor het stad- en streekvervoer, niet eenvoudig om een directe OV-voorziening tussen De Groote Wielen en Rosmalen te realiseren.

Voor de lange termijn is de gemeente 's-Hertogenbosch bezig met een studie naar de 'oost-west verbindingen' en daarbij wordt ook een OV-verbinding betrokken. Daarbij zal worden onderzocht of zo'n verbinding ook een functie kan krijgen voor de relatie Rosmalen - De Groote Wielen.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

2.2 Standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk met aanvullingen

Deze subcategorie omvat 5 zienswijzen. Hiervoor is ingegaan op de beantwoording van de standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk. Om die reden wordt hierna alleen ingegaan op de aanvullingen uit deze 5 zienswijzen.

Samenvatting aanvulling 1

1. De bewoners van het appartementencomplex Baptist mogen er niet vanuit gaan dat zij in de vrije natuur zijn komen wonen en zij zullen, om de VINEX locatie bewoonbaar te houden, moeten accepteren dat er autoverkeer noodzakelijk is.
2. De uitstoot van CO₂ zal door het eventueel stilstaande verkeer bij de rotonde tijdens de spitsuren toenemen. De bewoners van het complex dienen er rekening mee te houden dat in Nederland nagenoeg altijd een westenwind waait. Dit betekent dat de uitlaatgassen van het stilstaande autoverkeer juist niet richting het appartementencomplex zal waaien.
3. Door het zuidelijk deel van de Vlietdijk af te sluiten wordt het autoverkeer verplicht te rijden via het Laaghemaal, waaraan een basisschool en een voetbalvereniging (met veel jeugdleden) zijn gelegen. Hierdoor wordt het risico op het ontstaan van ongelukken met kinderen vergroot.

Samenvatting aanvulling 2

4. In de buurt Sparrenburg in Rosmalen zijn vier kunstgrasveldjes aangelegd, die volop door de jeugd worden gebruikt. In De Groote Wielen is niet één zo'n kunstgrasveldje te vinden. Wat is het beleid met betrekking tot dergelijke veldjes?

Samenvatting aanvulling 3

5. Reclamant maakt bezwaar tegen de wijze waarop de besluitvorming momenteel wordt gemotiveerd. De doelen, die aangevoerd worden om het zuidelijk deel van de Vlietdijk af te sluiten, zijn onder andere minder CO₂ uitstoot en het stimuleren van het fietsgebruik.
6. Reclamant heeft nog geen enkele voorlichtingsfolder gezien met de uitleg dat het rijden met de auto van De Groote Wielen naar Rosmalen slecht is voor het milieu (getallen als ondersteuning).
7. Is er onderzoek geweest naar hoeveel mensen er momenteel na realisatie van De Groote Wielen meer door Rosmalen rijden?
8. Zijn er überhaupt getallen uit het verleden om een goed beeld te krijgen?
9. Is er een onderzoek gaande naar hoeveel mensen er straks minder -na afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk- door Rosmalen zullen rijden met de auto?

Samenvatting aanvulling 4

10. Gedurende de afgelopen jaren is gebleken dat de Vlietdijk een belangrijke en onmisbare verbindingroute is voor autoverkeer van en naar De Groote Wielen, vooral nu de spoorwegovergang (bij de Empelseweg / Burgemeester Mazairacplein) in augustus 2011 voor twee jaar dichtgaat vanwege het aanpassen van het spoor (in verband met de omlegging van de Zuid Willemsvaart).

Samenvatting aanvulling 5

11. Het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk vormt een grote belemmering voor kinderen, die naar een school gaan buiten De Groote Wielen. Reclamant wil dat haar dochters het liefst naar een school laten gaan in De Groote Wielen. In De Groote Wielen zijn er geen scholen waar één leerjaar per groep zit en geen scholen met lokalen. Om die twee redenen gaan de dochters naar een school buiten De Groote Wielen. Hierdoor kunnen de dochters tussen de middag thuis niet lunchen, hetgeen een kostenpost met zich meebrengt voor reclamant.

Beoordeling aanvullingen 1 t/m 5

1. De bewoners van de appartementen van het Klooster Baptist waren -voor zover wij dat kunnen inschatten- bij de aankoop en huur van hun woningen zich ervan bewust dat -vanwege de ligging van De Groote Wielen ten opzichte van de andere wijken en het centrum van 's-Hertogenbosch- veel bewoners van De Groote Wielen vaak gebruik zouden maken van de auto. Tegelijkertijd waren zij -voor zover wij dat kunnen inschatten- er vanuit gegaan dat de Vlietdijk als een parkachtige omgeving zou worden ingericht. In hoeverre deze bewoners bij de aankoop en huur van hun woningen op de hoogte zouden zijn van het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen', waarin vermeld is dat de Vlietdijk een hoofdverbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer is, is ons niet bekend.
2. Voor de volledigheid, CO₂ uitstoot is vooral een mondiaal probleem: klimaatverandering. Het beleid is om CO₂ uitstoot te verminderen door fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren en door biogas en elektra als brandstof te stimuleren. Luchtverontreiniging zoals fijn stof en NO₂ zijn lokale problemen. Uit onderzoeken naar de luchtkwaliteit blijkt dat in De Groote Wielen geen normen worden overschreden.
3. Ten tijde van de keuze voor het Laaghemaal als locatie voor basisschool de Hobbit was bekend dat het gebied ten noorden van Rosmalen was aangewezen voor de toekomstige woonwijk De Groote Wielen. Vervolgens is basisschool de Hobbit ingepast in het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999. Indertijd is de locatie op grond van diverse overwegingen gekozen, waarvan verkeersveiligheid er een was.
Het is juist dat het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk leidt tot meer verkeer op Het Hooghemaal en het Laaghemaal; dit zijn immers de alternatieve routes. Deze alternatieve routes zijn gebiedsontsluitingswegen en die zijn goed toegerust voor deze verkeerstoename. Omdat deze gebiedsontsluitingswegen al redelijk druk zijn, is de toename relatief beperkt. Samen met de school is een verkeersveiligheidsproject aan de gang. Dat heeft een keurmerk (het Brabants verkeersveiligheidslabel) opgeleverd, dat op maandag 4 april 2011 is uitgereikt. Met dit label hebben zij aangetoond serieus en goed bezig te zijn met verkeerseducatie en verkeersprojecten. Met name de oversteekbaarheid van de weg is verbeterd. De gemeente heeft -samen met de school- maatregelen genomen om de oversteek veiliger te maken (c.q. het risico te verlagen). In overleg met ouders en schoolbestuur is als pilot een elektronisch waarschuwingssysteem opgezet. Dit systeem wordt volgend jaar geëvalueerd maar de reacties zijn nu al positief. Dat de weg drukker wordt is niet het probleem. Het echte probleem is dat men zich niet aan de verkeersregels houdt. Dus stoppen voor het zebrapad. Dat lijkt met dit waarschuwingssysteem grotendeels opgelost. Ook de overige oversteken van het Laaghemaal hebben de aandacht van de gemeente.
4. In de buurt Sparrenburg zijn op een aantal plaatsen woningen gelegen rondom een pleintje. Deze pleinen lenen c.q. leenden zich goed voor herinrichting met andere functies zoals sport en spel. De kunstgrasveldjes voor sport en spel in Sparrenburg zijn destijds aangelegd op

initiatief van de bewoners. Voor de aanleg van de veldjes hebben zij toen contact opgenomen met de wijkmanager voor Rosmalen voor eventuele gemeentelijke subsidieregelingen en hebben zij bedrijven benaderd voor mogelijke sponsoring.

Indien reclamant een kunstgrasveldje wil laten aanleggen in haar woonomgeving in De Groote Wielen dan adviseren wij haar contact op te nemen met de wijkmanager voor De Groote Wielen. Hij kan reclamant informeren over welke (financiële) mogelijkheden er zijn vanuit de gemeente.

Rosmalen (inclusief De Groote Wielen) is vorig jaar door ons college aangewezen als Sportpunt. In dat kader is onlangs besloten welke projecten in Rosmalen in aanmerking komen voor een gemeentelijke subsidie. Één van die aangewezen projecten is de aanleg van een kunstgrasveldje in De Groote Wielen. Voor meer informatie hierover kan reclamant contact opnemen met de wijkmanager voor De Groote Wielen. Overigens is aan de Vlietdijk naast de voetbalvelden van OJC ook een sportgrasveld aangelegd dat door iedereen vrij te gebruiken is.

5. Één van de doelstellingen uit het beleid, dat enkele jaren geleden door de raad is vastgesteld, is het terugdringen van het autoverkeer en het stimuleren van het fietsverkeer. Deze doelstelling draagt mede bij aan het terugdringen van de CO₂ uitstoot. Wij gaan ervan uit dat bij eenieder genoegzaam bekend is dat terugdringen CO₂ uitstoot een algemeen na te streven doel is en dat niet voor iedere verkeersmaatregel de CO₂ uitstoot apart wordt berekend.
6. De gemeente probeert met verschillende maatregelen de luchtkwaliteit te verbeteren. De lokale luchtverontreiniging wordt onder meer veroorzaakt door het autoverkeer. Bij de keuze voor maatregelen is vooral gezocht naar maatregelen die ook op andere manieren de leefbaarheid en de stad ten goede komen zoals het stimuleren van het fietsgebruik en de transferia. In de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch is dit ook beschreven. De gemeente maakt hier geen folders over.
7. De gemeente heeft aan de hand van het verkeers- en vervoersmodel berekend om welke intensiteiten het gaat, nu en in de toekomst.
8. De gemeente 's-Hertogenbosch monitort het verkeer en vervoer en heeft op strategische punten een telprogramma, op grond waarvan een goed beeld verkregen kan worden van de huidige intensiteiten.
9. De gemeente heeft het externe adviesbureau Goudappel Coffeng gevraagd om een notitie te schrijven ten behoeve van besluitvorming door de raad, waarin bestaande overwegingen en eventuele nieuwe overwegingen die voortvloeien uit de studie 'oost-west verbindingen' aan de orde komen.
10. Het zuidelijke deel van de Vlietdijk mag pas worden afgesloten nadat daartoe is besloten door de raad in het kader van de studie 'oost-west verbindingen' en de deelstudie 'verkeersonderzoek Vlietdijk' én de nieuwe infrastructuur aan de westzijde van De Groote Wielen nagenoeg gereed is.
11. In De Groote Wielen zijn vijf basisscholen gepland waarvan er drie reeds gerealiseerd zijn. Op basis van een vrije onderwijskeuze kunnen bewoners van De Groote Wielen kiezen voor een school buiten De Groote Wielen. Het zal om een relatief klein aantal gezinnen gaan. Deze vrije keuze houdt niet in dat dit apart moet worden gefaciliteerd door middel van het open houden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor autoverkeer.

Conclusie: de aanvullingen op de zienswijze zijn ongegrond.

2.3 Standaard zienswijze Vlietdijk + bouwplan aan Indigoweg in Broekland c.a.

Deze subcategorie omvat 3 zienswijzen. Eerder is ingegaan op de beantwoording van de standaard zienswijze met betrekking tot de Vlietdijk. Om die reden wordt hierna alleen ingegaan op bezwaren tegen het bouwplan voor vijf woningen aan de Indigoweg in Broekland en het niet aanleggen van een geluidswal aan het Laaghemaal.

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen het bouwplan voor vijf woningen aan de Indigoweg in de buurt Broekland op grond van de volgende argumenten:
 - a. Ten tijde van de aankoop van de woning was duidelijk dat ter plaatse woningbouw mogelijk zou zijn. Een en ander is toen door de bewoners geverifieerd bij de gemeente, zowel in het Stads kantoor als in het Infocentrum De Groote Wielen. Uit het toenmalige aanwezige kaartmateriaal in Stads kantoor kon worden afgeleid dat deze woningen gescheiden van het water zouden blijven door een groenstrook. Deze groenstrook is ook terug te vinden op verschillende door de gemeente uitgegeven folders. Door deze feitelijke situatie zijn verschillende bewoners over de streep getrokken om een woning aan De Barkentijn te kopen. De oorspronkelijke opzet is nu blijkbaar geheel verlaten. De bewoners worden dan nu ook bijzonder onaangenaam verrast dat het ruimtelijk wonen aan De Barkentijn ernstig wordt bedreigd.
 - b. De bewoners hebben € 17.000,- extra betaald om aan de vrije zijde met uitzicht te kunnen wonen. Door deze ontwikkeling wordt dit teniet gedaan. Op geen enkele wijze wordt het geschetste beeld door de projectontwikkelaar en de gemeente bewaard. Het eerder gewekte vertrouwen wordt daarmee ernstig geschonden.
 - c. Het hoogteverschil en de afstand tussen de vijf te bouwen woningen en de woningen aan De Barkentijn brengen een aantasting van de privacy met zich mee. Door het hoogteverschil wordt rechtstreeks naar binnen gekeken in de woningen aan De Barkentijn. De achtergevel en twee zijgevels van de woningen aan De Barkentijn bestaan uit glas. De door de gemeente genoemde afstand is niet correct. De geplande woningen zouden dan op de Indigoweg worden gerealiseerd. De tuinen van de vijf te bouwen woningen kijken uit op alle tuinen aan De Barkentijn en staan haaks gepland op De Barkentijn. Sterker nog, indien de vlonders aan de achterzijde van de vijf te bouwen woningen worden gerealiseerd, zal de afstand maximaal vijf tot zes meter bedragen.
 - d. Door de vlonders aan de achterzijde van de vijf te bouwen woningen wordt de vaargeul versmald. Dit bemoeilijkt de doorvaart naar de Groote Wielenplas. Hierdoor zullen alle passerende boten langs de woningen aan De Barkentijn moeten manoeuvreren.
 - e. Het valt niet te begrijpen hoe de gemeente denkt vijf woningen te realiseren naast een werkend pompghemaal. Het is dan ook beter om de betreffende groenstrook in te richten als separate groenvoorziening. In de directe omgeving ontbreekt een groenvoorziening.
 - f. De voorgenomen bouw van deze woningen vormt een inbreuk op de nieuwe richtlijn van VROM met betrekking tot bebouwing in de magneetveldzone van elektriciteitsmasten. Hetzelfde kan worden gezegd van de (tijdelijke) school en kinderopvang aan het Laaghemaal.
 - g. De grondprijs van de vijf te bouwen woningen wijkt in ernstige mate af van de grondprijs, die de bewoners van De Barkentijn hebben betaald. De gemiddelde grondprijs voor een

woning aan De Barkentijn bedraagt € 730,50, bijna een verdubbeling van de normale grondprijs. Indien de vijf woningen worden gerealiseerd aan de Indigoweg in Broekland met de normale grondprijs en met de voorzieningen van De Watertuinen dan vindt er een kapitaalvernietiging plaats voor de bewoners van De Barkentijn. Planschade en het bedrag ad € 17.000,- zal worden verhaald op de gemeente.

2. Reclamant maakt bezwaar tegen het niet aanleggen van een geluidswal aan het Laaghemaal ter hoogte van het eiland De Barkentijn en de aanleg/planning van de openbare ruimte op grond van de volgende argumenten:
 - a. Ondanks gedane toezeggingen heeft de gemeente geweigerd te overleggen met de bewoners. Het halfverharde pad is reeds jaren geleden aangelegd. Voorheen was nimmer een wandelpad voorzien. Dit heeft de bewoners in ernstig mate in hun privacy aangetast doordat de achtergevel van de woningen geheel uit glas bestaat. Bovendien liggen aan deze zijde de slaapkamers.
 - b. Een geluidwerende voorziening, bijvoorbeeld een aarden wal van 1,20 tot 1,30 meter hoog of beplanting, tast op geen enkele wijze het open karakter aan.
 - c. Er is geen enkele reden om sociale onveiligheid te verwachten omdat alle woningen rechtstreeks uitkijken op het wandelpad. Ook het beheer en onderhoud van het water is geen issue. De onderhoudswerkzaamheden zijn beperkt en worden maximaal twee keer per jaar uitgevoerd.
 - d. De gevraagde geluidwerende voorziening is ter bestrijding van de geluidsoverlast afkomstig van het verkeer op het Laaghemaal. Ter plaatse is er sprake van 'komvorming', de weg ligt hoger dan het talud van de dam met het wandelpad en de woningen liggen aan het water. Deze combinatie zorgt ook voor een weerkaatsing van het geluid en een versterking van het ervaren van het geluid. Het verzoek voor een geluidwerende voorziening heeft enkel ten doel om meer te genieten van de woning en buiten rustig te kunnen zitten.
 - e. Door bewoners wordt geluidhinder ervaren door passerende treinen, de doorgaande weg naar de Kruisstraat, lokale feesten, de manege en het schoolplein aan het Laaghemaal. Het is niet mogelijk en ondoenlijk om alle geluidsoverlast te bestrijden, maar het zou getuigen van enig inzicht om enige maatregelen hiertegen te nemen.
 - f. Het is mogelijk de geluidwerende voorziening op drie plaatsen te realiseren: parallel aan het Laaghemaal of parallel op de taluds van de dam. Bovendien zal een dergelijke voorziening bijdragen aan een betere bescherming van het leefmilieu van de dieren die in/nabij het water leven.
 - g. Het is gebruikelijk dat een woonwijk, die grenst aan een ontsluitingsweg, wordt voorzien van een geluidwerende voorziening. Hiervan zijn legio voorbeelden in heel Nederland te vinden.
 - h. Mogelijk kan tevens een geluidsreductie worden bewerkstelligd door het nemen van verkeersmaatregelen op het Laaghemaal. Deze weg is een racebaan en vormt daarom een grote bron van ergernis bij de bewoners van De Barkentijn.

Beoordeling

1. Ten aanzien van de door reclamant aangevoerde argumenten merken wij het volgende op:
 - a. De kaarten met de stedenbouwkundige plannen geven een indicatief beeld van de stedenbouwkundige opzet. De kaartjes in de toelichtingen van de uitwerkingsplannen voor Broekland-Zuid en bedrijvenpark De Groote Vliet en in de folders zijn ter illustratie

en verduidelijking van de tekst. Bovendien is een aantal folders, die verkrijgbaar zijn bij de gemeente, gemaakt door de projectontwikkelaars. De gemeente is niet verantwoordelijk voor folders van derden.

De beoogde bouwlocatie aan de zuidoostzijde van de Indigoweg ligt in het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' (vastgesteld op 8 juli 1999) en heeft de bestemming 'Wonen (gebied III – uit te werken)'. Deze bestemming maakt de bouw van woningen tot vier lagen tot aan (het water in) de bestemming 'Wonen (gebied IV – uit te werken)' mogelijk. Om een bouwplan voor 14 aaneengebouwde woningen mogelijk te maken is het voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland-Zuid' opgesteld. Daarna is een gewijzigd bouwplan voor 5 geschakelde woningen ontwikkeld. Hiervoor is een herziening van het voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland-Zuid' opgesteld. Zowel het voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland-Zuid' als de herziening passen binnen het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999. Met andere woorden, vanaf 1999 is in de planvorming rekening gehouden met woningbouw aan de zuidoostzijde van de Indigoweg.

- b. Dat bewoners een extra bedrag van € 17.000,- betaald zouden hebben aan de betreffende projectontwikkelaar voor een permanent vrij uitzicht aan de zijkant is bij de gemeente niet als zodanig bekend. De verkoopprijzen worden niet door de gemeente bepaald en samengesteld. Overigens is het wel logisch dat deze woningen meer waard zijn dan de vergelijkbare woningen op de andere eilanden, omdat deze woningen ongeveer tussen 40 en 60 strekkende meter vrij water, grenzend aan hun achtertuin hebben en de andere woningen 15 meter. Bovendien hebben deze woningen permanent vrij uitzicht en de andere woningen uitzicht op de rijwoningen aan de overzijde.
- c. De oostelijke zijkant van de Indigoweg ligt op circa 4,50 meter +NAP. De woningen aan De Barkentijn liggen op circa 2,50 meter +NAP. Dit houdt een hoogteverschil van circa 2 meter in. De afstand tussen de bestemming 'Wonen', waarbinnen de vijf woningen zijn geprojecteerd, en de bestemming 'Wonen - 1', waarbinnen de woningen aan De Barkentijn liggen, bedraagt bij nameting 23,92 meter (afgerond circa 24 meter). De afstand van circa 24 meter doet het hoogteverschil van circa 2 meter teniet (uitgaande van 5 geschakelde woningen met 2 bouwlagen en platte daken). Gelet hierop is inkijk in de woningen en achtertuinen aan De Barkentijn beperkt. Volledigheidshalve merken wij op dat de bouw van 5 geschakelde woningen met 2 bouwlagen en een plat dak gunstiger is dan de bouw van 5 of meer aaneengebouwde woningen met 4 bouwlagen en een kap. De afstand tussen de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – vlonder 1', waarbinnen vlonders mogen worden gerealiseerd, en de bestemming 'Wonen - 1', waarbinnen de woningen aan De Barkentijn liggen, bedraagt bij meting 18,69 meter (afgerond circa 19 meter).
- d. Om de vrije doorvaart van bootjes, sloepen e.d. en de ruimtelijke beleving van het water te garanderen dient de afstand tussen bouwwerken zoals vlonders minimaal 6 meter te bedragen. Waar het water prominent in het zicht is gelegen vanaf de openbare weg en als zodanig wordt ervaren (de zogenaamde 'belangrijke zichtlijnen'), bijvoorbeeld langs de Indigoweg en De Groote Rede en haaks op deze twee wegen, dient de afstand tussen bouwwerken zoals vlonders minimaal 10 meter te bedragen. De afstand tussen de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – vlonder 1', waarbinnen vlonders mogen worden gerealiseerd, en de bestemming 'Wonen - 1', waarbinnen de woningen aan De

Barkentijn liggen, bedraagt bij meting 18,69 meter (afgerond ca. 19 meter). Aan de vereiste afstand van tenminste 10 meter wordt ruimschoots voldaan.

- e. In de exploitatieopzet voor De Groote Wielen is rekening gehouden met opbrengsten uit de verkoop van de locatie (zuidoostzijde van de Indigoweg) als bouwlocatie. Indien deze locatie zou worden bestemd als 'Groen' dan dienen de verwachte opbrengsten elders met extra woningen te worden gecompenseerd om tekorten op de exploitatieopzet te voorkomen.

Tussen de geprojecteerde woningen en het (gesloten) rioolgemaal is een groenstrook van circa 18 meter voorzien. Deze afstand is zodanig dat geen overlast wordt verwacht.

- f. In 2005 heeft de rijksoverheid alle gemeenten geadviseerd hoe ze moeten omgaan met nieuwe ontwikkelingen en nieuwe bestemmingsplannen in de buurt van hoogspanningslijnen. Kort samengevat luidt het advies: Vermijd uit voorzorg zoveel mogelijk dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waar het magnetische veld sterker is dan 0,4 microTesla (μT) (de magneetveldzone). Het advies geldt voor nieuwe woningen, scholen, crèches en kinderdagverblijven bij bestaande hoogspanningslijnen of voor de aanleg van nieuwe hoogspanningslijnen bij bestaande woningen. Dit rijksadvies is alleen van toepassing voor nieuwe situaties vanaf 2005 waarvoor een nieuw bestemmingsplan moet worden gemaakt. Voor bestaande woningen etc. in de buurt van hoogspanningslijnen, houdt de Nederlandse overheid de aanbeveling van de Europese Commissie uit 1999 aan. Dit houdt een referentieniveau in van 100 microTesla. In Nederland wordt overal ruimschoots aan de waarde van 100 microTesla voldaan, zelfs bij woningen direct onder de hoogspanningslijnen. De woningen aan de Indigoweg werden in 1999 al planologisch mogelijk gemaakt en worden gezien als bestaande woningen. Het rijksadvies is hier niet op van toepassing. De kinderopvang en school (in het tijdelijke gebouw) zijn tijdelijke situaties en zullen op korte termijn (naar verwachting in 2012) naar een andere locatie verhuizen.

- g. De gemeente werkt in De Groote Wielen met een grondquote systeem. De grondprijs wordt bepaald door een door de raad vastgesteld percentage van de V.O.N.-prijs van de woning. Dat geldt zowel voor de woningen aan De Barkentijn als de woningen aan de Indigoweg. De uiteindelijke grondprijs is dus een afgeleide van de door de ontwikkelaar/makelaar bepaalde verkoopprijs van de woning maar wel, door toepassing van het voor iedereen gelijk zijnde grondquotesysteem, geobjectiveerd. Slechts als de gemeente zou besluiten dat grond voor de betreffende 5 woningen in het kader van particulier opdrachtgeverschap door de gemeente zelf zal worden uitgeven, zal, zoals te doen gebruikelijk, een vierkante meterprijs worden berekend. Overigens is voor de 5 woningen nog geen grondprijs betaald, omdat er geen sprake is van een concreet bouwplan. Het oorspronkelijke plan is ingetrokken.

Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een planuitwerking, op aanvraag een tegemoetkoming toekennen, voor zover die schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Indien reclamant overweegt een verzoek om planschade als bedoeld in artikel 6.1 Wro in te dienen bij ons college dan is artikel 6.3, lid a en b Wro van belang. Artikel 4.2.4 van de voorschriften

van het vigerende bestemmingsplan “De Groote Wielen” (vastgesteld op 8 juli 1999) maakt ter plaatse van de Indigoweg woningbouw in 2 tot 4 bouwlagen mogelijk. Voor reclamant was ten tijde van de aankoop van de woning aan De Barkentijn dus voorzienbaar dat op de betreffende locatie woningbouw in 2 tot 4 bouwlagen mogelijk is en dat de bouw van 5 of meer woningen eveneens mogelijk is. Gelet hierop had reclamant kunnen overwegen om de woning niet te kopen en daarmee eventuele planschade te voorkomen. Het staat reclamant overigens vrij om een verzoek tot planschadevergoeding bij het college in te dienen.

2. Ten aanzien van de door reclamant aangevoerde argumenten merken wij het volgende op:

- a. Er ligt nu een strook grond op circa 45 meter afstand van de woningen aan De Barkentijn. Deze strook scheidt het water van De Watertuinen met de waterloop van de Lage Ring. Deze scheiding is noodzakelijk vanwege de werking van de zogenoemde Watermachine: het lichtvervuilde regenwater gaat via de Lage Ring eerst naar het zuiveringsmoeras alvorens het in het water van De Watertuinen mag komen. Deze waterscheiding wordt tevens gebruikt als wandelpad. De opzet van De Groote Wielen is dat op zoveel mogelijk plaatsen (enkele uitzonderingen daargelaten) bewoners vrij langs de randen van het water mogen lopen. Dit kan in het geval van De Barkentijn niet langs de woningen maar alleen over het pad. Het pad heeft een verbindende functie tussen de diverse plangebieden en de omliggende natuurgebieden. Het is niet wenselijk om wandelaars langs de randweg aan de andere zijde van de Lage Ring te laten lopen. Dat gebeurt nergens in De Groote Wielen. Er zijn ook nooit toezeggingen gedaan dat het betreffende pad verboden terrein zou worden. Overigens is hier vele malen contact met bewoners over geweest.
De kortste afstand tussen de bestemming ‘Wonen - 1’, waarbinnen de woningen aan De Barkentijn liggen, en de bestemming ‘Groen’, waarbinnen het wandelpad bedraagt bij meting 43,80 meter (afgerond circa 44 meter). Dit betekent dat de afstand tussen de woningen aan De Barkentijn en het wandelpad meer dan 44 meter bedraagt. Gezien deze grote afstand is inkijk in de woningen en de achtertuinen aan De Barkentijn beperkt. Naar verwachting zal door rietgroei in de toekomst meer privacy ontstaan dan nu.
- b. Op basis van de geldende wet- en regelgeving (onder andere de Wet geluidhinder en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) is er geen noodzaak om een geluidwerende voorziening te realiseren. In de beantwoording onder punt d en e wordt hierop verder ingegaan. Gelet op het voorgaande is de hoogte en vormgeving van een geluidwerende voorziening verder geen issue geweest in de afweging.
- c. Op basis van de geldende wet- en regelgeving (onder andere de Wet geluidhinder en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) is er geen noodzaak om een geluidwerende voorziening te realiseren. In de beantwoording onder punt d en e wordt hierop verder ingegaan. Gelet op het voorgaande is sociale veiligheid verder geen issue geweest in de afweging.
- d. Reclamant schrijft in zijn/haar zienswijze over geluidsoverlast van autoverkeer op het Laaghemaal. Waarschijnlijk bedoelt reclamant met het Laaghemaal Het Hooghemaal, dat dichterbij zijn/haar woning ligt. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid hebben wij voor de beantwoording beide wegen beschouwd.
De woningen aan De Barkentijn liggen op circa 100 meter van Het Hooghemaal. Het voorliggende bestemmingsplan beoogt geen wijzigingen ten opzichte van het geldende

bestemmingsplan uit 1999.. De geluidssituatie is bij de aanleg op basis van het geldende bestemmingsplan reeds beoordeeld. Desondanks is gekeken naar de verkeersbelasting zoals deze zich in 2020 zal voordoen. Uitgaande van 4.500 motorvoertuigen per etmaal (verdeling als ontsluitingsweg) en een afstand van 100 meter (met 55 meter verharding/water) blijft de Lden (inclusief aftrek op basis van artikel 110g Wet geluidhinder) ruim beneden de voorkeursgrenswaarde van Lden 48 dB(A). Er is dan ook geen enkele reden tot het treffen van geluidmaatregelen. In tegenstelling tot hetgeen reclamant stelt, is het hoogteverschil tussen de weg en de achtertuin circa 25-50 cm. Dat het water lager ligt, is akoestisch gunstig (minder reflectie).

- e. De situatie van de woningen aan De Barkentijn is ten opzichte van het geldende bestemmingsplan uit 1999 niet gewijzigd in het voorliggende bestemmingsplan. De geluidssituatie is in het geldende bestemmingsplan reeds beoordeeld. Desondanks is gekeken of aan de huidige normen wordt voldaan. In het belang van het voorkomen of beperken van geluidhinder moet voor spoorwegen onderzoek worden gedaan naar de geluidbelasting op gevels van nieuwe woningen binnen de zone van een spoorweg. De zone van het traject 731 ('s-Hertogenbosch - Utrecht) is 600 meter en van het traject 740 ('s-Hertogenbosch - Nijmegen) 200 meter. De afstanden van de woningen aan De Barkentijn tot de betreffende spoorlijnen zijn respectievelijk 6 km en 2 km en vallen ver buiten het onderzoeksgebied. Dit wil niet zeggen dat spoorweggeluid niet hoorbaar kan zijn, maar overschrijding van normen is niet aan de orde.
- Ook voor de weg Laaghemaal geldt een zone waarbinnen gekeken moet worden naar de geluidbelasting op de omgeving. Voor deze weg is de zone 200 meter. De woningen aan De Barkentijn liggen op ruim 300 meter van deze weg en vallen derhalve buiten het onderzoeksgebied van deze weg. Ook hier wil dat zeggen dat geluid van deze weg hoorbaar kan zijn, maar overschrijding van de normen is niet aan de orde. Hetzelfde geldt voor de Slagkampweg die op meer dan 200 meter van de dichtstbij gelegen woning aan De Barkentijn ligt. De weg Het Hooghemaal ligt op circa 100 meter van de woningen. Dit is beschouwd in de beantwoording van d.
- Voor wat betreft het geluid van het schoolplein kan worden gesteld dat voor een dergelijk geluid geen normen gelden en derhalve niet getoetst kunnen en hoeven te worden. De manege heeft aan de voorzijde een horecapunt. Voor dit horecapunt geldt een minimumafstand van 10 meter tot de dichtstbij gelegen woning (niet te verwarren met de bedrijfswoning van de manege). De afstand tot aan de dichtstbij gelegen woning bedraagt ruim 100 meter. Aangezien de woningen van reclamanten op een nog grotere afstand zijn gelegen wordt voldaan aan de normen.
- Samengevat, gezien de afstand van de woningen aan De Barkentijn tot aan het Laaghemaal, Het Hooghemaal, de spoorlijnen Nijmegen - 's-Hertogenbosch en Utrecht – 's-Hertogenbosch, de manege en de twee scholen aan het Laaghemaal wordt voldaan aan de wettelijke normen ter plaatse van de woningen aan De Barkentijn. Desalniettemin is het denkbaar dat de bewoners van De Barkentijn het geluid van auto's, treinen, paarden en mensen (aanwezig op de manege en op de schoolterreinen) in hun woning horen. Deze geluiden kunnen de bewoners van De Barkentijn subjectief ervaren als geluidsoverlast. Vorig jaar zijn voor enkele evenementen in De Groote Wielen vergunningen verleend. Bij de gemeente zijn geen klachten over geluidsoverlast tijdens deze evenementen ontvangen. Dit geldt ook voor de feesten in woningen in De Groote Wielen.

- f. Op basis van de geldende wet- en regelgeving (onder andere de Wet geluidhinder en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) wordt voldaan aan de normen en is er geen noodzaak om een geluidwerende voorziening te realiseren. In de beantwoording onder punt d en e is hierop reeds ingegaan. Gelet op het voorgaande is de ligging van een geluidwerende voorziening verder geen issue geweest in de afweging.
- g. Op basis van de geldende wet- en regelgeving (onder andere de Wet geluidhinder en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) wordt voldaan aan de normen en is er geen noodzaak om een geluidwerende voorziening te realiseren. In de beantwoording onder punt d en e is hierop reeds ingegaan. Gelet op het voorgaande is de ligging van een geluidwerende voorziening verder geen issue geweest in de afweging.
- h. Reclamant schrijft in zijn/haar zienswijze over geluidsoverlast van autoverkeer op het Laaghemaal. Waarschijnlijk bedoelt reclamant met het Laaghemaal Het Hooghemaal, dat dichterbij zijn/haar woning ligt. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en volledigheid hebben wij voor de beantwoording beide wegen beschouwd. Voor zowel Het Hooghemaal als het Laaghemaal geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Voor wat betreft geluidhinder wordt gerekend met deze maximumsnelheid en niet met overtredingen ervan. Op basis van de geldende wet- en regelgeving (onder andere de Wet geluidhinder) is er geen noodzaak om geluidreducerende maatregelen aan Het Hooghemaal en het Laaghemaal te treffen. Ook de stelselmatige overtredingen van de maximumsnelheid zoals door reclamant wordt beweerd is voor de gemeente geen aanleiding om geluidreducerende maatregelen te treffen.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

2.4 Overige zienswijzen met betrekking tot de Vlietdijk

Deze subcategorie omvat 10 zienswijzen.

Bestuur VvE Klooster Baptist, p/a Vlietdijk 294, 5245 RG Rosmalen

Deze zienswijze d.d. 26 november 2010 is in tweevoud ontvangen.

Samenvatting

1. Ten opzichte van de eerdere handtekeningenactie om het zuidelijke deel van de Vlietdijk open te houden heeft mevrouw Hermans geen nieuwe argumenten aangedragen. Het punt, waar het voor veel mensen om draait, is de doorsteek naar de A59. Dit betekent, dat men via de A2 Rondweg Den Bosch moet omrijden.
2. Mevrouw Hermans probeert door middel van pamfletten aandacht te vragen voor het ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen'. Reclamant vindt dat dit op een 'ophitsende' en 'incorrecte' manier gebeurt. Mevrouw Hermans vraagt handtekeningen voor argumenten, die door het college van burgemeester en wethouders ongegrond zijn verklaard. Met andere woorden, zij komt niet met nieuwe inzichten. Dit vindt reclamant merkwaardig.
3. Op dit moment ontstaat er al veel sluipverkeer vanuit de Rodenborchweg richting De Groote Wielen. Met enige regelmaat staat er een file vanaf de rotonde bij het Laaghemaal tot voorbij de Zustersbosweg (met name in de avondspits van rond 17.30 uur). Dit was ook al het geval voordat Het Hooghemaal werd afgesloten.
4. Reclamant heeft als bewoner van de Vlietdijk zicht op het autoverkeer op zowel Het Hooghemaal als het Laaghemaal. Hierbij heeft reclamant op verschillende dagen tellingen gedaan van het aantal passerende auto's gedurende drie minuten. Het laagst getelde verschil is 25 auto's (6 auto's op Het Hooghemaal en 31 auto's op het Laaghemaal). Het hoogst getelde verschil is 74 auto's (6 auto's op Het Hooghemaal en 80 auto's op het Laaghemaal). Dit geldt zowel voor de ochtendspits als de avondspits.
5. Reclamant heeft de afgelopen periode ook steeds vaker fietsverkeer op het zuidelijk deel van de Vlietdijk gezien. Men verkiest ook met de fiets de kortste weg. Dit lijkt reclamant geen wenselijke situatie.
6. Reclamant hoopt dat het college bij haar standpunt zal blijven en zich niet laat leiden door kwantiteit in plaats van kwaliteit. Kortom een keuze op basis argumenten en niet op basis van het aantal handtekeningen.

Beoordeling

1. Reclamant geeft aan het oneens te zijn met mevrouw Hermans en haar medestanders en pleit daarmee impliciet voor de verkeersstructuur uit het bestemmingsplan van juli 1999 en het ontwerp bestemmingsplan van november 2010.
2. Het staat mevrouw Hermans vrij haar standpunten over het ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' en in het bijzonder de eventuele afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk en de wijze waarop onder de aandacht te brengen bij bewoners van De Groote Wielen en Rosmalen. Wel constateren wij in de door mevrouw Hermans opgestelde 'standaard zienswijze' dat niet ingegaan wordt op diverse door ons aangevoerde argumenten en dat aan enkele van onze argumenten een eigen interpretatie wordt gegeven.
3. Reclamant geeft aan het oneens te zijn met mevrouw Hermans en haar medestanders en pleit daarmee impliciet voor de verkeersstructuur uit het bestemmingsplan van juli 1999 en het ontwerp bestemmingsplan van november 2010.
4. Het gebruik van korte duur tellingen (3 minuten) is weliswaar acceptabel voor geluidhinderberekeningen, maar dan moet duidelijk zijn of er in of buiten de spits geteld wordt.

Over de dag zijn er grote verschillen in intensiteiten (spitsuur versus daluur) en het is daarom lastig hieruit consequenties te trekken.

5. Het zuidelijk deel van de Vlietdijk is gesloten voor fietsverkeer. Er is immers een beter en veiliger alternatief voor handen op de twee parallel gelegen fietsroutes. Bezwaarmaker pleit daarmee impliciet voor de verkeersstructuur uit het bestemmingsplan van juli 1999 en het ontwerp bestemmingsplan van november 2010.
6. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de raad -tegen het licht van de studie 'oost west verbindingen', het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid en geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999- alle belangen zo goed en zorgvuldig mogelijk afwegen. Zowel het aantal bewoners van de 138 koop- en huurappartementen in het Klooster Baptist als het grote aantal voorstanders voor het openhouden van het zuidelijke deel van de Vlietdijk is daaraan ondergeschikt.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot de bezwaren onder 1, 5 en 6 en voor het overige ongegrond.

Mevrouw M.G.J. Fischer – Steenvoorden, Zuster Gertrudosingel 34, 5247 WN Rosmalen

Samenvatting

1. Bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zullen veel meer automobilisten via het Laaghemaal rijden. De kortste omrijdroute loopt via de oostzijde van het Laaghemaal, langs basisschool De Hobbit en voetbalvereniging OJC, waar veel wordt overgestoken door kinderen. Nog meer verkeersbewegingen ter hoogte van die locaties brengt extra en onnodig gevaar voor overstekende jeugd met zich mee.
2. De afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal niet of nauwelijks bijdragen tot een keuze voor het nemen van de fiets in plaats van de auto. De mensen die op dit moment de auto nemen, zullen dat bij afsluiting óók doen, ze hebben daar immers een reden voor. De Groote Wielen is een VINEX locatie, bewoners gaan voor het werk de wijk uit en nemen daar vaak de auto voor. Daarnaast wordt de auto ook voor andere doeleinden gebruikt zoals het doen van grote boodschappen, het halen en brengen van kinderen naar sportverenigingen (vaak carpoolen). Dat is niet anders dan in andere wijken. Dat betekent dat de mensen, die nu gebruik maken van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, bij afsluiting ervan met de auto zullen omrijden in plaats van de fiets nemen, met als ongewenst effect een enorme verhoging van de CO₂ uitstoot.
3. Reclamant ondersteunt de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch inzake het stimuleren van fietsen. Door wegen af te sluiten wordt fietsen niet gestimuleerd. Bovendien mist het zijn doel, door afsluiting gaan automobilisten niet fietsen maar omrijden. Op het gebied van fietsveiligheid moet er in De Groote Wielen nog veel gebeuren. Enkele voorbeelden:
 - a. De fietsoversteken met voorrang op de Vlinderlaan en Vlietdijk zijn gevaarlijk. Die bij de Vlietdijk ligt achter een verhoogd talud met elektriciteitshuisje, waardoor automobilisten, die op de Vlietdijk richting het noorden rijden, fietsers van rechts nauwelijks zien aankomen.
 - b. Het fietsen op de smalle ventwegen van de Groote Wielenlaan wordt -zodra deze in zijn volledigheid is aangelegd– zeer onveilig. De ventwegen zijn voor een groot deel slechts 3,5 meter breed en zijn bestemd voor ál het verkeer, namelijk fietsers, automobilisten, vrachtverkeer en in- en uitstappende automobilisten.
 - c. De rotonde van de Vlinderlaan is voor fietsers onveilig. De muren van de fietsbruggen verhinderen het zicht van automobilisten op (kleine) fietsers en de afstand van autobaan tot fietspad is dermate groot (meerdere meters) dat automobilisten verrast worden door fietsers die onverwachts van rechts de rijbaan oprijden.
 - d. Het centrale fietspad door De Groote Wielen zit bij gladheid niet bij de strooiroute (niveau 1). Dit getuigt niet van een mentaliteit om het fietsen te stimuleren.

Beoordeling

1. Ten tijde van de keuze voor het Laaghemaal als locatie voor basisschool de Hobbit was bekend dat het gebied ten noorden van Rosmalen was aangewezen voor de toekomstige woonwijk De Groote Wielen. Vervolgens is basisschool de Hobbit ingepast in het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999. Indertijd is de locatie op grond van diverse overwegingen gekozen, waarvan verkeersveiligheid er een was. Het is juist dat het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk leidt tot meer verkeer op Het Hooghemaal en het Laaghemaal; dit zijn immers de alternatieve routes. Deze alternatieve

routes zijn gebiedsontsluitingswegen en die zijn goed toegerust voor deze verkeerstoename. Omdat deze gebiedsontsluitingswegen al druk zijn, is de toename relatief beperkt. Samen met de school is een verkeersveiligheidsproject aan de gang. Dat heeft een keurmerk (het Brabants verkeersveiligheidslabel) opgeleverd, dat op maandag 4 april 2011 is uitgereikt. Met dit label hebben zij aangetoond serieus en goed bezig te zijn met verkeerseducatie en verkeersprojecten. Met name de oversteekbaarheid van de weg is verbeterd. In overleg met ouders en schoolbestuur is als pilot een elektronisch waarschuwingssysteem opgezet. De gemeente heeft -samen met de school- maatregelen genomen om de oversteek veiliger te maken (c.q. het risico te verlagen).

De gemeente heeft -samen met de school- maatregelen genomen om de oversteek veiliger te maken (c.q. het risico te verlagen). Dit systeem wordt volgend jaar geëvalueerd maar de reacties zijn nu al positief. Dat de weg drukker wordt is niet het probleem. Het echte probleem is dat men zich niet aan de verkeersregels houdt. Dus stoppen voor het zebrapad. Dat lijkt met dit waarschuwingssysteem grotendeels opgelost. Ook de overige oversteken van het Laaghemaal hebben de aandacht van de gemeente.

2. Reclamant geeft aan dat gewoontegedrag niet te beïnvloeden is. Het beïnvloeden van gewoontegedrag is inderdaad lastig, maar niet onmogelijk. Juist wanneer er sprake is van een grote verandering in het leven (nieuwe baan, verhuizen) dan vervalt gewoontegedrag en vindt er herbezinning plaats.

Idealiter zou in een nieuwbouwlocatie meteen de eindsituatie gerealiseerd zijn, maar het is begrijpelijk dat dit in de praktijk niet haalbaar is. Er is immers altijd sprake van een gefaseerde bouw. Bovendien zijn er meer overwegingen dan verkeerskundige overwegingen alleen.

Het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, maar ook andere momenten zoals het openen van de centrumvoorzieningen van De Groote Wielen, is een moment waarop mensen zich zullen bezinnen op hun gewoontegedrag. Ook door het natuurlijke verloop van bewoners en door wijzigingen in het leven van bestaande bewoners zal het gewoontegedrag wijzigen, zij het niet vanaf de eerste dag. In die zin is bezwaar onjuist.

Het is overigens denkbaar dat -ook op lange termijn- de CO₂ uitstoot hoger blijft. Hierbij speelt de volgende overweging. Tegenover het omrijden staan andere, zwaarderwegende voordelen zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een hogere CO₂ uitstoot wordt voor lief genomen in de grotere afweging. Het beleid is om CO₂ uitstoot te verminderen door fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren en door biogas en elektra als brandstof te stimuleren. Meer dan door autoroutes te verkorten.

3. Bij de beantwoording van de standaard zienswijze is aangegeven dat het beeld, dat de reclamanten opvoeren, niet of niet volledig juist is. Ruimtelijke structuur beïnvloedt wel degelijk de vervoerswijzekeuze.

Daarbij voert reclamant aan dat verkeerssituaties gevaarlijk zouden zijn. Allereerst kan dit niet onderbouwd worden voor wat betreft objectieve verkeersveiligheid (c.q. feitelijke verkeersonveiligheid): in de verkeersonveiligheidstatistieken komen de beschreven locaties niet terug als verkeersonveilig.

Er kan evenwel sprake zijn van subjectieve verkeersveiligheid (c.q. gevoelsmatige verkeersonveiligheid). Subjectieve onveiligheid laat zich niet makkelijk concreet maken. De gemeente heeft enkele maatregelen genomen om gevoelens van subjectieve onveiligheid te verminderen.

Slechts één van de genoemde punten met betrekking tot verkeersveiligheid is relevant in relatie tot het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk: de parallelwegen van de

Groote Wielenlaan. Verblijfsgebieden (30 km/uur zones) kunnen alleen goede veiligheid bieden, zolang ze niet druk zijn. Het autoverkeer wordt daarom zo snel mogelijk naar gebiedsontsluitingswegen geleid.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot het bezwaar onder 1 en voor het overige ongegrond.

De heer L.L.C. van Ballegooy, Striensestraat 34, 5241 AX Rosmalen

Samenvatting

1. Het bezwaar is met name gericht op de wegenstructuur zoals beschreven in het ontwerp bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat het zuidelijk deel van de Vlietdijk (het gedeelte tussen Het Hooghemaal en het Laaghemaal) wordt afgesloten voor alle verkeer. Reclamant is hierover verbaasd omdat op de stedenbouwkundige plannen, die tot 2008 zijn opgesteld, het zuidelijk deel van de Vlietdijk als doorgaande weg stond ingetekend. De stedenbouwkundige plannen van De Groote Wielen hebben valse verwachtingen geschapt; waardoor potentiële bewoners op het verkeerde been zijn gezet.
2. Het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk dwingt bewoners om te rijden met veel negatieve gevolgen, namelijk:
 - a. Een ongewenste verkeersbelasting op een aantal andere wegen in Rosmalen.
 - b. Volgens de Koersnota hoofdsinfrastructuur 's-Hertogenbosch raakt de aansluiting van de Bruistensingel op de A2 overbelast. Dit pleit voor goede verbindingen naar de aansluitingen op de A59.
 - c. Het niet behalen van de in de Koersnota hoofdsinfrastructuur 's-Hertogenbosch genoemde gewenste reductie van binnenstedelijk autogebruik.
 - d. Als men via de wegen in het huidige ontwerp bestemmingsplan naar de A59 wil rijden dan zal het buurtschap Kruisstraat onnodig worden belast. Het beleid is er juist op gericht het buurtschap autoluw te houden.
 - e. De hulpdiensten komen doorgaans vanaf de Empelseweg en de Bruistensingel. Het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk impliceert een beperkte bereikbaarheid van De Groote Wielen en veroorzaakt een langere aanrijtijd.
 - f. De reeds met gemeenschapsgeld gebouwde nieuwe rotondes aan Het Hooghemaal en het Laaghemaal verliezen hun functie voor kruisend verkeer. Met afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk is de eerdere aanleg overbodig geworden. Dit is een grote kapitaalvernietiging.
 - g. Minder klanten uit De Groote Wielen voor de ondernemers in Rosmalen. Het gevolg is minder omzet voor ondernemers in het centrum van Rosmalen. Het doel is juist het centrum van Rosmalen aantrekkelijk te maken, ook door middel van het nieuwe plan Kom Zuid Centrum Rosmalen.
 - h. Minder klanten uit de andere wijken van Rosmalen voor de ondernemers in De Groote Wielen.
 - i. Het omrijden veroorzaakt extra milieubelasting en CO₂ uitstoot.
 - j. Het omrijden veroorzaakt extra geluidsbelasting.
3. Het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk betekent een sociale isolatie van De Groote Wielen ten opzichte van Rosmalen. Integratie met het centrum van Rosmalen is belangrijk.
4. Reclamant maakt bezwaar tegen de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk en verzoekt dat besluit in heroverweging te nemen.

Beoordeling

1. Op de oude(re) versies van de kaarten met het stedenbouwkundige plan van De Groote Wielen is een weg ingetekend. Uit deze versies valt niet op te maken wat voor type weg dit deel van de Vlietdijk is. Op de laatste versie(s) van de kaart is er geen weg ingetekend omdat besloten is om de bus een andere route te laten rijden. Aan de kaarten met het stedenbouwkundige plan

kunnen geen rechten worden ontleend omdat het stedenbouwkundige plan geen juridisch plan is. Uit het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999 valt op te maken dat het zuidelijke deel van de Vlietdijk een weg voor openbaar vervoer en langzaam verkeer betreft. In tegenstelling tot de kaarten met het stedenbouwkundige plan is het geldende bestemmingplan, althans de voorschriften en de plankaart, juridisch bindend.

2. Ten aanzien van de door reclamant geschetste negatieve gevolgen merken wij het volgende op:
 - a. De gemeente streeft ernaar verkeer zoveel mogelijk af te wikkelen over wegen, die daarvoor toegerust zijn: de gebiedsontsluitingswegen. Het College van burgemeester en wethouders heeft in het collegeakkoord aangegeven verder te werken aan het verkeersveiliger en kindvriendelijker maken van de woongebieden. Sluipverkeer wordt hierbij ontmoedigd. Het voornemen om het zuidelijk deel van de Vlietdijk af te sluiten past in die lijn.
 - b. De Vlietdijk is geen doorstroomas binnen de Koersnota Hoofdinfrastructuur. Het is een schakel in het onderliggende wegennet. In de studie 'oost-west verbindingen' wordt naar verbindingen tussen de stadsdelen aan weerszijden van de A2 en Zuid-Willemsvaart op de lange termijn gekeken. Daarbij wordt zowel naar de aansluitingen op de A2 als naar de aansluitingen op de A59 gekeken. Het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk heeft vrijwel geen invloed op het functioneren van de aansluitingen op de A2 en A59. De stedelijke ontwikkelingen, de wegenstructuur van Avenue2 en een eventuele oostelijke randweg hebben wel wezenlijke effecten op het functioneren van de aansluitingen.
 - c. De Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch heeft haar doelstelling geformuleerd op basis van verplaatsingen. Het ligt niet in de verwachting dat het aantal verplaatsingen zal toenemen als gevolg van het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Er zullen immers niet meer verplaatsingen per auto gemaakt worden maar wel langere afstanden worden gemaakt. Daar staat tegenover dat er een verandering in de vervoerswijzekeuze gemaakt zal worden ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer, wat tot een daling in het aantal autoverplaatsingen leidt.
 - d. Zowel de verkeerssituatie in de Kruisstraat als het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk is onderdeel van de studie 'oost-west verbindingen'. Dat wil overigens niet zeggen dat er een significante relatie is tussen deze twee aspecten. De verkeerstoename in de Kruisstraat als gevolg van het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk is gering.
 - e. De politie vertrekt niet vanuit een locatie, maar is doorgaans onderweg als zij een melding krijgt. Voor de politie is het daardoor niet mogelijk om aan te geven wat de effecten zijn. Doorgaans wordt deze hulpdienst als niet-maatgevend beschouwd. De brandweerkazerne is gelegen aan de Empelseweg. De brandweer zal in beginsel via de Empelseweg en Blauwe Sluisweg aanrijden. Wel zal in overleg met de brandweer een calamiteitenroute voor hulpdiensten over het zuidelijke deel van de Vlietdijk worden gerealiseerd.
De ambulance heeft geen voorziening in Rosmalen en De Groote Wielen. Dit betekent dat de ambulance via de Blauwe Sluisweg zal rijden.
 - f. De rotondes op het Laaghemaal en Het Hooghemaal, aan weerszijden van de Vlietdijk, zijn nu vierpoots. Een rotonde biedt de mogelijkheid om wegen op een veilige manier aan te sluiten. Wanneer het zuidelijke deel van de Vlietdijk wordt afgesloten, blijven

- beide rotondes vierpoots, om toegang tot de wooncomplexen (de zogenaamde kloosters) te bieden. In beide gevallen blijft ook de aansluiting naar de andere kant behouden. De rotondes blijven functioneel. Er is dus geen sprake van desinvesteren.
- g. De voorzieningenstructuur met betrekking tot detailhandel in de gemeente 's-Hertogenbosch kent de volgende indeling: stadscentrum (binnenstad), stadsdeelcentrum (Helftheuvelpassage en centrum van Rosmalen), wijkwinkelcentrum (onder andere centrum van De Groote Wielen), buurtwinkelcentrum en buurtsteunpunten. Voor de dagelijkse en een beperkt deel van de niet-dagelijkse boodschappen zijn bewoners van De Groote Wielen in principe aangewezen op het (toekomstige) wijkwinkelcentrum aan de noordzijde van de Groote Wielenplas in De Groote Wielen. Desgewenst kunnen de bewoners voor de dagelijkse boodschappen en voor een breder aanbod niet-dagelijkse artikelen terecht in het centrum van Rosmalen. Zodra het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt afgesloten dan ligt het niet voor de hand dat voor een vergelijkbaar aanbod aan detailhandelsvoorzieningen veel bewoners van De Groote Wielen in plaats van het centrum van Rosmalen de Helftheuvelpassage of de binnenstad van 's-Hertogenbosch zullen bezoeken. Voor de Helftheuvelpassage geldt dat het aan de westzijde van 's-Hertogenbosch is gelegen. Voor de binnenstad van 's-Hertogenbosch geldt dat enerzijds door de structuur van parkeervoorzieningen (transferia aan de randen van het centrum van 's-Hertogenbosch voor lang parkeren en parkeergarages in de binnenstad voor kort parkeren) zich minder leent voor de dagelijkse boodschappen en dat anderzijds door het veel grotere aanbod aan detailhandels-, horeca- en andersoortige voorzieningen de binnenstad van 's-Hertogenbosch (sterk gericht op recreatief winkelen) zich niet laat vergelijken met het centrum van Rosmalen.
 - h. In de beantwoording van het bezwaar 2.g is vermeld dat het (toekomstige) winkelcentrum in De Groote Wielen wordt beschouwd als een wijkwinkelcentrum. Voor de dagelijkse en een beperkt deel van de niet-dagelijkse boodschappen zijn bewoners van De Groote Wielen in principe aangewezen op het (toekomstige) wijkwinkelcentrum aan de noordzijde van de Groote Wielenplas in De Groote Wielen. Het betekent ook dat de meeste klanten/bezoekers van de winkels in De Groote Wielen woonachtig zijn in deze wijk en dat de overige klanten/bezoekers elders wonen. Voor de laatstgenoemde soort klanten/bezoekers geldt dat zij in hun eigen wijk in principe terecht kunnen voor de dagelijkse en een beperkt deel van de niet-dagelijkse boodschappen. De eigen wijk beschikt in beginsel ook over een wijkwinkelcentrum. Het ligt dus niet voor de hand boodschappen, die je in je eigen wijkwinkelcentrum kunt halen, in een ander wijkwinkelcentrum gaat halen.
 - i. Het is denkbaar dat de afsluiting van het zuidelijke deel van de Vlietdijk leidt tot een hogere CO₂ uitstoot, niet alleen op korte termijn maar ook op langere termijn. Hierbij speelt de volgende overweging. Tegenover het omrijden staan andere, zwaarwegende voordelen zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid. Een hogere CO₂-uistoot wordt voor lief genomen in de grotere afweging. Het beleid is om CO₂ uitstoot te verminderen door fietsen en OV te stimuleren en door biogas en elektra als brandstof te stimuleren. Meer dan door autoroutes te verkorten.
 - j. Zoals hiervoor is vermeld dient ook de geluidsbelasting als gevolg van het omrijden te worden afgewogen tegenover andere aspecten zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid.
3. Indien de raad -op basis van de studie 'oost west verbindingen'- besluit het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor het autoverkeer af te sluiten dan blijft (de kern van) Rosmalen per auto en op

de fiets goed bereikbaar voor de inwoners van De Groote Wielen en vice versa. Aan de westzijde zijn de (toekomstige) parkeervoorzieningen in de kern van Rosmalen bereikbaar via met name de Tuinstraat en de Raadhuisstraat. Aan de noord- en oostzijde is de kern van Rosmalen bereikbaar via respectievelijk de Rodenborchweg en de Kruisstraat/Bruggen (niet vanuit De Groote Wielen) alsmede enkele fietspaden zoals het fietspad evenwijdig en ten oosten van de Rodenborchweg. Om met de auto Rosmalen binnen te rijden vanaf de noordzijde dient eventueel in beperkte mate te worden omgereden. Dit is afhankelijk van de plaats van vertrek en van bestemming. De goede bereikbaarheid zal naar onze inschatting bewoners er niet van weerhouden om geen sociale activiteiten te ontplooiën in Rosmalen, zelfs niet als de bewoners in beperkte mate zouden moeten omrijden met de auto.

4. Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zoals dat ter inzage is gelegd, is het zuidelijk deel van de Vlietdijk bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn zowel verkeersvoorzieningen als groenvoorzieningen mogelijk. De besluitvorming over het wel of niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal plaatsvinden tegen het licht van de studie 'oost-west verbindingen' en deelstudie 'verkeersonderzoek Vlietdijk'. In dat opzicht wordt ons eerdere voornemen tot afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk heroverwogen door de raad, zij het in het kader van beide genoemde studies en niet in het kader van het bestemmingsplan.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot de bezwaren onder 2i en 4 en voor het overige ongegrond.

Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg, p/a Schoolstraat 26, 5241 VB Rosmalen

Samenvatting

1. Reclamant beoogt inhoudelijk de belangen in beeld te brengen voor de bewoners, die binnen het wijkraadgebied wonen. Ook beoogt de Wijkraad de belangen in beeld te brengen van de bestaande en toekomstige voorzieningenstructuur op stadsdeelniveau. In dit verband is de structurele samenhang van De Groote Wielen met het beoogde stadsdeelcentrum Rosmalen een belangrijk beleidsuitgangspunt, waarbij een directe verbinding via het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor alle verkeer onmisbaar is.
2. Reclamant is van mening dat de beleidsuitgangspunten, die tien jaar geleden zijn vastgelegd, niet ongewijzigd kunnen worden toegepast zonder rekening te houden met de gewijzigde maatschappelijke ontwikkelingen en de noodzakelijke stedelijke integratie van De Groote Wielen met het toekomstige stadsdeelcentrum Rosmalen. Reclamant is van mening dat de studie 'oost-west verbindingen' van Goudappel Coffeng niet bepalend kan zijn voor de inhoudelijke afweging door de raad over het wel of niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, gelet op de navolgende argumenten (punten 3 t/m 5).
3. Om te komen tot een beoordeling van het verkeersonderzoek van april 2010 (= de indicatieve verkeersberekeningen d.d. april 2010 van Goudappel Coffeng) en de studie 'oost-west verbindingen' van Goudappel Coffeng is reclamant van mening dat een directe relatie moet worden gelegd met de bestaande en toekomstige stedelijke structuur en voorzieningenstructuur van het stadsdeelcentrum. Hiertoe onderscheidt de Wijkraad drie deelgebieden. Deelgebied I betreft bestaande winkelconcentratiegebied van het centrum van Rosmalen, deelgebied II het cultureel centrum Perron 3 en omgeving (onder andere het NS station) en deelgebied III het nieuwe plan Kom Zuid Centrum Rosmalen. Het verstedelijkingsproces dat tot een stadsdeelcentrum zou moeten leiden, zal sterk worden bepaald door het eenzijdige aanbod van de (toekomstige) parkeervoorzieningen binnen de stedelijke structuur in deelgebied III. Dit kan, in het bijzonder voor het handhaven en versterken van de bestaande voorzieningenstructuur, tot negatieve consequenties leiden voor deelgebied I en II.
4. Reclamant stelt vast dat bij het verkeersonderzoek van april 2010 naar de effecten van het wel of niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, geen rekening is gehouden met het in stand houden en versterken van de bestaande voorzieningenstructuur in deelgebied I. Het is daarbij ongepast dat bij dit verkeersonderzoek onvermeld te laten, dat met het ontwerp bestemmingsplan 'Pastorie Rodenborchweg' de parkeercapaciteit van het centrum van Rosmalen met 33 parkeerplaatsen zal afnemen. Het gevolg daarvan zal zijn dat de vestigingsvoorwaarden van de winkels in de Vreeburgpassage ernstig zullen worden aangetast en in bijzonder de daar gevestigde supermarkt.
5. Reclamant benadrukt dat de beoordeling van de resultaten van de lopende studie 'oost-west verbindingen' moet worden beschouwd in het kader van een integraal verstedelijkingsbeleid, dat tot het ontwikkelen van het stadsdeelcentrum Rosmalen moet leiden. De verkeerskundige bezwaren van het wel of niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk dienen ondergeschikt te zijn aan de beleidsmatige noodzaak van het handhaven en versterken van de bestaande en toekomstige voorzieningenstructuur op stadsdeelniveau. De bereikbaarheid en integratie van De Groote Wielen met het stadsdeelcentrum is daarbij van grote betekenis en kan niet beperkt blijven tot alleen detailhandel. Ook sociaal-maatschappelijk dient het

stadsdeelcentrum een functie te vervullen voor de noodzakelijke verblijfskwaliteit van bijvoorbeeld De Driesprong en Perron 3.

6. De voorgestelde ruimtelijke inrichting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk vraagt om een duidelijke stedenbouwkundige structuur tussen De Groote Wielen en de drie deelgebieden in het centrum van Rosmalen. De bestemming 'Wonen – Uit te werken – 1' langs Het Hooghemaal is strijdig met de beoogde ruimtelijke relatie en vraagt om een aanpassing zoals in het voorontwerp bestemmingsplan en zoals op de maquette (in het Infocentrum De Groote Wielen), waar het wel goed is aangeduid.
7. Reclamant verzoekt enerzijds het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' gewijzigd vast te stellen en het zuidelijk deel van de Vlietdijk open te houden voor alle verkeer en anderzijds de 33 parkeerplaatsen aan de Rodenborchweg te handhaven.

Beoordeling

1. Een afsluiting van het zuidelijke deel van de Vlietdijk levert geen noemenswaardige bezwaren op voor de sociaaleconomische relatie tussen De Groote Wielen en Rosmalen. Maatschappelijke, commerciële en culturele voorzieningen blijven goed bereikbaar voor bewoners van De Groote Wielen. Slechts een relatief klein deel van de bewoners moet enkele kilometers omrijden indien zij kiezen voor de auto (zie kopje 'af te leggen afstanden' bij beantwoording standaard zienswijze).
2. Aanleiding voor het herzien/actualiseren van het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999 is de wettelijke verplichting voor gemeenten om oudere bestemmingsplannen vóór 1 juli 2013 herzien en geactualiseerd te hebben. Uitgangspunt bij het actualiseren van bestemmingsplannen voor 's-Hertogenbosch is het bestaande beleid. Alleen als er sprake is van gewijzigde omstandigheden of gewijzigde inzichten kan er wellicht reden zijn om dit beleid aan te passen en vervolgens daarop het bestemmingsplan aan te passen. Mede naar aanleiding van het zeer grote aantal zienswijzen in het kader van de inspraak wordt in de studie 'oost west verbindingen' specifiek onderzocht hoe de Vlietdijk functioneert in de totale verkeersinfrastructuur aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch. De studie 'oost-west verbindingen', die het externe adviesbureau Goudappel Coffeng samen met de gemeente uitvoert, zal weliswaar een belangrijke maar geen allesbepalende rol spelen bij de afweging over het wel of niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.
3. De ruimtelijke ontwikkeling 'Komplan Zuid' (nieuwbouw van winkelveorzieningen, woningen en parkeergarage) kent een eigen planologische procedure. De zienswijzen van reclamant over de ontwikkelingen in het centrum van Rosmalen zijn bij de planologische procedures rondom de actualisatie van het bestemmingsplan 'Centrum Rosmalen' en het ontwerp projectbesluit 'Komplan Zuid' kenbaar gemaakt. In dat kader zal ook hierop gereageerd worden. De nieuwe ontwikkelingen voor het centrum van Rosmalen betreffen inderdaad ook nieuwe parkeervoorzieningen, in de vorm van een parkeergarage met een in-/uitgang voor winkelend publiek aan de Dorpsstraat. De toename van de parkeervoorzieningen voor het centrum van Rosmalen zal vooral aan de zuidwestzijde van het huidige centrum worden gerealiseerd, bereikbaar via Empelseweg en Tuinstraat/Dorpsstraat. Wanneer het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt afgesloten is dit meteen de meest logische route: autoverkeer wordt dan afgewikkeld over wegen die daarvoor toegerust zijn. Indien het zuidelijk deel van de Vlietdijk niet wordt afgesloten dan zal er meer verkeer over de Vlietdijk en de Rodenborchweg rijden; dit verkeer komt aan de noordzijde in het centrum van Rosmalen. Daar kan het parkeeroverlast veroorzaken danwel door het centrumgebied rijden

naar de parkeervoorzieningen aan de zuidwestzijde van het centrum van Rosmalen. Dit laatste is in strijd met de doelstelling van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch, waarin de raad zich uitspreekt voor een verkeersluw centrum van Rosmalen.

4. De opzet van de winkelstructuur van De Groote Wielen is als volgt: winkels in De Groote Wielen moeten voorzien in de dagelijkse boodschappen. Daarom zijn in bestemmingsplan 'De Groote Wielen' geen maatregelen zoals het open houden van het zuidelijke deel van de Vlietdijk opgenomen om bezoek aan supermarkten e.d. buiten De Groote Wielen te stimuleren. Het gemeentelijke beleid over dit onderwerp is vervat in de Nota Detailhandel. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Rosmalen is voorzien bij de ruimtelijke ontwikkeling 'Komplan Zuid'. Voor wat betreft het bestemmingsplan 'Pastorie Rodenborchweg' wordt in de directe omgeving een aantal nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.
5. De uitkomsten van de studie 'oost-west verbindingen' zullen worden betrokken bij de in voorbereiding zijnde gemeentelijke structuurvisie. De overige elementen van dit bezwaar zijn reeds beantwoord onder 1, 3 en 4.
6. De ligging van de bestemmingsvlakken 'Wonen – Uit te werken – 1' in het ontwerp bestemmingsplan voor de nog te realiseren complexen aan de Vlietdijk is identiek aan de ligging in het voorontwerp bestemmingsplan. De maquette is te beschouwen als een driedimensionale weergave van het stedenbouwkundige plan voor De Groote Wielen. Het stedenbouwkundige plan geeft een indicatief beeld van de toekomstige situatie. Het is dan ook de bedoeling dat bij het ontwerpen van de nog te realiseren complexen aan de Vlietdijk uitgegaan wordt van het stedenbouwkundige plan binnen de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de bestemmingsvlakken niet maximaal zullen worden bebouwd. De reden van de grootte van de bestemmingsvlakken is het bieden van de nodige flexibiliteit aan de ontwerpers. Indien de bestemmingsvlakken net zo groot zouden zijn als de geprojecteerde bebouwing in het stedenbouwkundige plan c.q. op de maquette dan is een iets andere ligging van de bebouwing of een iets groter ruimtebeslag van de ontworpen bebouwing niet mogelijk binnen de bestemmingsvlakken.
7. Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zoals dat ter inzage is gelegd, is het zuidelijk deel van de Vlietdijk bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn zowel verkeersvoorzieningen als groenvoorzieningen mogelijk. De besluitvorming over het wel of niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal plaatsvinden tegen het licht van de studie 'oost-west verbindingen' en de deelstudie 'verkeersonderzoek Vlietdijk'. Het bestemmingsplan 'Pastorie Rodenborchweg' heeft geen relatie met het bestemmingsplan 'De Groote Wielen'. Bovendien is het eerstgenoemde bestemmingsplan op 15 februari 2011 vastgesteld.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

De heer J.G.C. van der Heijden, De Barkentijn 20, 5247 LC Rosmalen

Samenvatting

1. Het autoverkeer, met het centrum van Rosmalen als bestemming en verder weg gelegen bestemmingen, zal op Het Laaghemaal met een gemiddelde snelheid van 70 tot 80 km/uur de basisschool en OJC passeren. Hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie omdat ter plaatse dagelijks kinderen oversteken. Gelet hierop pleit reclamant voor het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.
2. Reclamant wil de garantie om rond de Groote Wielenplas te kunnen wandelen en sporten.
3. Reclamant maakt bezwaar tegen het ontbreken van openbaar vervoer tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen. Hierdoor ontstaat er verkeersoverlast en meer CO₂ uitstoot in het centrum.

Beoordeling

1. Ten tijde van de keuze voor het Laaghemaal als locatie voor basisschool de Hobbit was bekend dat het gebied ten noorden van Rosmalen was aangewezen voor de toekomstige woonwijk De Groote Wielen. Vervolgens is basisschool de Hobbit ingepast in het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999. Indertijd is de locatie op grond van diverse overwegingen gekozen, waarvan verkeersveiligheid er een was.
Het is juist dat het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk leidt tot meer verkeer op Het Hooghemaal en het Laaghemaal; dit zijn immers de alternatieve routes. Deze alternatieve routes zijn gebiedsontsluitingswegen en die zijn goed toegerust voor deze verkeerstoename. Omdat deze gebiedsontsluitingswegen al druk zijn, is de toename relatief beperkt.
Samen met de school is een verkeersveiligheidsproject aan de gang. Dat levert binnenkort hoogstwaarschijnlijk een keurmerk op (het Brabants verkeersveiligheidslabel). Met name de oversteekbaarheid van de weg bleek een probleem. In overleg met ouders en schoolbestuur is als pilot een elektronisch waarschuwingssysteem opgezet.
Inmiddels heeft de gemeente -samen met de school- maatregelen genomen om de oversteek veiliger te maken (c.q. het risico te verlagen). Dit systeem wordt volgend jaar geëvalueerd maar de reacties zijn nu al positief. Dat de weg drukker wordt is niet het probleem. Het echte probleem is dat men zich niet aan de verkeersregels houdt. Dus stoppen voor het zebrapad. Dat lijkt met dit waarschuwingssysteem grotendeels opgelost. Ook de overige oversteken van het Laaghemaal hebben de aandacht van de gemeente.
Het vraagstuk van de snelheidsovertredingen op het Laaghemaal is een op zichzelf staand probleem dat los staat van het al dan niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk. Immers, het open houden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voorkomt niet c.q. beperkt niet snelheidsovertredingen op het Laaghemaal.
2. Een bestemmingsplan maakt de realisatie van gebouwen, (bouw)werken en functies mogelijk ('toelatingsplanologie'). Het is dus geen instrument om de aanleg van wandelvoorzieningen te garanderen en af te dwingen. In de plannen van de gemeente voor de inrichting van de openbare ruimte is echter zoveel mogelijk rekening gehouden met recreatief wandelen langs de oevers van de Groote Wielenplas. Slechts op een enkele plek kan dit niet. Dat geldt bijvoorbeeld voor de 16 woningen aan het Deltapark in Broekland-noord. In de Watertuinen loopt men over de Zonkade langs het water. In de eindsituatie zal het mogelijk zijn om, met kleine restricties, rondom de Groote Wielenplas te lopen.

3. Er is bij de opzet van De Groote Wielen steeds uitgegaan van een busverbinding tussen De Groote Wielen en 's-Hertogenbosch Centraal Station. Dit is ook opgenomen in het bestemmingsplan. Alleen in het allereerste begin, toen er nog maar enkele woningen in De Groote Wielen waren opgeleverd, is er een tijdelijk pendelbuslijntje ingesteld tussen De Groote Wielen en Rosmalen. Dit was bedoeld als service aan de bewoners en past bij de gedachte een nieuwe wijk vanaf het allereerste begin een OV-voorziening te bieden. Later werd het pendelbuslijntje vervangen door de huidige volwaardige voorziening, lijn 74 naar 's-Hertogenbosch Centraal Station. De gemeente heeft aandacht van de provincie Noord-Brabant gevraagd voor een rechtstreekse verbinding met Rosmalen, maar de gemeente is geen bevoegd gezag. Wanneer de bestaande buslijn naar De Groote Wielen op dit moment zou worden omgeleid via Rosmalen, betekent dit een tragere verbinding en -bij gelijkblijvende aanbod van busuren- een lagere bedieningsfrequentie. Dit betekent dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in De Groote Wielen zou worden uitgehold. Wanneer het gaat om een extra verbinding tussen Rosmalen en De Groote Wielen alleen, en op dit moment, dan is het reizigersaanbod -met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid- onvoldoende om een buslijn te kunnen rechtvaardigen. Echter op termijn -met het vorderen van de ontwikkeling van De Groote Wielen- en met een ander tracé (c.q. het doortrekken van een dergelijke lijn naar andere bestemmingen zoals Avenue2 en andere knooppunten in 's-Hertogenbosch) verwachten wij dat het wel mogelijk is om voldoende reizigersaanbod te kunnen genereren voor een openbaar vervoersvoorziening. Op korte termijn is het voor de provincie Noord-Brabant, die verantwoordelijk is voor het stad- en streekvervoer, niet eenvoudig om een directe OV-voorziening tussen De Groote Wielen en Rosmalen te realiseren. Voor de lange termijn is de gemeente 's-Hertogenbosch bezig met een studie naar de 'oost-west verbindingen' en daarbij wordt ook een OV-verbinding betrokken. Daarbij zal worden onderzocht of zo'n verbinding ook een functie kan krijgen voor de relatie Rosmalen - De Groote Wielen.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Bestuur VvE Klooster Baptist, p/a Vlietdijk 292, 5245 RG Rosmalen

Deze zienswijze d.d. 27 december 2010 is een aanvulling op de in tweevoud ingediende zienswijze d.d. 26 november 2010.

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen het collegebesluit van 7 december 2010.
2. Reclamant voelt zich onvoldoende recht gedaan door de commissie ROB als geheel alsmede door het college.
3. Van de 312 zienswijzen op het voorontwerp bestemmingsplan:
 - a. hebben 180 zienswijzen (57%) betrekking op het omrijden;
 - b. moeten indieners van 103 zienswijzen (33%) gemiddeld 750 meter ofwel 1 minuut omrijden;
 - c. moeten indieners van 52 zienswijzen (17%) gemiddeld 750 meter ofwel 1 minuut omrijden om de A59 via de Rodenborchweg te bereiken.
4. Indien er niet 312 maar 1100 zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan zijn dan gelden de volgende aantallen:
 - a. hebben 634 zienswijzen (57%) betrekking op het omrijden;
 - b. moeten indieners van 363 zienswijzen (33%) gemiddeld 750 meter ofwel 1 minuut omrijden;
 - c. moeten indieners van 182 zienswijzen (17%) gemiddeld 750 meter ofwel 1 minuut omrijden om de A59 via de Rodenborchweg te bereiken.
5. De stijging van de CO₂ uitstoot is niet 550% maar 100% bij het afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk.
6. Wanneer filevorming wordt meegenomen in de CO₂ berekening is de uitstoot bij open blijven van het zuidelijke deel van de Vlietdijk groter dan bij afsluiten ervan.
7. Bij het open blijven van het zuidelijk deel op de Vlietdijk is de verkeersdruk op de rotonde Vlietdijk/Laaghemaal 5 tot 13 keer zo groot als op de rotonde Vlietdijk/Het Hooghemaal. Dit geldt voor zowel de ochtendspits als de avondspits.
8. Bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt de verkeersdruk op de rotonden Vlietdijk/Het Hooghemaal en Vlietdijk/Laaghemaal naar evenredigheid verdeeld.
9. Voor het open blijven van het zuidelijk deel van de Vlietdijk is geen draagvlak bij de wijktafel. Het is een soloactie van mevrouw Hermans.
10. Bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt recht gedaan aan de bewoners van Klooster Baptist met betrekking tot natuurbeleving. Op grond hiervan hebben zij een appartement gekocht.

Beoordeling

1. Hoewel wij begrip hebben voor het bezwaar van reclamant, merken wij op dat tegen ons besluit van 7 december 2010, namelijk de brief aan de raad als reactie op de discussie tijdens de commissievergadering van 30 november 2010, geen rechtsgang openstaat. Wij nemen het bezwaar dan ook voor kennisgeving aan.
2. De praktijk wijst uit dat het makkelijker is om de 'tegenstanders' tegen een ontwikkeling (= het eventueel afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk) te mobiliseren dan de 'voorstanders' voor het in stand houden van de bestaande situatie (= het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor autoverkeer conform het geldende bestemmingsplan). Bij de besluitvorming

eind vorig jaar kan misschien de indruk zijn ontstaan bij reclamant dat voor het college en de commissie het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak belangrijker was dan de inhoudelijke argumentatie. Desalniettemin zullen bij de vaststelling van het bestemmingsplan uiteraard alle belangen zorgvuldig worden meegewogen.

3. Bij de beantwoording van de standaard zienswijze over de Vlietdijk is onder het kopje 'af te leggen afstanden' ingegaan op de gevolgen in afstanden van het al dan niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk voor bewoners van De Groote Wielen. Uit die uiteenzetting komt naar voren dat -bij afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk- een deel van de bewoners een grotere afstand naar de Rodenborchweg moet afleggen. Het afleggen van een grotere afstand met de auto leidt tot een grotere CO₂ uitstoot. Echter de CO₂ uitstoot hangt ook af van een groot aantal andere factoren zoals de rijsnelheid, de rijstijl, de temperatuur van de motor, de leeftijd van de auto en het type brandstof. Gelet hierop kunnen wij de cijfermatige onderbouwing van reclamant niet beoordelen.
4. Voor de beantwoording van dit bezwaar wordt verwezen naar het antwoord onder 3.
5. Voor de beantwoording van dit bezwaar wordt verwezen naar het antwoord onder 3.
6. Voor de beantwoording van dit bezwaar wordt verwezen naar het antwoord onder 3.
7. Uit de door de reclamant gepresenteerde cijfers kunnen wij niet opmaken op welke periode en welke dagen de cijfers betrekking hebben. Voor de betrouwbaarheid zouden verkeerstellingen over een langere periode en over meerdere dagen moeten worden uitgevoerd. De gemeente beschikt niet over indicatieve verkeersberekeningen of -tellingen tijdens de ochtend- en avondspits met betrekking tot de beide rotondes en een open gehouden zuidelijk deel van de Vlietdijk. De door reclamant gepresenteerde cijfers en berekeningen kunnen wij dan ook niet beoordelen.
8. Het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk betekent dat alleen de wooncomplexen nog gebruik maken van de poot op de rotonde het Laaghemaal respectievelijk Het Hooghemaal. De genoemde verhouding kan de gemeente niet bevestigen of ontkennen. Het is wel aannemelijk dat bestemmend verkeer gelijkmatiger wordt verdeeld over de zuidelijke en de noordelijke rotonde.
9. Mevrouw Hermans heeft mondeling aan de gemeente kenbaar gemaakt dat zij het mobiliseren van steun voor haar standpunten onder de bewoners van De Groote Wielen en Rosmalen op persoonlijke titel doet.
10. De bewoners van Klooster Baptist mochten er bij de koop van hun appartement inderdaad op vertrouwen dat op termijn het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor doorgaand autoverkeer zou worden afgesloten. Dat staat namelijk vermeld in het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen'.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot de bezwaren onder 9 en 10 en voor het overige ongegrond.

Mevrouw M.J.H. van Olphen - van Beek, Anne Frankstraat 29, 5247 XA Rosmalen

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Op het gedeelte van het Laaghemaal tussen de manege en basisschool De Hobbit staat 's morgens een file. Wanneer de nieuwe basisschool gereed is en het zuidelijk deel van de Vlietdijk afgesloten is, wordt het nog drukker op het Laaghemaal. Als bewoner van De Overlaet is bij aankoop van haar woning gezegd dat het uitzicht vrij bleef tot aan de hoogspanningsmasten. Met de tijdelijke basisschool, de semi permanente basisschool en de file op het Laaghemaal is er geen vrij uitzicht meer.
2. De verkeersdrempel bij De Hobbit is laag, bijna een voetgangersoversteekplaats. Daarentegen zijn in De Groote Wielen op een aantal plekken hoge verkeersdrempels.
3. Reclamant vraagt of een bestemmingsplan zo maar kan worden gewijzigd.
4. Reclamant vraagt of de nieuwe basisschool niet meer in zuidelijke richting had moeten worden gebouwd in verband met eventuele straling van de hoogspanningslijn. Tegelijkertijd staan verderop woningen onder de hoogspanningsmasten. Dit vindt reclamant onbegrijpelijk.

Beoordeling

1. Tijdens de ochtend- en avondspits is er meer autoverkeer op het Laaghemaal. Overdag en in het weekend zal er minder autoverkeer zijn op het Laaghemaal. Gezien de afstand tussen de woning Anne Frankstraat 29 en het Laaghemaal en de bomenrij langs het Laaghemaal, is het zicht op de auto's op het Laaghemaal tijdens de spits beperkt.
Naar verwachting zal de tijdelijke basisschool in 2012 worden weggehaald. De afstand van de woning Anne Frankstraat 29 tot aan de semi-permanente basisschool aan het Laaghemaal bedraagt ca. 150 meter. Gelet op deze afstand in combinatie met de hoogte van het schoolgebouw (grotendeels 9 meter en voor een beperkt deel 10 meter) is het zicht vanuit de woning Anne Frankstraat 29 op de semi-permanente school beperkt. Bovendien wordt het schoolgebouw door de rij bomen langs het Laaghemaal onttrokken aan het zicht vanuit de betreffende woning.
2. Hoewel de wijze waarop verkeersdrempels zijn ontworpen en uitgevoerd geen betrekking heeft op het bestemmingsplan zal daar kort op ingegaan worden. De verkeersdrempel bij de oversteek ter hoogte van basisschool de Hobbit is laag omdat dit een gebiedsontsluitingsweg is. De drempels in het verblijfsgebied (c.q. de 30 km/uur zone) van De Groote Wielen kunnen inderdaad hoger zijn, omdat deze het verkeer sterker moeten afremmen dan op een gebiedsontsluitingsweg (met een 50 km/uur regime).
Verder zijn in samenspraak met de Hobbit ter plaatse van de oversteek andere, aanvullende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te waarborgen. Samen met de school is een verkeersveiligheidsproject aan de gang. Dat heeft een keurmerk (het Brabants verkeersveiligheidslabel) opgeleverd, dat op maandag 4 april 2011 is uitgereikt. Met dit BVL-label hebben zij aangetoond serieus en goed bezig te zijn met verkeerseducatie en verkeersprojecten.
3. Aanleiding voor het herzien/actualiseren van het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999 is de wettelijke verplichting voor gemeenten om enerzijds bestemmingsplannen één keer in de 10 jaar te herzien en anderzijds oudere bestemmingsplannen vóór 1 juli 2013 te herzien. Als er sprake is van gewijzigde omstandigheden of gewijzigde inzichten kan er wellicht reden zijn om een bestemmingsplan

aan te passen. In De Groote Wielen zijn veel gezinnen met jonge kinderen woonachtig. Op de korte en middellange termijn is er een piek aan leerlingen en dus behoefte aan schoolgebouwen. Om die reden is de semi-permanente basisschool mogelijk gemaakt in het (ontwerp) bestemmingsplan 'De Groote Wielen'.

4. In 2005 heeft de rijksoverheid alle gemeenten geadviseerd hoe ze moeten omgaan met nieuwe ontwikkelingen en nieuwe bestemmingsplannen in de buurt van hoogspanningslijnen. Kort samengevat luidt het advies: Vermijd uit voorzorg zoveel mogelijk dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waar het magnetisch veld sterker is dan 0,4 microTesla (μT) (de magneetveldzone). Het advies geldt voor nieuwe woningen, scholen, crèches en kinderdagverblijven bij bestaande hoogspanningslijnen of voor de aanleg van nieuwe hoogspanningslijnen bij bestaande woningen. Dit rijksadvies is alleen van toepassing voor nieuwe situaties vanaf 2005 waarvoor een nieuw bestemmingsplan moet worden gemaakt. Voor bestaande woningen etc. in de buurt van hoogspanningslijnen, houdt de Nederlandse overheid de aanbeveling van de Europese Commissie uit 1999 aan. Dit houdt een referentieniveau in van 100 microTesla. In Nederland wordt overal ruimschoots aan de waarde van 100 microTesla voldaan, zelfs bij woningen direct onder de hoogspanningslijnen. De woningen aan de Indigoweg werden in 1999 al planologisch mogelijk gemaakt en worden gezien als bestaande woningen. Het rijksadvies is hier niet op van toepassing. De kinderopvang en school in het tijdelijke gebouw zijn tijdelijke situaties en zullen op korte termijn (naar verwachting in 2012) naar een andere locatie verhuizen.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Bestuur Huurdersvereniging Klooster Baptist, p/a Vlietdijk 150, 5245 RG Rosmalen

Samenvatting

1. Reclamant sluit zich aan bij de argumentatie zoals verwoord in de aanvullende zienswijze d.d. 27 december 2010 van het Bestuur VvE Klooster Baptist.
2. De huidige situatie (een Vlietdijk die geopend is voor alle verkeer) baart reclamant grote zorgen wat betreft verkeersveiligheid en wooncomfort. Voorbeelden hiervan zijn:
 - a. Er wordt zowel overdag als 's avonds hard gereden over de Vlietdijk; snelheden van 80 km/uur zijn geen uitzondering.
 - b. De bushalte naast de rotonde is sinds de nieuwe situatie slecht te bereiken; er leidt geen voetpad meer naar toe en door al het verkeer is het een gevaarlijke oversteek.
 - c. De staat, waarin de weg verkeert, is erg slecht.
 - d. Het kost meer tijd en moeite om de parkeerkelder van Klooster Baptist te verlaten of in te rijden door het huidige verkeer op de Vlietdijk en de filevorming in de spits.
3. Reclamant verzoekt de argumenten van direct aanwonenden, die voor de ontsluiting volledig afhankelijk zijn van de toegangsweg naar het zuidelijk deel van de Vlietdijk, zwaar te laten meewegen.

Beoordeling

1. Reclamant pleit impliciet voor de verkeersstructuur uit het ontwerp bestemmingsplan.
2. De antwoorden op de bezwaren met betrekking tot de aangedragen voorbeelden luiden als volgt:
 - a. Het vraagstuk van de snelheidsovertredingen is een op zich zelf staand probleem en staat los van het voorliggende bestemmingsplan.
 - b. Ten oosten van de rotonde Vlietdijk – Laaghemaal is een langzaam verkeersverbinding (inclusief een oversteekplaats) geprojecteerd. Vanuit het complex Klooster Baptist is via deze te realiseren verbinding de bestaande bushalte aan het Laaghemaal te bereiken. Het is nog niet bekend wanneer deze langzaam verkeersverbinding wordt gerealiseerd.
 - c. Hangende de besluitvorming over het zuidelijk deel van de Vlietdijk is onderhoud aan de verharding van deze weg opgeschort. Alleen de meest noodzakelijke werkzaamheden worden verricht tot aan de definitieve besluitvorming.
 - d. De wachtrij voor de rotonde Vlietdijk - Laaghemaal - Rodenborchweg wordt voornamelijk veroorzaakt door verkeer uit Rosmalen en vanaf het Laaghemaal uit oostelijke richting. Het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal de hiaten niet vergroten maar een geringer verkeersaanbod als gevolg van het afsluiten zal de afwikkeling vanuit het appartementencomplex Klooster Baptist bespoedigen.
3. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal de raad -tegen het licht van de studie 'oost west verbindingen', het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid en geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999- alle belangen zo goed en zorgvuldig mogelijk afwegen.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot de bezwaren onder 2b, 2c en 3 en voor het overige ongegrond.

De heer ing. M.G. Spoek, Deltalaan 16, 5247 JS Rosmalen

Samenvatting

De standaard zienswijze richt zich op twee onderdelen van het ontwerp bestemmingsplan:

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de mogelijke afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk op grond van de volgende argumenten:
 - a. Milieubelasting: Een reductie van het autogebruik met 10% zal niet worden bereikt:
 - De met de auto te rijden afstanden worden groter.
 - Fietsen zou moeten bijdragen tot een minder gebruik van de auto. Echter men laat zich eerder sturen door de hoogte van de brandstofprijzen dan door het bestuur van een gemeente.
 - Het is geen alternatief voor bepaalde soorten bezoeken aan het centrum van Rosmalen. Voorbeelden zijn het doen van boodschappen -die zich niet per fiets (gemakkelijk) laten vervoeren-, het halen en brengen van kinderen en ouderen - voor wie de fiets geen alternatief is-.

Een suggestie van reclamant om de omweg (over Het Hooghemaal / het Laaghemaal) gedeeltelijk als weg voor éénrichtingsverkeer in te richten is onlangs afgewezen met de argumentatie dat éénrichtingsverkeer in het algemeen extra autokilometers oplevert.
 - b. Verkeersveiligheid: De bestaande langzaam verkeersroute over het af te sluiten zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt vervangen door de smalle ventwegen van de Groote Wielenlaan. De ventwegen van de Groote Wielenlaan (éénrichtingsverkeer) krijgen door het toegenomen autoverkeer het nog zwaarder te verduren (de ventwegen zijn smal, een 30 km/uur regime is niet gepland en motorvoertuigen van pakketdiensten en verhuisbedrijven staan regelmatig geparkeerd op de ventwegen).
 - c. Betrouwbaarheid computermodellen: Computersimulaties van de verwachte effecten van de voorgenomen afsluiting geven daggemiddelden van de verkeersbewegingen. Hierover heeft reclamant de volgende opmerkingen:
 - De ongunstige effecten van het sluipverkeer, indien deze reëel zouden zijn, doen zich voor in de spits. Een verkeersverbod tijdens de spits zou dit verkeer (onder andere van en naar Empel en verder) reguleren. De vernieuwde A2 en de effecten lijken niet verwerkt te zijn in de computermodellen.
 - De over de dag gespreide bezoeken aan het centrum van Rosmalen en omgekeerd vanuit het centrum van Rosmalen aan het kleine winkelcentrum van De Groote Wielen zullen geen bijzondere verkeershinder op het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaken. Het huidige extra verkeer houdt verband met de bouwactiviteiten.
 - De praktijk van computermodellen en hun uitkomst, zoals die ook door de gemeente 's-Hertogenbosch eerder zijn gebruikt bij het bepalen van de geluidsoverlast bij het ontgronden van de Groote Wielenplas en de geurhinder in het kader van het verlenen van bouwvergunningen aan veehouders, doen het ergste vrezen voor hun betrouwbaarheid in het algemeen.
 - Op de gemeentelijke website is een computersimulatie te zien van de nieuwe Groote Wielenlaan. Reclamant neemt aan dat de voorgenomen afsluiting daarin is meegenomen. Er heerst op die laan -volgens de simulatie- een onwerkelijke sereniteit met een enkele auto, hier en daar een keuvelend stel jonge mensen en geen enkele fietser.

2. Reclamant maakt bezwaar tegen het ontbreken van een visie op het openbaar vervoer tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen / NS station Rosmalen. Reclamant verzoekt een openbaar vervoersverbinding in het bestemmingsplan op te nemen op grond van de volgende argumenten:
 - a. Het NS station vervult een logistieke schakel in het openbaar vervoersnet. Het is het dichtstbijzijnde station voor de bewoners van De Groote Wielen. Perron 3 is een dependance van het Stads kantoor alsmede één van de laatste bibliotheken.
 - b. De voorgenomen route van buslijn 74 doet na de halte, die halverwege de Groote Wielenlaan ligt, geen haltes meer aan vóór de kruising Bruistensingel / A2. Door afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk komt de bus niet dicht bij de Rodenborchweg voor een mogelijke overstap op een andere buslijn.
 - c. Volgens OV 92929 duurt een reis per bus voor de route Vlinderlaan – NS Station Rosmalen 1,5 uur met twee overstappen. Indien de busroute in een later stadium ook het nog te ontwikkelen centrum van De Groote Wielen zal aandoen, zal de reisduur nog langer worden.

Beoordeling

1. Ten aanzien van de door reclamant aangevoerde argumenten merken wij het volgende op:
 - a. Milieubelasting: Het is denkbaar dat de afsluiting van het zuidelijke deel van de Vlietdijk leidt tot een hogere CO₂ uitstoot, niet alleen op korte termijn maar ook op langere termijn. Hierbij speelt de volgende overweging. Tegenover het omrijden staan andere, zwaarwegende voordelen zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid tegenover. Een hogere CO₂-uistoot wordt voor lief genomen in de grotere afweging. Het beleid is om CO₂ uitstoot te verminderen door fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren en door biogas en elektra als brandstof te stimuleren. Meer dan door autoroutes te verkorten.
 - b. Verkeersveiligheid: Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk leidt naar verwachting tot meer autoverkeer op de (bewust smal gehouden) parallelwegen van de Groote Wielenlaan en dat heeft als consequentie meer autoverkeer in verblijfsgebieden. Wanneer het zuidelijk deel niet wordt afgesloten dan betekent dat een grotere blootstelling aan risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Kortom: het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal naar verwachting juist een ongunstig effect hebben op verkeersveiligheid in De Groote Wielen.
 - c. Betrouwbaarheid computermodellen: De betrouwbaarheid van verkeersmodellen kent inderdaad beperkingen, maar er zijn eenvoudigweg geen betere instrumenten beschikbaar om verkeersgedrag te beschrijven en voorspellen. Dat is meteen de reden dat de gemeente de modelresultaten altijd interpreteert.
Dat de huidige situatie afwijkt van het verkeersmodel, is mede te herleiden op het feit dat de nieuwbouwlocatie De Groote Wielen nog in ontwikkeling is.
2. Ten aanzien van de door reclamant aangevoerde argumenten merken wij het volgende op:
Er is bij de opzet van De Groote Wielen steeds uitgegaan van een busverbinding tussen De Groote Wielen en 's-Hertogenbosch Centraal Station. Dit is ook opgenomen in het bestemmingsplan. Alleen in het allereerste begin, toen er nog maar enkele woningen in De Groote Wielen waren opgeleverd, is er een pendelbuslijntje ingesteld tussen De Groote Wielen en Rosmalen. Dit was bedoeld als service aan de bewoners en past bij de gedachte een nieuwe wijk vanaf het allereerste begin een OV-voorziening te bieden. Later werd het pendelbuslijntje vervangen door de huidige volwaardige voorziening, lijn 74 naar 's-

Hertogenbosch Centraal Station. De gemeente heeft aandacht van de provincie Noord Brabant gevraagd, voor een rechtstreekse verbinding met Rosmalen. De gemeente is namelijk geen bevoegd gezag.

Wanneer de bestaande buslijn naar De Groote Wielen op dit moment zou worden omgeleid via het centrum van Rosmalen, betekent dit een tragere verbinding en -bij gelijkblijvende aanbod van busuren- een lagere bedieningsfrequentie. Dit betekent dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in De Groote Wielen zou worden uitgehold.

Wanneer het gaat om een extra verbinding tussen Rosmalen en De Groote Wielen alleen, en op dit moment, dan is het reizigersaanbod -met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid- onvoldoende om een buslijn te kunnen rechtvaardigen.

Echter op termijn -met het vorderen van de ontwikkeling van De Groote Wielen- en met een ander tracé (c.q. het doortrekken van een dergelijke lijn naar andere bestemmingen zoals Avenue2 en andere knooppunten in 's-Hertogenbosch), dan verwachten wij dat het wel mogelijk is om voldoende reizigersaanbod te kunnen genereren voor een openbaar vervoersvoorziening.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot het bezwaar onder 1a, eerste aandachtsbolletje en voor het overige ongegrond.

3. Overige zienswijzen

Deze subcategorie omvat 8 zienswijzen.

Mevrouw A.H.J. Hermans, Pauwoogpad 5, 5247 KK Rosmalen

Samenvatting

Volgens reclamant is in het ontwerp bestemmingsplan de maximale goot- en bouwhoogte voor aanbouwen (3,20 meter) niet goed verwerkt. Het betreft de artikelen 12.4.2.1, 13.4.2.1, 14.2.1.i.1 en 14.4.1.e.2 van de regels van het bestemmingsplan. Reclamant verzoekt de genoemde artikelen daarop aan te passen.

Beoordeling

Met de artikelen 12.4.2.1 en 13.4.2.1 bedoelt reclamant de artikelen 12.4.2.b.1 en 13.4.2.b.1. Deze twee artikelen en de artikelen 14.2.1.i.1 en 14.4.1.e.2 hebben betrekking op (het afwijken van) de bouwregels voor het bouwen van dakopbouwen op hoofdgebouwen. In de vier genoemde artikelen is ook geregeld dat de hoogte van dakopbouwen maximaal 3 meter mag bedragen. Reclamant vraagt dus de maximale hoogte van dakopbouwen te verhogen van 3 meter naar 3,20 meter. De hoogte van 3,20 meter komt overeen met de maximale goothoogte voor erfbebouwing (vrijstaande bijgebouwen, aan- en uitbouwen).

In het navolgende wordt uitgelegd waarom voor erfbebouwing gekozen is voor een maximale goothoogte van 3,20 meter en waarom voor dakopbouwen op hoofdgebouwen een maximale hoogte van 3,20 meter niet noodzakelijk is.

De maximale goothoogte van 3,20 meter voor erfbebouwing hangt niet alleen samen met de strengere isolatie-eisen voor gebouwen maar ook met het doortrekken van de verdiepingsvloer van een hoofdgebouw naar het aangebouwde bijgebouw (= aan- of uitbouw). Indien een aan het hoofdgebouw aangebouwd bijgebouw gelijktijdig wordt gebouwd met het hoofdgebouw dan wordt in de regel de vloer van de eerste verdieping doorgetrokken. De vloer maakt dan onderdeel uit van de dakconstructie van het aangebouwde bijgebouw. Om hoogteverschillen tussen aan het hoofdgebouw aangebouwde bijgebouwen en vrijstaande bijgebouwen te voorkomen, geldt voor vrijstaande bijgebouwen ook een maximale goothoogte van 3,20 meter.

Voor dakopbouwen kan op basis van onderstaande redenen volstaan worden met een maximale hoogte van 3 meter:

- bij een maximale goothoogte van 3 meter voor een dakopbouw kan worden voldaan aan de isolatie-eisen en een minimale binnenhogte van 2,60 meter;
- constructief gezien mag een dakopbouw niet te zwaar worden omdat de onderliggende bouwlagen het gewicht van de dakopbouw moeten dragen;
- aangezien een dakopbouw de bovenste bouwlaag is, is daar geen sprake van een doorgetrokken vloer van de daarboven liggende verdieping die deel uitmaakt van de dakconstructie van de dakopbouw.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond

De heer P.L. van Hedel, Kloosterlaan 22, 5235 BC 's-Hertogenbosch

Samenvatting

Als bewoner van een woning, die grenst aan de Burgemeester Godschalxstraat, zijn hem de indicatieve verkeersberekeningen met betrekking tot De Diepteweg in Empel opgevallen. Volgens reclamant zal in de toekomst veel verkeer vanuit De Groote Wielen zijn weg via De Diepteweg vervolgen via de route De Diepteweg-Burgemeester Godschalxstraat-Maaspoortweg naar het centrum van 's-Hertogenbosch dan wel naar de A59. Reclamant vraagt wat de consequenties zijn van deze verkeerstoename op De Diepteweg qua verkeersintensiteiten, geluid en fijn stof voor omwonenden.

Beoordeling

De indicatieve verkeersberekeningen geven slechts een beperkte toename van het autoverkeer. De toename van het aantal auto's is klein ten opzichte van het totale aantal auto's. Dit heeft geen consequenties voor geluid en fijn stof voor omwonenden.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Mevrouw J. Straatsma en de heer B.A. Venemans, Nocturneweg 35, 5245 AK Rosmalen

Deze zienswijze d.d. 27 december 2010 is in tweevoud ontvangen.

Samenvatting

1. Reclamanten maken bezwaar tegen de functie van de Groote Wielenplas op de plankaart. Dit bezwaar valt uiteen in de volgende elementen:
 - a. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de Groote Wielenplas een recreatieve voorziening is. Dit komt niet terug op de plankaart, waar de plas alleen de functie water heeft. Ook de randen van de plas hebben geen recreatieve functie. Reclamanten verzoeken de verbeelding daarop aan te passen.
 - b. Reclamanten verzoeken om meer strandjes aan te leggen. Één strandje bij Windkracht 5 is te weinig. Een strandje aan de noordzijde van de noordelijke centrale groenstrook / waterbergingsgebied biedt voor de bewoners van De Hoven een gelegenheid tot zwemmen in nabije omgeving.
 - c. Reclamanten stellen voor de beide centrale groenstroken / waterbergingsgebieden in De Hoven in de winter te laten vollopen en het water niet te af te voeren, zodat er twee stukken ontstaan waarop men kan schaatsen. Is er te weinig water dan moet dat worden geconcentreerd in één van beide groenstroken / waterbergingsgebieden. Er kan dan in ieder geval worden geschaatst.
 - d. In de reactie op de zienswijze van de heer Van Mackelenbergh, die vraagt naar de mogelijkheden voor het oprichten van een zeilvereniging, geeft de gemeente aan dat de Groote Wielenplas voor alle bewoners is, vooral bedoeld is voor informeel recreëren en dat een zeilvereniging een bepaalde exclusiviteit met zich meebrengt. De gemeente wenst niet mee te werken aan een onderkomen voor een zeilvereniging. Reclamanten vragen wat bedoeld wordt 'informeel recreëren'. Verder is de Groote Wielenplas zo groot dat recreërende mensen geen last hebben van een zeilvereniging.
2. Reclamanten maken bezwaar tegen het ontbreken van een aanduiding van wandelmogelijkheden op de plankaart. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de oevers van de Groote Wielenplas de functie groen hebben. Daarbij staat geschreven dat 'de verschillende elementen van de groenstructuur met elkaar worden verbonden door een fijnmazig netwerk van wandel- en fietspaden'. Op de plankaart is alleen bij De Hoven een wandelpad te ontdekken langs de Groote Wielenplas. In alle overige buurten ontbreekt een wandelpad langs de plas. Invulling van de Sportvisie in De Groote Wielen is niet gebeurd. Juist een rondje wandelen of hardlopen rond de Groote Wielenplas zou een invulling van de Sportvisie kunnen zijn. Daarnaast wil de gemeente toch ook in het kader van 'Groen in en om de stad' dat de bewoners vanuit huis een aantrekkelijke wandeling kan maken zonder dat men eerst de auto hoeft te nemen naar elders voor een wandeling.
3. Reclamanten maken bezwaar tegen het ontbreken van bruggen over de Groote Wielenplas. De Groote Wielenplas is een prachtige plas om te zeilen en te surfen. Hiervoor is het wel nodig dat de bruggen hoog genoeg worden om eronder te kunnen doorvaren. Echter in het bestemmingsplan wordt niet over bruggen gesproken. De verbinding tussen de noord- en zuidkant van de plas heeft de functie verkeer. In het verleden was het de bedoeling dat hier bruggen zouden komen, die hoog genoeg zouden zijn om eronder door te varen. Dit komt nu niet terug in het bestemmingsplan. Reclamanten verzoeken dit toe te voegen aan het bestemmingsplan.

- Wat nog mooier zou zijn, is een rechtstreekse verbinding van de Zuid-Willemsvaart met de Groote Wielenplas. De Groote Wielenplas wordt dan nog aantrekkelijker voor de recreatie.
4. Reclamanten maken bezwaar tegen de beschrijving van het openbaar vervoer in De Groote Wielen. Dit bezwaar valt uiteen in de volgende elementen:
- a. De in het bestemmingsplan voorgestelde route gaat om de buurt De Hoven heen. In De Hoven wonen circa 800 huishoudens. Volgens reclamanten verdient de ligging van deze route een bezwaar tegen het bestemmingsplan, omdat de busroute beter door De Hoven zou kunnen lopen in plaats van er omheen. Met een buslijn door De Hoven wordt de bereikbaarheid van de buslijn voor bewoners en bezoekers van De Hoven aanmerkelijk verbeterd. Daardoor zal het gebruik van de bus in deze buurt toenemen. Een busroute door De Hoven is essentieel om de doelstelling van 10% toename van het openbaar vervoer gebruik te realiseren.
 - b. Bewoners van het oostelijk deel van De Hoven zullen misschien naar een halte lopen, maar het overgrote deel zal geen gebruik maken van de bus. De loopafstand van de woning tot de bushalte overschrijdt in veel gevallen de normafstand van 500 meter. Een substantieel deel van de huishoudens woont met de nu voorziene bushalte op een afstand van meer dan 800 meter van die bushalte. Daarnaast is het volgens reclamanten vanuit opvoedkundig oogpunt handig om een bushalte bij de school te plaatsen. De kinderen groeien van jongs af aan op met de bus. De school/kinderopvang kan voor bepaalde activiteiten gebruik maken van de bus.
 - c. Indien de twee bushaltes aan De Groote Wielenlaan (ter hoogte van De Hoven en het tijdelijke winkelcentrum) te dicht bij elkaar liggen, stellen reclamanten voor de bushalte in Broekland in oostelijke richting te verplaatsen.
 - d. In de toelichting van het bestemmingsplan stelt de gemeente korte reistijden voor te staan. Sinds 12 december 2010 doet buslijn 74 als 'snelle' verbinding tussen De Groote Wielen en het centrum van 's-Hertogenbosch ook een paar andere wijken aan, waardoor de reistijd is toegenomen. Hierdoor wordt het vanuit De Hoven nog onaantrekkelijker om de bus naar het station te nemen.
 - e. Er is geen busverbinding van De Groote Wielen met het centrum of het station van Rosmalen.
5. Reclamanten maken bezwaar tegen bedrijventerrein De Groote Vliet en de invulling ervan. Reclamanten willen dat het bedrijventerrein de functie 'Groene Zone' met recreatie krijgt. Hun argumenten zijn:
- a. Stedenbouwkundig klopt het niet dat er een groene zone van oost naar west loopt, die De Overlaet en De Groote Wielen van elkaar scheidt. De groene zone eindigt in een bedrijventerrein aan de westzijde. De zone stopt eigenlijk bij het terrein van de honk- en softbalvereniging. Het zuidelijk deel van het beoogde bedrijventerrein ten zuiden van de Annenburgweg is wel logisch als bedrijventerrein. Dit sluit aan op het bestaande bedrijventerrein Westeind en heeft niets te maken met de Groene Zone.
 - b. Het bedrijventerrein belemmert het woongenot in De Groote Wielen. Het bedrijventerrein ligt tegen De Hoven aan en wordt alleen gescheiden door Het Hooghemaal. Komende vanaf de A2 moet men eerst langs het bedrijventerrein voordat de woning wordt bereikt. Het is geen representatieve weg c.q. toegang tot De Groote Wielen. Hoewel de gemeente dit wil opvangen met bedrijven, die een zichtlocatie nodig hebben en zich representatief willen presenteren, blijft het natuurlijk een bedrijventerrein.

- c. De gemeente geeft aan dat er slechts 2 ha per jaar bedrijventerrein wordt uitgegeven in de gemeente 's-Hertogenbosch. Als er zo weinig wordt uitgegeven vragen reclamanten waarom op zoveel plaatsen bedrijventerreinen mogelijk worden gemaakt. Bij Empel wordt nu een bedrijventerrein bouwrijp gemaakt, hemelsbreed op nog geen kilometer van bedrijventerrein De Groote Vliet.
 - d. Als er slechts 2 ha per jaar wordt uitgegeven en verspreid over een aantal bedrijventerreinen in 's-Hertogenbosch dan zal het waarschijnlijk nog tientallen jaren duren alvorens bedrijventerrein De Groote Vliet vol is. Het blijft dus heel lang een rommelig terrein, waar men langs rijdt van de A2 naar De Groote Wielen.
 - e. De groene invulling van het terrein valt tegen. Vanaf De Blauwe Sluisweg is nauwelijks groen te zien. Het groene deel wordt wat breder richting het terrein van de honk- en softbalvereniging. Over het borgen van de kwaliteit hebben reclamanten de volgende vragen: Hoe wordt voorkomen dat men vanaf de honk- en softbalvelden niet tegen lelijke 'dozen' aankijkt? Is er een beeldkwaliteitplan? Wordt er een bouwmeester aangesteld om te beoordelen of de bouwplannen in het beeldkwaliteitplan passen en om de afzonderlijke bouwplannen op elkaar af te stemmen? Vindt de inrichting van de openbare ruimte al vast plaats voordat de bedrijfsgebouwen worden gebouwd?
6. Reclamanten maken bezwaar tegen het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.
- a. De gemeente wil het zuidelijk deel van de Vlietdijk afsluiten met het idee dat die afsluiting fietsverkeer stimuleert en autoverkeer ontmoedigt. Dat is niet het geval zo blijkt uit een inventarisatie onder buurtgenoten. Zowel de bewoners als bezoekers van De Groote Wielen zullen niet minder vaak de auto laten staan. Afsluiting leidt tot onnodig gereden extra kilometers, meer CO₂ uitstoot en hogere kosten voor de bewoners. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de wooncomplexen die nog gerealiseerd moeten worden en ook niet met de mensen van bijvoorbeeld uit De Overlaet, die De Groote Wielen willen bezoeken.
 - b. In de nota van de beantwoording van de inspraak geeft de gemeente als reactie dat door het afsluiten 20% minder auto's over de Rodenborchweg zullen rijden. Hiervoor staan kaarten (= indicatieve verkeersberekeningen) op de gemeentelijke website. Het is bij bestudering van die kaarten geheel onduidelijk wat de uitgangspunten voor die berekeningen zijn. Reclamanten hebben de volgende vragen bij de kaarten / indicatieve verkeersberekeningen:
 - Hoe kan het dat het autoverkeer in de Striensestraat en Raadhuisstraat niet toeneemt door de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk en de Tuinstraat met slechts 100 autobewegingen? Dit is één van de meest logische routes, die bewoners van De Groote Wielen zullen nemen met de auto naar het centrum of station van Rosmalen.
 - Waarom wordt gesteld dat er zoveel sluipverkeer naar de A59 gaat? Op de kaarten valt het wel mee (500 autobewegingen en daarmee verwaarloosbaar klein). De overige auto's hebben kennelijk een bestemming in het centrum van Rosmalen.
 - Hoe kan het dat er wegvakken zijn waar het aantal autobewegingen aanzienlijk toeneemt zonder dat er een straat bij komt zoals Het Hooghemaal. Ook heeft veel verkeer OJC als bestemming (verschil van 1800 bij OJC op de 'verschilkaart').

- De indicatieve berekeningen hebben betrekking op 2020 als de Lanen en het Centrum van De Groote Wielen gereed zijn. Dit duurt nog tien jaar. Er is geen rekening gehouden met andere ontwikkelingen met betrekking tot verkeer.
- c. Toen reclamanten een optie op een woning in De Groote Wielen hadden, hebben zij bij het Infocentrum De Groote Wielen kaarten gehaald. Op deze kaarten stond (het zuidelijk deel van) de Vlietdijk ingetekend. Ook bij de aankoopdocumentatie waren deze kaarten gevoegd. Op de site stond dat daar de bus zou rijden. Ten oosten en ten westen van de Vlietdijk stonden fietspaden ingetekend. Het is dus niet logisch om te denken dat de ingetekende kaart bedoeld is voor bussen en langzaam verkeer. Reclamanten voelen zich misleid door de gemeente.
- d. Een aantal bewoners van het appartementencomplex Klooster Baptist wil dat het zuidelijk deel van de Vlietdijk dicht gaat. Dit is hen beloofd toen zij hun appartement kochten. Om deze bewoners tegemoet te komen stellen reclamanten voor het zuidelijk deel van de Vlietdijk te verplaatsen naar de rand van het park.
- e. Door de aanleg van De Groote Wielen moet het centrum van Rosmalen worden uitgebreid. Dit miljoenenproject kan wel eens een financiële strop worden omdat bewoners moeten omrijden om in het centrum van Rosmalen te komen en daardoor liever naar 's-Hertogenbosch gaan.

Beoordeling

1. Ten aanzien van de door reclamanten onderscheiden elementen merken wij het volgende op:
 - a. Op de verbeelding staat de Groote Wielenplas ingetekend als de bestemming 'Water'. In de regels van de bestemming 'Water' is vermeld welke functies zijn toegestaan. Uit de regels blijkt dat recreatie binnen de bestemming 'Water' is toegestaan. Dit geldt ook voor de oevers van de Groote Wielen, voor zover die bestemd zijn als 'Groen'.
 - b. De functie van de waterplas is vierledig: ruimtelijke functie (lange zichtlijnen van de polder), ontgraving (de plas is ontstaan door het uitgraven van zand dat is gebruikt voor de ophoging van de woonbuurten), watermachine (de plas wordt gebruikt om schoon water uit op te pompen dat het waterzuiveringssysteem in gang moet zetten) en een recreatieve functie. Water kan van zichzelf een recreatieve functie hebben. Dat geldt in ieder geval voor de gehele waterplas in De Groote Wielen. Zo staat het ook in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Het is niet nodig om dit apart in de verbeelding op te nemen. Omdat het water ook bedoeld is als onderdeel van de Watermachine en de daarbij behorende waterzuivering, dienen langs de randen van de plas zoveel mogelijk waterplanten voor natuurlijke waterzuivering te zorgen. Uitzondering hierop is het strandje. De plek van dit strandje is gekozen, omdat het aan het centrale 'waterplein' ligt, vlak bij het complex Windkracht 5, met voldoende ruimte voor jongeren om daar te verpozen, zonder overlast voor omwonenden te veroorzaken. Het is groot genoeg om de bewoners van De Groote Wielen te bedienen. Meer strand zou een te grote aantrekkende werking hebben van buitenaf. Daar is de Groote Wielenplas, midden in de woonwijk en met een waterzuiverende functie niet voor bedoeld. Om die reden is ook alleen 'schone en geluidsarme' recreatie gewenst zoals zwemmen, vissen, surfen, zeilen, roeien en dergelijke.
 - c. De centrale groenstroken / waterbergingsgebieden zijn bedoeld om piekbuien op te vangen. Hiervoor is het noodzakelijk dat deze gebieden 'leeg' beginnen en niet reeds vol staan met water. De buffers zijn daarom ook gedraineerd aangelegd, naast de

uitstromingsmogelijkheid door duikers. Hierdoor is het niet mogelijk om water vast te houden in deze gebieden en kan er helaas niet geschaatst worden. De enige mogelijkheid voor schaatsliefhebbers is om tijdens de vorstperiode water te sproeien op de grasvlakte, zodat oppervlakkig een laagje water kan bevriezen dat niet zal infiltreren. Dit zal echter een particulier initiatief moeten zijn dat in overleg met de beheerders van de groenzone (de gemeente) zal moeten worden uitgewerkt.

- d. De gemeente is geen voorstander van het faciliteren van een zeilvereniging met aanlegsteigers en een vrijstaand clubgebouw. Bovendien is de Groote Wielenplas voor alle bewoners van De Groote Wielen en niet geschikt om alleenrecht te verlenen aan een organisatie. Een vereniging zal naar alle waarschijnlijkheid ook leden van buitenaf trekken met bereikbaarheids- en parkeerproblematiek van dien. Indien aan deze bezwaren tegemoet kan worden gekomen is een vereniging welkom.
2. Een bestemmingsplan maakt de realisatie van gebouwen, (bouw)werken en functies mogelijk ('toelatingsplanologie'). Het is dus geen instrument om de aanleg van wandelvoorzieningen te garanderen en af te dwingen. In de plannen van de gemeente voor de inrichting van de openbare ruimte is echter zoveel mogelijk rekening gehouden met recreatief wandelen langs de oevers van de Groote Wielenplas. Slechts op een enkele plek kan dit niet. Dat geldt bijvoorbeeld voor de 16 woningen aan het Deltapark in Broekland-noord. In de Watertuinen loopt men over de Zonkade langs het water. In de eindsituatie zal het mogelijk zijn om, met kleine restricties, rondom de Groote Wielenplas te lopen.
3. Op de verbeelding staat de Groote Wielenplas ingetekend als de bestemming 'Water' en ter plaatse van de beide geplande bruggen als 'Verkeer'. In de regels van de bestemmingen 'Verkeer' en 'Water' is vermeld welke functies, gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegestaan. Uit de regels van deze bestemmingen blijkt dat binnen de beide bestemmingen bruggen mogelijk zijn. Bij het ontwerp van deze bruggen zal rekening worden gehouden met de andere functies in het gebied en in de plas. Het uitgangspunt is hierbij dat roeibootjes en kleine (amateur) zeilbootjes onder de brug moeten kunnen doorvaren. Een rechtstreekse verbinding van de Zuid-Willemsvaart met de Groote Wielenplas is niet opgenomen in de plannen. Enerzijds is dat omdat de komst van de nieuwe Zuid-Willemsvaart in de voorontwerp fase nog niet voldoende zeker was, maar hoofdzakelijk is dit vanwege de waterkwaliteit. Het watersysteem van De Groote Wielen is een losstaand systeem dat door natuurlijke zuivering op voldoende kwaliteit wordt gehouden. Menging met gebiedsvreemd water zoals dat van de Zuid-Willemsvaart is daarom ongewenst. Daarnaast zijn grote obstakels aanwezig zoals de Blauwe Sluisweg en de Rosmalense Aa. Deze laatste is een ecologische verbindingzone aan de oostkant van de Zuid-Willemsvaart. Alleen met uitgebreide en dure technische middelen kunnen deze obstakels worden omzeild, en daardoor ongewenst.
4. Er is bij de opzet van De Groote Wielen steeds uitgegaan van een busverbinding tussen De Groote Wielen en 's-Hertogenbosch Centraal Station. Dit is ook opgenomen in het bestemmingsplan. Alleen in het allereerste begin, toen er nog maar enkele woningen in De Groote Wielen waren opgeleverd, is er een pendelbuslijntje ingesteld tussen De Groote Wielen en Rosmalen. Dit was bedoeld als service aan de bewoners en past bij de gedachte een nieuwe wijk vanaf het allereerste begin een OV-voorziening te bieden. Later werd het pendelbuslijntje vervangen door de huidige volwaardige voorziening, lijn 74 naar 's-Hertogenbosch Centraal Station. De gemeente heeft aandacht van de provincie Noord Brabant gevraagd voor een rechtstreekse verbinding met Rosmalen. De gemeente is namelijk geen bevoegd gezag.

Er is geen buslijn door de Hoven voorzien, maar via de de Groote Wielenlaan en het noordelijke deel van de Vlietdijk. Een route door de Hoven zou plaatselijk tot meer reizigers kunnen leiden, maar over de gehele route (en de gehele De Groote Wielen) bezien zou dit juist tot een afname leiden. Om die reden is de Groote Wielenlaan in De Hoven niet opgenomen in de busroute.

5. Ten aanzien van de door reclamanten aangevoerde argumenten merken wij het volgende op:
- a. In het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999 is het bedrijvenpark De Groote Vliet bestemd als 'Bedrijven – uit te werken'. In 2008 is voor het noordelijk deel van het bedrijvenpark een uitwerkingsplan vastgesteld. Het ontwerp bestemmingsplan 'De Groote Wielen' (november 2010) is dus een voortzetting van het uitwerkingsplan 'Bedrijvenpark De Groote Vliet' uit 2008, het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999 en de Nota 'Ruimte voor bedrijven'. In de exploitatieopzet voor De Groote Wielen is rekening gehouden met opbrengsten uit de verkoop van de kavels op het bedrijvenpark. Indien deze locatie zou worden bestemd als 'Groen' of 'Recreatie' dan dienen de verwachte opbrengsten elders met extra woningen te worden gecompenseerd om tekorten op de exploitatieopzet te voorkomen.
 - b. De stedenbouwkundige opzet van het bedrijvenpark is zorgvuldig en rekening houdend met de geplande/aanwezige woonbuurten van de wijk De Groote Wielen ontworpen. Duurzaamheid en kwaliteit in de architectonische uitwerking en in de inrichting van de openbare ruimte voor dit bedrijvenpark worden nadrukkelijk nagestreefd. Het helofytenfilter aan de noordzijde van het bedrijvenpark zorgt voor een ruimtelijke buffer tussen het park en de woonbuurt De Hoven. Ondanks dat er ruime afstanden zijn aangehouden ten opzichte van de woonomgeving, zal het beeld vanuit deze wijk voor een belangrijk deel worden bepaald door de uitstraling van het bedrijventerrein. Dit is mede aanleiding geweest om te streven naar een hoogwaardige kwaliteit en een samenhangend beeld. De parkachtige inrichting en de high tech bebouwing in een oase van groen bepalen het beeld. Ook de schaal van de bedrijfsbebouwing is afgestemd op de woonomgeving. Grootschalige uitstraling dient te worden vermeden. Dit alles zal leiden tot een optimale aansluiting en verweving van het bedrijvenpark in de omliggende woonbuurten van de nieuwe wijk De Groote Wielen. Het resultaat is een samenhangend geheel bestaande uit verschillende functies en diverse structuren die elkaar respecteren en versterken. Een aangenaam woonklimaat is in dit stedenbouwkundige concept wel gerespecteerd.
 - c. De gemeente heeft een bedrijventerreinvisie opgesteld en die is door de raad vastgesteld in 2004. De visie loopt tot 2015. De visie geeft de ontwikkeling aan per segment in grootte en naar aard van de activiteiten. Het is niet zo dat alle activiteiten op een willekeurig terrein gevestigd kunnen worden. Dit is heel specifiek geformuleerd per bedrijventerrein. Voor De Groote Vliet is dat het topsegment uit de groothandel en de zakelijke dienstverlening waar 's-Hertogenbosch 45% van zijn werkgelegenheid aan te danken heeft. Dit geeft dus ook de grootste zekerheid dat er goed met het gebied wordt omgegaan; mede met het oog op de landschappelijke inpassing door groen en veel waterpartijen.
Om de vragen uit de markt zo goed mogelijk te beantwoorden moeten we dus meerdere soorten kavels met verschillende bestemmingen in het assortiment hebben.
 - d. De uitgifte van de bedrijfskavels is afhankelijk van de vraag uit de markt. Het is dan ook lastig te bepalen wanneer de laatste kavel op het bedrijvenpark is verkocht.

Desalniettemin gaan wij ervan uit dat de exploitatie in 10 jaar tijd is afgerond gerekend vanaf 2009.

- e. Voor het bedrijvenpark De Groote Vliet is een beeldkwaliteitplan vastgesteld. Voor het ontwerpen van een bedrijfsgebouw wordt de architect gewezen op het beeldkwaliteitplan. Een ontwerp voor een bedrijfsgebouw wordt aan het beeldkwaliteitplan getoetst door de stedenbouwkundige, die betrokken is bij De Groote Vliet. Vervolgens wordt het bouwplan ter advisering voorgelegd aan de welstandscommissie. Hierbij maakt de commissie ook gebruik van het beeldkwaliteitplan. De samenhang van de afzonderlijke bouwplannen wordt bewaakt door de eerdergenoemde stedenbouwkundige.

De inrichting van de openbare ruimte wordt gefaseerd uitgevoerd en per fase in beginsel definitief aangelegd zodra de laatste bedrijfskavel(s) in dat deel zijn verkocht. Indien de gehele openbare ruimte veel eerder definitief wordt ingericht dan loopt de gemeente het risico dat tijdens het bebouwen van de bedrijfskavels schade ontstaat aan de openbare ruimte. De schade moet dan ieder keer worden verhaald op de veroorzaker en worden hersteld.

6. Ten aanzien van de door reclamanten gemaakte bezwaren merken wij het volgende op:

- a. De bezwaarmaker ondersteunt het gemeentelijke beleid maar ontkent dat afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk tot een andere vervoerswijzekeuze zou leiden. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat de ruimtelijke omgeving wel degelijk effect heeft op de vervoerswijzekeuze, maar ook dat die effecten sterk verschillen afhankelijk van het verplaatsingsmotief en de doelgroep. Zo blijkt de vervoerswijzekeuze van woon-werk verkeer minder gevoelig dan sociaal-recreatief verkeer voor de ruimtelijke omgeving. Het opgevoerde bezwaar -als zou het een misvatting zijn dat de ruimtelijke omgeving irrelevant is voor verplaatsingsgedrag- is weliswaar begrijpelijk wanneer die gezien wordt vanuit woon-werk verkeer. Maar gezien over alle motieven, inclusief sociaal-recreatief verkeer, is dit bezwaar niet juist.

Het is denkbaar dat de afsluiting van de Vlietdijk leidt tot een hogere CO₂ uitstoot, niet alleen op korte termijn maar ook op langere termijn. Hierbij speelt de volgende overweging. Tegenover het omrijden staan andere, zwaarderwegender voordelen zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid tegenover. Een hogere CO₂-uitstoot wordt voor lief genomen in de grotere afweging.

- b. Ten aanzien van de door reclamanten gestelde vragen merken wij het volgende op:

- In de berekeningen is rekening gehouden met de functie, die bepaalde wegen hebben of in de toekomst zullen krijgen. Zowel de Striensestraat als de Raadhuisstraat hebben een verblijfsfunctie en zijn/worden daartoe ook ingericht. Hierdoor wordt verkeer gestimuleerd van ontsluitende wegen gebruik te maken, zoals de Rodenborchweg en de Tuinstraat/Dorpsstraat. Verkeer tussen De Groote Wielen en Rosmalen zal als gevolg van de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk gebruik blijven maken van de Rodenborchweg, zij het in mindere mate, en ter plaatse van de afsluiting omrijden Het Hooghemaal / het Laaghemaal.
- De berekening laat zien dat de route door Rosmalen een mogelijk alternatief is voor de A59/A2. De aantallen op de kaarten laten een gemiddeld beeld zien, maar geven hiermee wel een signaal af dat in een situatie dat de kwaliteit van de A59/A2 minder wordt (bijvoorbeeld als de congestie zwaarder zal worden dan voorzien) de aantallen door Rosmalen fors kunnen gaan toenemen. Met de

- afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt dit alternatief minder aantrekkelijk en neemt het risico op sluipverkeer af.
- Verkeer wordt op bepaalde punten vanuit de wijken naar de wegen gestuurd, deze 'voedingspunten' zijn niet op de afbeeldingen weergegeven. Hierdoor kan er een verschil in toe- of afname te zien zijn zonder dat er een zijweg te zien is. Dit verschil kan optreden als verkeer vanuit de wijk bijvoorbeeld linksaf gaat in plaats van rechtsaf als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie.
De hoeveelheid verkeer naar bepaalde bestemmingen (OJC) blijft gelijk, er kan wel een andere route naar deze bestemming worden gekozen.
 - Er is in de berekeningen wel degelijk rekening gehouden met andere ontwikkelingen. Naast ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld het noordoostelijke deel van het voorliggende bestemmingsplan dat een agrarische bestemming heeft maar waar voor de middellange termijn woningbouw is gepland) en infrastructurele plannen (auto, fiets en openbaar vervoer) wordt ook rekening gehouden met autonome ontwikkelingen zoals kostenontwikkelingen (brandstof, parkeren, openbaar vervoer-tarieven) en landelijk beleid. Deze uitgangspunten worden regelmatig bijgesteld op basis van de actuele inzichten.
- c. In de planvorming voor De Groote Wielen -zoals het bestemmingsplan uit 1999- is vanaf het begin rekening gehouden met een bus- en langzaam verkeersverbinding over de Vlietdijk en een langzaam verkeersverbinding ten westen en evenwijdig aan de Vlietdijk. De oorspronkelijke plannen voorzagen niet in een langzaam verkeersverbinding ten oosten en evenwijdig aan de Vlietdijk. Nadat de buurten De Watertuinen en Broekland grotendeels waren gerealiseerd is deze oostelijke langzaam verkeersverbinding gerealiseerd. De reden hiervoor is dat de bewoners van De Groote Wielen naar Rosmalen wilden fietsen en de verdiepte ligging van Het Hooghemaal en het Laaghemaal ter plaatse van de westelijke langzaam verkeersverbinding nog niet gereed was. Sinds enkele jaren is ook de westelijke langzaam verkeersverbinding aangelegd. Aangezien de bus in de eindsituatie (2020) een andere route door De Groote Wielen zal rijden, is de aanleg van een de busbaan in combinatie met een langzaam verkeersverbinding op het zuidelijk deel van de Vlietdijk niet meer nodig. Overigens merken wij op dat de provincie verantwoordelijk is voor busvervoer. De provincie bepaalt wat de busroutes worden, de gemeente kan hooguit aangeven wat haar wensen zijn.
- d. Het verleggen van het zuidelijke deel van de Vlietdijk in westelijke of in oostelijke richting is om stedenbouwkundige en verkeerskundige overwegingen niet gewenst.
Stedenbouwkundig: Het verleggen van het zuidelijke deel om de dijkzone heen is een ruimtelijke ingreep welke direct nadelige consequenties heeft op de ruimtelijke opzet van deze zone. De ruimtelijke opzet en het gewenste beeld van de Vlietdijk zijn in het beeldkwaliteitplan van de gemeente s-Hertogenbosch vastgesteld. Het is een aaneengesloten lang groen element 'grasland' met losse gestrooide terpen. Op de terpen zijn compacte bouwvolumes in de vorm van 'kloosters' geprojecteerd. De positionering en de onderlinge afstanden tussen de terpen zijn hier bepalend voor de beleving van deze zone vanuit de omgeving en vice versa. De huidige onbebouwde ruimten tussen de terpen bieden voldoende doorzichten vanuit diverse interessante hoeken naar de omgeving en versterken het karakter van een groene dijk. Er is in de huidige opzet geen fysieke ruimte beschikbaar om een weg (aan de west- of oostzijde van de bebouwing) aan te leggen. En het naar elkaar toe schuiven van de terpen is

stedenbouwkundig niet verantwoord. Het leidt tot een aanzienlijke verdichting van het open grasland, het minder beleven van de gewenste doorzichten en het aantasten van de uniciteit van de geprojecteerde kloosters.

Verkeerskundig: Indien het zuidelijke deel wordt verlegd naar de west- of oostzijde van de buurt Vlietdijk dan moet één van de geprojecteerde wooncomplexen richting de Vlietdijk worden verschoven. De bestaande ruimte tussen een wooncomplex en de watergang is te krap voor de verlegde Vlietdijk. Bij verlegging van de Vlietdijk -tussen Het Hooghemaal en het Laaghemaal- moet het te verleggen deel in een u-vorm worden aangelegd (met aansluiting op de twee bestaande rotondes) of moet het evenwijdig aan het zuidelijk deel van de Vlietdijk (met twee nieuwe aansluitingen op Het Hooghemaal en het Laaghemaal) worden aangelegd. Verkeerskundig gezien zijn de beide oplossingen minder veilig.

- e. De realisatie van De Groote Wielen vloeit voort uit de Vinex taakstelling uit de jaren negentig, die de gemeente heeft gekregen van de rijksoverheid. De gemeente is van mening dat Rosmalen met zijn groeiend inwonertal een volwaardig winkelcentrum verdient. De vrees dat door het omrijden bewoners van de Groote Wielen niet naar Rosmalen Centrum gaan delen we niet. Voor de argumentatie verwijzen we naar beantwoording

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot het bezwaar onder 6a en voor het overige ongegrond.

De heer A.J.M. Velthoven, Kloosterlaan 38, 5235 BD 's-Hertogenbosch

Samenvatting

1. De nieuwe rotonde ter plaatse van de Blauwe Sluisweg en Het Hooghemaal heeft nadelige verkeerskundige effecten voor bewoners van de Burgemeester Godschalxstraat en in de nabije omgeving. Volgens reclamant zal in de toekomst veel verkeer vanuit De Groote Wielen zijn weg vervolgen via de route De Diepteweg-Burgemeester Godschalxstraat-Maaspoortweg naar het centrum van 's-Hertogenbosch dan wel naar de A59. Reclamant vraagt wat de consequenties zijn van deze verkeerstoename op De Diepteweg qua verkeersintensiteiten, geluid en fijn stof voor omwonenden.
2. Reclamant verzoekt om gegevens van de rotonde Blauwe Sluisweg / Het Hooghemaal betreffende de uitvoering van het wegdek, de breedte, hoogte etc..
3. Reclamant verzoekt om een ontvangstbevestiging. Tevens wenst hij op korte termijn de antwoorden op zijn vragen te ontvangen.

Beoordeling

1. In verband met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart zal de bestaande aansluiting van de Empelseweg op de Blauwe Sluisweg (nabij de Bruistensingel) worden aangepast. De rotonde ter plaatse van de Blauwe Sluisweg en Het Hooghemaal vormt de nieuwe aansluiting van de Empelseweg op de Blauwe Sluisweg. De Hustenweg fungeert niet meer als toegangsweg naar Empel. Dit levert voor een deel van de Burgemeester Godschalxstraat en Fluitenkruid minder doorgaand verkeer op. Het feit dat verkeer via de rotonde Blauwe Sluisweg rijdt, levert niet meer verkeer op in de Burgemeester Godschalxstraat dan wanneer de Empelseweg en Hustenweg zouden openblijven voor doorgaand autoverkeer. De indicatieve verkeersberekeningen geven slechts een beperkte toename van het autoverkeer. De toename van het aantal auto's is klein ten opzichte van het totale aantal auto's. Dit heeft geen consequenties voor geluid en fijn stof voor omwonenden.
2. Het asfalt van de rijbaan is SMA-NL 5. SMA passen wij standaard toe als deklaag. SMA-NL 5 is daarvan de meest gunstige variant voor geluid naar omgeving. Het wegdek van de rotonde ligt ongeveer 4,50 meter boven het fietspad dat op maaiveld ligt. Op de rotonde zijn drie rijstroken, die aansluiten op vier rijstroken met middenberm aan Het Hooghemaal.
3. Op 28 december 2010 is de zienswijze van reclamant ontvangen. Op 7 januari 2011 is de ontvangstbevestiging verzonden aan reclamant. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld met inachtneming van de beantwoording van de zienswijzen ontvangt reclamant de definitieve beantwoording van zijn zienswijze.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Mevrouw S. Bemelmans en de heer D.K. Vermeulen, De Barkentijn 24, 5247 LC Rosmalen

Deze zienswijze d.d. 24 december 2010 is in tweevoud ontvangen.

Samenvatting

1. De brieven van 16 juli 2008 en 9 oktober 2008 zijn niet beantwoord. Reclamanten verzoeken de beide brieven als herhaald en ingelast te beschouwen en deze mede aan te merken als zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan.
2. De geplande vijf woningen aan de zuidoost zijde van Broekland en langs de Indigoweg vormen een inbreuk in het stedenbouwkundige concept van De Groote Wielen. Volgens het voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland' is er een markant contrast tussen de buurt op het land (= Broekland) en de buurt in het water (= de Watertuinen). Broekland krijgt voorkanten van woningen aan een openbare straat, gericht op informele achterkanten en zijkanten van de woningen in de Watertuinen. Dat zal niet worden geëffectueerd bij de vijf woningen. Voorts wordt gesteld dat het forse hoogteverschil van ca. 1,50 meter geaccentueerd wordt door een stevige bomenrand op de oever van Broekland. De groenstrook met beplanting zal niet worden geëffectueerd bij de realisatie van de geplande vijf woningen.
3. De geplande vijf woningen in strijd met eerdere plannen/planvoornemens. Uit het eerdere globale bestemmingsplan 'De Groote Wielen' van 1999 blijkt niet meer dan een globale gebiedsindeling en karakterisering. Broekland krijgt de globale aanduiding W III en de Watertuinen W IV. Voorts is in dat bestemmingsplan geregeld dat voor de woongebieden eerst afzonderlijke uitwerkingsplannen moeten worden opgesteld. Voor de locatie aan de Indigoweg is nimmer een uitwerkingsplan van kracht geworden; wel is er een voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland-Zuid' uit 2004. De stelling van de gemeente dat ingevolge de geldende planregeling woonbebouwing tot vier bouwlagen mogelijk is, is onjuist.
4. De gemeente schendt met het ontwerp bestemmingsplan het jegens omwonenden opgewekte vertrouwen dat langs de oostzijde van de Indigoweg een groenstrook met bomen zou worden aangelegd. Reclamanten refereren aan figuur 1 uit het uitwerkingsplan 'De Groote Vliet' en het concept stedenbouwkundig plan in paragraaf 4.4 van het voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland-zuid' uit 2004. De omwonenden mochten op basis van de eerdere plannen van de gemeente ervan uitgaan dat de oostelijke rand van Broekland langs de hoofdwatgang over de hele noord-zuid lengte als groenstrook met beplanting zou worden ingericht.
5. De geplande woningen liggen voor een groot deel in de magneetveld zone van 80 meter vanaf de 150 kV hoogspanningslijn. Die afstand is ook door de gemeente aanvaard als beleidslijn. Waarom de gemeente meent dat die zone hier tot 30 meter kan worden beperkt, wordt niet dan wel onvoldoende gemotiveerd. Bovendien moet met meer elektrische capaciteit van de hoogspanningslijn rekening worden gehouden. Daarmee ontvalt aan de locatie van de vijf woningen de grondslag.
6. De geplande vijf woningen vormen een ernstige aantasting van het eigendom van reclamanten, de waarde en de privacy. Indien en voor zover de gemeente haar plannen niet zal bijstellen, zullen reclamanten een verzoek om vergoeding van planschade indienen.

Beoordeling

1. In de Nota beantwoording Zienswijzen/Inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan De Groote Wielen en Verslag Inloopavond van 27 januari 2010 is vermeld dat de brieven van 16 juli 2008 en 9 oktober 2008 zijn zoekgeraakt en daarom tot op heden niet zijn beantwoord.

We zouden het op prijs hebben gesteld als de beide brieven waren meegezonden met de ingediende zienswijze. Overigens gaan wij ervan uit dat de bezwaren in deze zienswijze vergelijkbaar zijn met de inhoud van de beide brieven.

2. Het bestemmingsplan 'De Groote Wielen' uit 1999 geeft aan de betreffende bestemming 'Wonen (gebied III – uit te werken)'. In het voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland-Zuid', dat gebaseerd is op dat bestemmingsplan, staan op de plankaart onder andere de bestemmingen 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden' en 'Wonen I' aangegeven. De locatie van de geplande vijf woningen is daarin bestemd als 'Wonen I, met een bebouwingspercentage van 45 % en een bouwhoogte van 2 bouwlagen. Het werkingsplan gaat in op de algemene uitgangspunten (hoofdpijnen), die ten grondslag liggen aan het stedenbouwkundig plan. Niet elke verbijzondering of afwijking wordt daarbij genoemd. Het uitwerkingsplan blijft overigens binnen de kaders van het in 1999 vastgestelde bestemmingsplan 'De Groote Wielen'. Het voorgaande geldt ook voor de herziening van het voorontwerp uitwerkingsplan.
3. De beoogde bouwlocatie aan de zuidoostzijde van de Indigoweg ligt in het geldende bestemmingsplan 'De Groote Wielen' en heeft de bestemming 'Wonen (gebied III – uit te werken)'. Deze bestemming maakt de bouw van woningen tot vier lagen mogelijk. Aangezien zowel het voorontwerp uitwerkingsplan 'Broekland-Zuid' als de herziening van dat voorontwerp uitwerkingsplan nooit zijn vastgesteld, geldt nog steeds de eerdergenoemde bestemming 'Wonen (gebied III – uit te werken)' uit het in 1999 vastgestelde bestemmingsplan 'De Groote Wielen'.
4. Figuur 1 uit het vastgestelde uitwerkingsplan 'Bedrijvenpark De Groote Vliet' bevat een afbeelding van de ligging van het plangebied van het bedrijvenpark ten opzichte van De Groote Wielen en Rosmalen. Hoewel op de afbeelding de zuidoostzijde van de Indigoweg inderdaad is ingetekend als groenvoorziening, is de afbeelding indicatief van aard en is het onderdeel van de toelichting van het bovengenoemde uitwerkingsplan. Op alle andere van toepassing zijnde kaarten van De Groote Wielen staat deze plek als woonlocatie ingetekend. Echter, alleen de plankaart en voorschriften van het uitwerkingsplan 'Bedrijvenpark De Groote Vliet' zijn juridisch bindend.
5. In 2005 heeft de rijksoverheid alle gemeenten geadviseerd hoe ze moeten omgaan met nieuwe ontwikkelingen en nieuwe bestemmingsplannen in de buurt van hoogspanningslijnen. Kort samengevat luidt het advies: Vermijd uit voorzorg zoveel mogelijk dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waar het magnetisch veld sterker is dan 0,4 μ T (de magneetveldzone). Het advies geldt voor nieuwe woningen, scholen, crèches en kinderdagverblijven bij bestaande hoogspanningslijnen of voor de aanleg van nieuwe hoogspanningslijnen bij bestaande woningen. Dit rijksadvies is alleen van toepassing voor nieuwe situaties vanaf 2005 waarvoor een nieuw bestemmingsplan moet worden gemaakt. Voor bestaande woningen etc. in de buurt van hoogspanningslijnen, houdt de Nederlandse overheid de aanbeveling van de Europese Commissie uit 1999 aan. Dit houdt een referentieniveau in van 100 μ T. In Nederland wordt overall ruimschoots aan de waarde van 100 microTesla voldaan, zelfs bij woningen direct onder de hoogspanningslijnen. De woningen aan de Indigoweg werden in 1999 al planologisch mogelijk gemaakt en worden gezien als bestaande woningen. Het rijksadvies is hier niet op van toepassing. De kinderopvang en school (in het tijdelijke gebouw) zijn tijdelijke situaties en zullen op korte termijn (naar verwachting in 2012) naar een andere locatie verhuizen.
6. Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een

onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een planuitwerking, op aanvraag een tegemoetkoming toekennen, voor zover die schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Indien reclamant overweegt een verzoek om planschade als bedoeld in artikel 6.1 Wro in te dienen bij ons college dan is artikel 6.3, lid a en b Wro van belang. Artikel 4.2.4 van de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) maakt ter plaatse van de Indigoweg woningbouw in 2 tot 4 bouwlagen mogelijk. Voor reclamant was ten tijde van de aankoop van de woning aan De Barkentijn dus voorzienbaar dat op de betreffende locatie woningbouw in 2 tot 4 bouwlagen mogelijk is en dat de bouw van 5 of meer woningen eveneens mogelijk is. Gelet hierop had reclamant kunnen overwegen om de woning niet te kopen en daarmee eventuele planschade te voorkomen. Het staat reclamant overigens vrij om een verzoek tot planschadevergoeding bij het college in te dienen.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

De heer B.A. Venemans, Nocturneweg 35, 5245 AK Rosmalen

Samenvatting

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de beschrijving van het openbaar vervoer in De Groote Wielen. De in het bestemmingsplan voorgestelde busroute met bijbehorende haltes levert een onnodige gebruiksdrempel op. De route gaat om de buurt De Hoven heen in plaats van er doorheen. Dit laatste heeft de volgende voordelen:
 - a. Er wordt voldaan aan de norm dat meer dan 70% van de bewoners een bushalte op een afstand van minder dan 450 meter heeft (in het ontwerp bestemmingsplan lijkt die norm te worden overschreden). Er worden op deze manier meer potentiële busreizigers bereikt, terwijl de lengte van de busroute niet wordt verlengd.
 - b. Daarnaast lijkt het vanuit opvoedkundig oogpunt verstandig om de bus door De Hoven te laten rijden. Kinderen groeien dan van jongs af aan op met de bus. De school en de buitenschoolse opvang zullen voor bepaalde activiteiten eerder gebruik maken van de bus.
2. In hoeverre de sinds 12 december 2010 verlengde buslijn 74 voldoet aan de in het bestemmingsplan snelle verbinding tussen De Groote Wielen en het centrum van 's-Hertogenbosch, is niet duidelijk.
3. Om het gebruik van de bushaltes te stimuleren verzoekt reclamant om de aanleg van adequate fietsvoorzieningen en ruimeabri's bij de bushaltes in De Groote Wielen.

Beoordeling

1. Er is bij de opzet van De Groote Wielen steeds uitgegaan van een busverbinding tussen De Groote Wielen en 's-Hertogenbosch Centraal Station. Dit is ook opgenomen in het bestemmingsplan. Alleen in het allereerste begin, toen er nog maar enkele woningen in De Groote Wielen waren opgeleverd, is er een tijdelijk pendelbuslijntje ingesteld tussen De Groote Wielen en Rosmalen. Dit was bedoeld als service aan de bewoners en past bij de gedachte een nieuwe wijk vanaf het allereerste begin een OV-voorziening te bieden. Later werd het pendelbuslijntje vervangen door de huidige volwaardige voorziening, lijn 74 naar 's-Hertogenbosch Centraal Station. De gemeente heeft aandacht van de provincie Noord-Brabant gevraagd voor een rechtstreekse verbinding met Rosmalen. De gemeente is namelijk geen bevoegd gezag. Wanneer de bestaande buslijn naar De Groote Wielen op dit moment zou worden omgeleid via Rosmalen, betekent dit een tragere verbinding en -bij gelijkblijvende aanbod van busuren- een lagere bedieningsfrequentie. Dit betekent dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in De Groote Wielen zou worden uitgehold. Wanneer het gaat om een extra verbinding tussen Rosmalen en De Groote Wielen alleen, en op dit moment, dan is het reizigersaanbod -met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid- onvoldoende om een buslijn te kunnen rechtvaardigen. Echter op termijn -met het vorderen van de ontwikkeling van De Groote Wielen- en met een ander tracé (c.q. het doortrekken van een dergelijke lijn naar andere bestemmingen zoals Avenue2 en andere knooppunten in 's-Hertogenbosch), dan verwachten wij dat het wel mogelijk is om voldoende reizigersaanbod te kunnen genereren voor een openbaar vervoersvoorziening.

Op korte termijn is het voor de provincie Noord-Brabant, die verantwoordelijk is voor het stad- en streekvervoer, niet eenvoudig om een directe OV-voorziening tussen De Groote Wielen en Rosmalen te realiseren.

2. Ja, die buslijn mag als zodanig beschouwd worden.
3. De haltevoorzieningen bij de haltes in de Groote Wielen zullen op gebruikelijke wijze worden uitgevoerd. Dat betekent dat er een gewoneabri gerealiseerd wordt. De mogelijkheid van het plaatsen van fietsenrekken bij de bushaltes in De Groote Wielen zal worden onderzocht.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Bijlage 1: Overzicht reclamanten

Niet ontvankelijk			
Mevrouw S. Anbeek	Jezuïetenborch 13 (niet bestaand)	5241 KW	ROSMALEN
Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend
Onbekend	Onbekend	Onbekend	Onbekend
M. vd Boogaard	Onbekend	Onbekend	ROSMALEN
De heer M.J. Smit	De Barkentijn 13	5247 LC	ROSMALEN
De heer P.A. van de Korput	Spirealaan 82	5247 HL	ROSMALEN
Standaard zienswijze Vlietdijk			
Mevrouw A.C.M. van der Biezen-Driessen	Marskramer 1	5247 HE	ROSMALEN
De heer A.H.W.F. van der Biezen	Marskramer 1	5247 HE	ROSMALEN
Mevrouw R.P.J.M. de Koning - Wonders	Wildeweitstraat 14	5247 HT	ROSMALEN
De heer A.J.G. Brullemans	Groote Wielenlaan 250	5247 JH	ROSMALEN
Mevrouw L.M. de Laat - Fleuren en			
de heer M.H.J. de Laat	Uilennest 13	5247 HB	ROSMALEN
De heer J.C. van Antwerpen	Polderwaard 44	5235 TE	S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw E.A. Claasen - van Antwerpen en			
de heer A.C.W. Claasen	Groote Wielenlaan 407	5245 AW	ROSMALEN
de heer S. Kapetanović	De Groote Rede 8	5247 LA	ROSMALEN
De heer T.M.M.A.C. Bell	Anne Frankstraat 11	5247 XA	ROSMALEN
Mevrouw M.P.C.T. Bell - van Eerd	Anne Frankstraat 11	5247 XA	ROSMALEN
Mevrouw G.J.M. Wijkamp	De Weikamp 4	5247 WL	ROSMALEN
De heer D.M. Bardoul	De Weikamp 4	5247 WL	ROSMALEN
De heer K.A.J. Peters	Snoekborch 5	5247 VC	ROSMALEN
Mevrouw C.W.M. Peters	Van Beresteynstraat 12	5213 GR	S-HERTOGENBOSCH
De heer K. Bidass	Meester Penningsstraat 10	5247 WR	ROSMALEN
De heer R. Meschendorp	Zesde Rompert 49	5233 GD	S-HERTOGENBOSCH
De heer P.S.J.M. Buenen	Striensestraat 50	5241 AX	ROSMALEN
De heer H.C.J. Smits	Dommelborch 110	5247 SH	ROSMALEN
Mevrouw M.E. Livius - van der Zee	Snoekborch 6	5247 VC	ROSMALEN
De heer W.H.G. Roes	Uilennest 7	5247 HB	ROSMALEN
De heer A.J. Pennings en			
mevrouw A.J.B. Pennings - Beekmans	Tuinstraat 2A	5241 AA	ROSMALEN
Mevrouw P.W.G.A. van Buul - Welts	Meester van Ierselstraat 10	5247 WP	ROSMALEN
Mevrouw J.D. Muller	Crescendoweg 19	5245 AA	ROSMALEN
Mevrouw F. Muller - De Vos	Crescendoweg 19	5245 AA	ROSMALEN

Mevrouw N. van Breemen en de heer B. van der Pas	Galigaanstraat 45	5247 HM	ROSMALEN
De heer A.C.M. Stokkermans	Staccatostraat 7	5245 AD	ROSMALEN
De heer W.G.A.M. Roussel	Burg. Nieuwenhuijzenstraat 17	5241 TA	ROSMALEN
Mevrouw A.P. Bosch	Reigerborch 30	5247 TE	ROSMALEN
Mevrouw M. Tolhuisen	Goudveilstraat 9	5247 HP	ROSMALEN
De heer W.J.N. Kooijmans	Keizersmantelstraat 5	5247 KW	ROSMALEN
De heer P. Gravesteijn	Goudveilstraat 9	5247 HP	ROSMALEN
Mevrouw M.M.H.L. van Amelsfort - Soons	Valkeniersingel 68	5241 JB	ROSMALEN
De heer A.T.W.J. Salimans	Reigerborch 12	5247 TE	ROSMALEN
Mevrouw A.H.J. Hermans	Pauwoogpad 5	5247 KK	ROSMALEN
De heer J.A.G. van Leeuwen	De Buis 14	5247 LN	ROSMALEN
Mevrouw C.M. van Hengel - Geenen	De Meerdam 8	5247 MH	ROSMALEN
Mevrouw A.H.J. van den Hurk - Vrijvogel	De Beekdam 14	5247 ME	ROSMALEN
De heer F.H.E. de Laat	Uilennest 3	5247 HB	ROSMALEN
De heer J.P.C. Vrijvogel	De Bleken 7	5245 NJ	ROSMALEN
De heer R.R.J. de Poorter	Abraham-Kuyperborch 1	5241 HR	ROSMALEN
Mevrouw J.S. Mulder	De Dauwkade 17	5247 MV	ROSMALEN
Mevrouw C. van Eenbergen en de heer M.P.A. Vervoordeldonk	Coupletweg 44	5245 BA	ROSMALEN
De heer M.W.J. van der Donk	Luyckershofke 20	5243 WB	ROSMALEN
Mevrouw J.H. Ruijters - Groeneweg	Deltapark 18	5247 JW	ROSMALEN
De heer G.W.J. Ederveen	Oosteinderweg 114	5247 WD	ROSMALEN
Mevrouw J.A.M.A. Timmermans - van Woensel en			
de heer H. Timmermans	Gerbrandyborch 18	5241 HK	ROSMALEN
Mevrouw P.C.D. Schellens	Groote Wielenlaan 9	5247 JA	ROSMALEN
De heer J.M. Vink	Coupletweg 8	5245 BA	ROSMALEN
De heer L.A.B. van der Spek	Oosteinderweg 116	5247 WD	ROSMALEN
De heer W. Haarmeijer	Cadansstraat 38	5245 BT	ROSMALEN
Mevrouw A.G.M.M. Heijmans	Meester Penningsstraat 17	5247 WR	ROSMALEN
De heer P.H.M. van den Wildenberg	Valkeniersingel 64	5241 JB	ROSMALEN
Mevrouw J.P.A. Broeren - van der Poel	Spirealaan 90	5247 HL	ROSMALEN
De heer J.M.M. Wouters	Reigerborch 30	5247 TE	ROSMALEN
De heer H.G.M. van Gerven	Vendelierstraat 2	5241 TT	ROSMALEN
De heer A. Miedema	Gastenberg 65	5244 JR	ROSMALEN

De heer J.A.J. van Coenen	Spirealaan 39	5247 HJ	ROSMALEN
De heer G. Lindt	Galigaanstraat 30	5247 HN	ROSMALEN
Mevrouw A.G.M. de Cort - Smits	Christina Enselsingel 7	5247 XD	ROSMALEN
Mevrouw C.W.M. van Esch - van der Hoek	Wildeweistraat 26	5247 HT	ROSMALEN
Mevrouw P. Lindt - Koppers	Galigaanstraat 30	5247 HN	ROSMALEN
De heer N. van Egmond	Refreinstraat 23	5245 BD	ROSMALEN
Mevrouw S. van Doremalen	Refreinstraat 23	5245 BD	ROSMALEN
De heer/mevrouw A. Lokhoff	Kruisherborch 69	5241 KK	ROSMALEN
De heer J.A.W. Sluiter	Goudveilstraat 28	5247 HR	ROSMALEN
De heer A.C. Kamman	Belcantoweg 4	5245 AE	ROSMALEN
Mevrouw E.H.A.L. van Mil	Meester Penningsstraat 3	5247 WR	ROSMALEN
Mevrouw drs. B.V. Reintjens	Groote Wielenlaan 336	5245 AX	ROSMALEN
De heer J.M.M. Smits	Spirealaan 92	5247 HL	ROSMALEN
De heer R.H. van Drie	Crescendoweg 17	5245 AA	ROSMALEN
De heer F.J.J.M. van Esch	Wildeweistraat 26	5247 HT	ROSMALEN
Mevrouw W.C.M.H. van den Hanenberg	Groote Wielenlaan 441	5245 AW	ROSMALEN
De heer P.J.M. van Gerven	Trappistenborch 6	5241 KX	ROSMALEN
Mevrouw F.J. van Ginkel	Tertsweg 19	5245 BH	ROSMALEN
De heer H.C. Wijn	Zwaluwborch 27	5247 TK	ROSMALEN
Mevrouw P.R.H.A. van Gerven	Zwaluwborch 27	5247 TK	ROSMALEN
De heer G.L.J. van Meurs	Coupletweg 34	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw J.C.C. Lammers	Coupletweg 34	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw A. Diebels - Verleun	Vlinderlaan 57	5247 KH	ROSMALEN
Mevrouw R.A. Smit	Marskramer 19	5247 HE	ROSMALEN
De heer C.C.G.F. Pijnenburg	Coupletweg 12	5245 BA	ROSMALEN
De heer C.J.M. van Dartel	Groote Wielenlaan 268	5247 JH	ROSMALEN
De heer J.M.H. van Breugel	Karmelietenborch 4	5241 KM	ROSMALEN
Mevrouw M.A.C. van Beekveld en de heer M.V.B. van Beekveld	Gaffel 84	5236 PM	S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw Y.H.G. Vissers en de heer M.P.T.B. van den Berk	Tertsweg 21	5245 BH	ROSMALEN
Mevrouw T. Wanders - van der Voordt	Crescendoweg 29	5245 AA	ROSMALEN
De heer E.W.F. Netelbeek	Nocturneweg 29	5245 AK	ROSMALEN
De heer M.G.J. van Nistelrooij	Thorbeckeborch 7	5241 HC	ROSMALEN
De heer B.P. Streng	Bronmospad 4	5247 HG	ROSMALEN
Mevrouw Y.M.J. Schreven - van Daal	De Rietdam 7	5247 MB	ROSMALEN

Mevrouw J.J.A. van den Wildenberg	Amberstraat 12	5247 KC	ROSMALEN
Mevrouw M.M.A. Foolen - van Esch en de heer M.A.C. Foolen	Benedictijnenborch 4	5241 KP	ROSMALEN
De heer F.J.M. van der Vliet	De Groote Rede 102	5247 LA	ROSMALEN
De heer N. Clemens	Poelruitstraat 26	5247 HS	ROSMALEN
De heer A.M. Pollmann	Keizerstraat 17	5241 TL	ROSMALEN
De heer H.J. van de Wouw	Deltalaan 154	5247 JT	ROSMALEN
De heer M. Atzeni	Meester Penningsstraat 7	5247 WR	ROSMALEN
Mevrouw M.G.M. Hamers	Bronmospad 2	5247 HG	ROSMALEN
De heer S.J.C. van Geffen	Groote Wielenlaan 116	5247 JE	ROSMALEN
Mevrouw I. de Bruijn	De Groote Rede 90	5247 LA	ROSMALEN
Mevrouw F.M.G. van Vugt - Kluijtmans	Ariastraat 3	5245 BC	ROSMALEN
De heer H.G. Hendriks	Marskramer 5	5247 HE	ROSMALEN
Mevrouw N. Stuiver en de heer J.W.M. Broeks	Zuster Gertrudosingel 15	5247 WN	ROSMALEN
Mevrouw M.A. van Rooijen en de heer S.T.H.J. van Herpen	Calandostraat 31	5245 AG	ROSMALEN
De heer A.H.F. Verboord	Groote Wielenlaan 74	5247 JE	ROSMALEN
Mevrouw W.M. van Eindhoven en de heer W.A.T.M. van den Broek	Zuster Gertrudosingel 52	5247 WN	ROSMALEN
Mevrouw I.G.H.P. Endert - de Graauw	Hooiwagen 18	5247 HA	ROSMALEN
De heer G.G. Tenlima	Groote Wielenlaan 137	5247 JB	ROSMALEN
Mevrouw A.M. van Diepenbeek	Belcantoweg 4	5245 AE	ROSMALEN
De heer B. Wienk	Marskramer 13	5247 HE	ROSMALEN
Mevrouw J. Wienk - van Meeteren	Marskramer 13	5247 HE	ROSMALEN
Mevrouw J.J.J. Hellinga - de Rooij	De Groote Rede 36	5247 LA	ROSMALEN
De heer J.G.M. Schel	Groote Wielenlaan 142	5247 JG	ROSMALEN
Mevrouw W.M.A. van Rooij - Hoebe en de heer P.C. van Rooij	Galigaanstraat 24	5247 HN	ROSMALEN
De heer L.C.M. Huiskamp	Anne Frankstraat 25	5247 XA	ROSMALEN
Mevrouw A. Moerman - van den Bosch & de heer K.S. Moerman	Groote Wielenlaan 306	5245 AX	ROSMALEN
De heer P.C. Schrassert Bert	Vlietdijk 124	5245 RE	ROSMALEN
Mevrouw A.E. Streppel en de heer P.A. van Mil	Keisnijder 15	5247 HC	ROSMALEN
De heer A.G.J. Poirters	Wildeweitstraat 19	5247 HT	ROSMALEN

Mevrouw S. Wind	Gerrit Schultestraat 15	5247 XN	ROSMALEN
Mevrouw L. van den Hoven en de heer M.C.H. van den Hoven	Staccatostraat 1	5245 AD	ROSMALEN
Mevrouw A.M.W. Donker - Heck	Sterrekroospad 7	5247 HX	ROSMALEN
De heer F.M. Brouwer	Walessingel 14	5247 WT	ROSMALEN
De heer E. Talić	Calandostraat 11	5245 AG	ROSMALEN
De heer G.C.M. de Bruin	Meester Ceelensingel 5	5247 WS	ROSMALEN
Mevrouw H.M. Spit	Oosteinderweg 131	5247 WC	ROSMALEN
De heer E.M.J. Keijzer en de heer R.A. Peters	Adagiostraat 4	5245 AC	ROSMALEN
Mevrouw B.M.C. Pijnenburg - Meijer	Etudestraat 30	5245 AP	ROSMALEN
Mevrouw H.J. van den Akker - Van de Langenberg en			
de heer W.A.G. van den Akker	Keizersmantelstraat 8	5247 KW	ROSMALEN
De heer R.W.J.H. Jacobus Meergenaamd van der Zande	Rapsodieweg 53	5245 BK	ROSMALEN
Mevrouw G.G. Peters	Deltapark 31	5247 JV	ROSMALEN
De heer G.P.J.M. Hendriks	Deltapark 31	5247 JV	ROSMALEN
Mevrouw M.A.C.J. van Grunsven en de heer G.J.J.M. Vingerhoets	Zuster Gertrudosingel 50	5247 WN	ROSMALEN
Mevrouw L.M. van Elst	Eikakkerhoeven 100	5242 KM	ROSMALEN
De heer G.A.F.M. Geerts	Vlinderlaan 34	5247 KH	ROSMALEN
De heer P.L.A.A. Simons	Kruisherenborch 32	5241 KJ	ROSMALEN
Mevrouw R. van Rooij - Kaffener en de heer L.C.M. van Rooij	Marskramer 21	5247 HE	ROSMALEN
Mevrouw T.Y. Man en de heer B.M.K.S. Thio	Duetstraat 8	5245 BE	ROSMALEN
Mevrouw N.W.M. van der Poel - Mackelenbergh	Schaepmanborch 2	5241 HM	ROSMALEN
De heer C. van Schaik	Norbertijnenborch 19	5241 KH	ROSMALEN
De heer N. van Abeelen	Duetstraat 14	5245 BE	ROSMALEN
Mevrouw F. Bollen en de heer M.F.J. Pels	Ariastraat 29	5245 BC	ROSMALEN
De heer R.M.A.H. Witters	Hannie Schafstraat 6	5247 XC	ROSMALEN
Mevrouw A.J.C.H. Bijvelds	Allegroweg 16	5245 AH	ROSMALEN
De heer M.F.M. Dohmen	Goudveilstraat 23	5247 HP	ROSMALEN
Mevrouw W.C.T.M. Timmermans	Dommelborch 5	5247 SB	ROSMALEN

Mevrouw A.M.W. van Geel en de heer P.D. Prudon	Kranswierpad 9	5247 HW	ROSMALEN
Mevrouw P.M. Timmerman	Groote Wielenlaan 122	5247 JE	ROSMALEN
De heer P. Roosingh	Groote Wielenlaan 122	5247 JE	ROSMALEN
De heer P.A.J. van Hirtum	Poelruitstraat 5	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw M.T.H.M. Hoenjet en de heer D.J.J. Lijs	Coupletweg 26	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw N.F.J. van der Linde	Reigerborch 15	5247 TD	ROSMALEN
De heer B.J.C. van Gompel	Goudveilstraat 6	5247 HR	ROSMALEN
De heer F.J. Gesthuizen	Belcantoweg 2	5245 AE	ROSMALEN
De heer J.A.F. Vugts	Keisnijder 3	5247 HC	ROSMALEN
De heer J.F.R. Kreuben	Narrenschip 15	5247 HD	ROSMALEN
Mevrouw I. Verheugt	Matterhorn 47	5624 NR	EINDHOVEN
Mevrouw E.M.J. Korsten	Vlietdijk 194	5245 RG	ROSMALEN
De heer M.C.W. Dielissen	Uilennest 6	5247 HB	ROSMALEN
De heer M. van Wijnen	Chansonstraat 32	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw P.H.E. IJzelendoorn	Allegroweg 12	5245 AH	ROSMALEN
De heer J.T.L. van Broekhoven	Nocturneweg 33	5245 AK	ROSMALEN
Mevrouw C. van Nuland - van Wuijkhuijse en de heer E.J.H.M. van Nuland	De Buis 2	5247 LN	ROSMALEN
Mevrouw J.T.M. Cornelissen - Bos en de heer J.P.L. Cornelissen	Engelandstraat 10	5247 WX	ROSMALEN
Mevrouw M.J.L. Beenhakkers - de Werd	Hyacintstraat 6	5241 BH	ROSMALEN
Mevrouw M.G.A.C. Ebben - Levels	De Poseidonwerf 7	5247 ML	ROSMALEN
Mevrouw J.H.W. Gielisse	De Zonkade 15	5247 MP	ROSMALEN
De heer Biemans	Majeurhof 4	5245 BS	ROSMALEN
De heer C.J.H. Steenbekkers	Franciscanenborch 10	5241 KS	ROSMALEN
Mevrouw J.M. Wels - Frunt en de heer W.J. Wels	Volgelingstraat 4	5247 KP	ROSMALEN
De heer B.M.A. Adriaensen	Hooiwagen 40	5247 HA	ROSMALEN
De heer M. Dullaart	Vlinderlaan 26	5247 KH	ROSMALEN
Mevrouw D.A.C.M. van der Heijden - Jansen	Kievitborch 11	5247 TJ	ROSMALEN
De heer G.M. de Valck	Indigoweg 51	5247 KA	ROSMALEN
Mevrouw P. Damen	Vlinderlaan 26	5247 KH	ROSMALEN
De heer J.P.M. Jansen	Canadasingel 24	5247 WZ	ROSMALEN

Mevrouw S. Koppers - Oldenburg	Canadasingel 33	5247 WZ	ROSMALEN
De heer R.B. Brouwer	Groote Wielenlaan 336	5245 AX	ROSMALEN
Mevrouw M.C.A. Kretschmann - Steenman en			
de heer P. Kretschmann	Kranswierpad 5	5247 HW	ROSMALEN
Mevrouw P.E.A.M. Tiebosch en			
de heer J.C.M. Koenen	De Dauwkade 37	5247 MV	ROSMALEN
De heer J.A. van Noesel	Canadasingel 26	5247 WZ	ROSMALEN
De heer J.U.W. van den Bosch	Jachthoornstraat 1	5241 JM	ROSMALEN
Mevrouw J.J.M. van den Akker	Goudveilstraat 20	5247 HR	ROSMALEN
De heer E.P.H.J. Theunissen	Poelruitstraat 4	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw J.J.T.M. Hendrix	Meester Penningsstraat 9	5247 WR	ROSMALEN
De heer P.A.M. van den Thillart	Schilddragerstraat 16	5247 KM	ROSMALEN
De heer S.J.H. Beukers	Kranswierpad 3	5247 HW	ROSMALEN
De heer A.P. Albrecht	Goudveilstraat 20	5247 HR	ROSMALEN
Mevrouw N.J.G. Seijller	Vlietdijk 180	5245 RG	ROSMALEN
Mevrouw I.E. Greven	Rapsodieweg 23	5245 BK	ROSMALEN
De heer S. van Hintem	Rapsodieweg 23	5245 BK	ROSMALEN
Mevrouw M.A. Odems - Aarts en de heer J.H.A. Odems	Deltalaan 226	5247 JT	ROSMALEN
De heer S.D. Rattan	Chansonstraat 4	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw J.G.J. van Geesink	Augustinessenborch 17	5241 KG	ROSMALEN
Mevrouw H.W.J. Driessen en de heer C.E.H. Driessen	Poelruitstraat 2	5247 HS	ROSMALEN
De heer W.M.P. Walschots	Groote Wielenlaan 119	5247 JB	ROSMALEN
De heer T.A. Baars	Raadhuisstraat 112	5241 BN	ROSMALEN
Mevrouw J.T.H. Baars	Petuniastraat 34	5241 AM	ROSMALEN
Mevrouw A. van Hees	Chansonstraat 10	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw R.Y. van Heck	Chansonstraat 8	5245 BG	ROSMALEN
De heer F.G. Schellenberg	Chansonstraat 10	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw I.E.A. Weissmann	Robijnborch 8	5241 LK	ROSMALEN
Mevrouw C.M. Roovers en de heer J.M.J. Rongen	Goudveilstraat 11	5247 HP	ROSMALEN
De heer C.A.J.M. Brok	Poelruitstraat 3	5247 HS	ROSMALEN
De heer C.M.H.M. Melaet	Galigaanstraat 48	5247 HN	ROSMALEN
De heer H.C.H. Heefer	Hannie Schafstraat 3	5247 XS	ROSMALEN

De heer M.L.M. Vugts	Groote Wielenlaan 251	5247 JH	ROSMALEN
Mevrouw M. Kanselaar	Capucijnenborch 2	5241 KL	ROSMALEN
De heer B. van Keijzerswaard	Chansonstraat 8	5245 BG	ROSMALEN
De heer/mevrouw P.J.A.J. Schut	Schilddragerstraat 16	5247 KM	ROSMALEN
Mevrouw C. de Wijs - Heijman en de heer C. de Wijs	Spirealaan 47	5247 HJ	ROSMALEN
Mevrouw A.A.M. Neefs - Buenen	Dreesborch 11	5241 HL	ROSMALEN
De heer J.W. Schut	Kruisherenborch 56	5241 KJ	ROSMALEN
De heer F.M. Verzandvoort	Godfried Schalkenstraat 70	5246 CN	ROSMALEN
Mevrouw N.P.M.C.H. Baudoin - van Balen	Gerstakker 17	5236 VG	EMPEL
De heer F.J.A.P. de Geus	Bronmospad 8	5247 HG	ROSMALEN
Mevrouw C.L. Bouwman - Germing	Anna Blamanstraat 8	5242 EE	ROSMALEN
De heer F.R. Bouwman	Anna Blamanstraat 8	5242 EE	ROSMALEN
Mevrouw L. Raemakers - van den Anker	Hintham 140	5246 AK	ROSMALEN
De heer W.G. Pomper	Roggeakker 37	5236 VE	EMPEL
Mevrouw C. Rietveld	Coupletweg 50	5245 BA	ROSMALEN
De heer M.C. de Wijs	Vlietdijk 162	5245 RG	ROSMALEN
Mevrouw E.H.A.F. van Zeijl - van Gemert	Meester van Ierselstraat 5	5247 WP	ROSMALEN
De heer T.F.J. Scheepers	Melodiehof 6	5245 BP	ROSMALEN
De heer P.J. A. Ermerins	Meester van Ierselstraat 23	5247 WP	ROSMALEN
Mevrouw M.W.J. Zwiers en de heer A.Y. van Dijk	Spirealaan 35	5247 HJ	ROSMALEN
Mevrouw J.M.M. Stoffels - Heijmans	De Sterkade 7	5247 MS	ROSMALEN
Mevrouw L.M. Puntman - Lemmens	Oosteinderweg 125	5247 WC	ROSMALEN
Mevrouw C.M.H. Sleutjes	Groote Wielenlaan 338	5245 AX	ROSMALEN
Mevrouw B.E.A. Ruiterman	Ariastraat 59	5245 BC	ROSMALEN
De heer M.C. de Lezenne Coulander	Hooiwagen 38	5247 HA	ROSMALEN
Mevrouw R.J. Megens - Thissen en de heer K.A.T.H. Megens	Grote Pagestraat 3	5247 KV	ROSMALEN
Mevrouw A. Knol	Melodiehof 6	5245 BP	ROSMALEN
Mevrouw N. Stockx en de heer D.W.D. Peters	Allegroweg 28	5245 AH	ROSMALEN
Mevrouw C.H.A.M. van der Bruggen	Schoolstraat 3	5241 VA	ROSMALEN
Mevrouw P.H.J.C. Bouleij	Schilddragerstraat 16	5247 KM	ROSMALEN
De heer R.H. Raemakers	Hintham 140	5246 AK	ROSMALEN
Mevrouw A.J. van Gorkom - Broeders	Meester Ceelensingel 3	5247 WS	ROSMALEN

De heer B. Wijlens	Crescendoweg 7	5245 AA	ROSMALEN
De heer Saluhović	Groote Wielenlaan 453	5245 AW	ROSMALEN
Mevrouw E. Kadić	Groote Wielenlaan 453	5245 AW	ROSMALEN
Mevrouw L.A.J. Otter en de heer B. Tebbenhoff	Groote Wielenlaan 220	5247 JH	ROSMALEN
De heer H.C.T. Vos	Karperborch 11	5247 VH	ROSMALEN
De heer A.W.F.P. van Gerven	Luyckershofke 17	5243 WB	ROSMALEN
De heer R.J. Timmermans	Ariastraat 7	5245 BC	ROSMALEN
Mevrouw W.F.L. Donkers	Rapsodieweg 11	5245 BK	ROSMALEN
De heer R.C.M. van Stiphout	Rapsodieweg 11	5245 BK	ROSMALEN
De heer J.G. Feijer	Zuster Gertrudosingel 12	5247 WN	ROSMALEN
De heer R. Cuppé	De Groote Rede 6	5247 LA	ROSMALEN
De heer T.L. Vermeulen	Volgelingstraat 7	5247 KP	ROSMALEN
Mevrouw M. Pompe	Groote Wielenlaan 95	5247 JA	ROSMALEN
Mevrouw E.M. Bruekers - van Woerden en de heer B.G. Bruekers	De Bark 18	5247 LB	ROSMALEN
Mevrouw M.A.J. van Strijp	De Bronkade 15	5247 MR	ROSMALEN
De heer A.J.M. Stoffels	De Sterkade 7	5247 MS	ROSMALEN
Mevrouw M.T.J. de Vries - Kradolfer	Benedictijnenborch 16	5241 KP	ROSMALEN
De heer N.F.H. Lievens	Citadellaan 40	5212 VE	S-HERTOGENBOSCH
De heer R. Heus	De Bronkade 15	5247 MR	ROSMALEN
Mevrouw J.M.A.P. van den Boogaard	De Meerdam 6	5247 MH	ROSMALEN
De heer G.J.C.M. Pereij	Uilennest 11	5247 HB	ROSMALEN
Mevrouw E.J.C. Brian	Groote Wielenlaan 32	5247 JD	ROSMALEN
De heer S. Driessen	Poelruitstraat 20	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw L.M. Couwenberg - Meijer en de heer R.L. Couwenberg	Het Bezaan 12	5247 LE	ROSMALEN
Mevrouw C.C.M. Schuurbijs	Fortissimostraat 8	5245 AB	ROSMALEN
De heer R. Heijndijk	Volgelingstraat 14	5247 KP	ROSMALEN
De heer M. Wuijster	Deltalaan 160	5247 JT	ROSMALEN
De heer G.M.A.P. Ploem	Striensestraat 27	5241 AW	ROSMALEN
De heer O.H.J. Penders	Tertsweg 5	5245 BH	ROSMALEN
Mevrouw S.C.M. Mulders	Groote Wielenlaan 266	5247 JH	ROSMALEN
Mevrouw H.G. de Heer	Zwaluwborch 9	5247 TK	ROSMALEN
De heer W.J.J. van der Valk	Zwaluwborch 9	5247 TK	ROSMALEN
De heer H.P. Bruijns	Kievitborch 7	5247 TJ	ROSMALEN

De heer M.J. te Brake	Crescendoweg 31	5245 AA	ROSMALEN
Mevrouw S. Kadić	De Rozenelf 2	5231 WC	ROSMALEN
Mevrouw M.I.J. van Rosmalen en de heer N. Schouten	Staccatostraat 11	5245 AD	ROSMALEN
De heer P.J.B. Diepenhorst	Walessingel 4	5247 WT	ROSMALEN
Mevrouw M.C. Lam - Verstraaten	Calandostraat 27	5245 AG	ROSMALEN
De heer R.J.A. van de Vorst	Narrenschip 3	5247 HD	ROSMALEN
De heer L.A. van Nuland	Rector Zwijsenlaan 7	5242 AK	ROSMALEN
De heer G.J.J. de Weerd	Stationsstraat 6	5241 EE	ROSMALEN
Mevrouw J.M.N. Peeters - Bosch	Refreinstraat 5	5245 BD	ROSMALEN
De heer P.C. Wapperom	Aureliaweg 10	5247 KR	ROSMALEN
Mevrouw J.C. Zwanenburg - van Snellenberg	Zuster Gertrudosingel 27	5247 WN	ROSMALEN
De heer H.J.J.M. Heling	Nocturneweg 25	2545 AK	ROSMALEN
De heer A.W. Schimmel	Chansonstraat 14	5245 BG	ROSMALEN
De heer C. van Maastricht	Hannie Schaftstraat	5247 XC	ROSMALEN
Mevrouw L.B. Wentink	Grote Pagestraat 21	5247 KV	ROSMALEN
De heer J. Schipper	Coupletweg 4	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw C.J.M. Passlack - Zwaans en de heer W. Passlack	Wildeweitstraat 17	5247 HT	ROSMALEN
De heer J.A. de Lange	Fortissimostraat 20	5245 AB	ROSMALEN
Mevrouw C.M.A.A. Schutte - Becks	Oosteinderweg 103	5247 WC	ROSMALEN
De heer H.M.A. van der Vlies	Grote Pagestraat 6	5247 KV	ROSMALEN
De heer H.M.A. Wentink	Grote Pagestraat 1	5247 KV	ROSMALEN
De heer T.A.A. Aelberts	Poelruitstraat 1	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw J.E.M. Peerenboom	Zuster Gertrudosingel 60	5247 WN	ROSMALEN
De heer A.A.F.M. Beerens	Groote Wielenlaan 493	5245 AW	ROSMALEN
Mevrouw K.E.M. Denie	Spirealaan 62	5247 HL	ROSMALEN
De heer G.A. van Lokven	Poelruitstraat 18	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw P.M. Brouwer	Bronmospad 14	5247 HG	ROSMALEN
Mevrouw G. Corijn - Vos	Deltapark 7	5247 JV	ROSMALEN
Mevrouw S. Kadić	De Rozenelf 2	5231 WC	ROSMALEN
De heer M.R.H. Daelmans	Majeurhof 15	5245 BS	ROSMALEN
De heer J.A.H. van den Oord	Rapsodieweg 51	5245 BK	ROSMALEN
De heer B.M. van den Wildenberg	Groote Wielenlaan 344	5245 AX	ROSMALEN
De heer E. Omerbegovic	Groote Wielenlaan 409	5245 AW	ROSMALEN

Mevrouw Z. Mukovic	Groote Wielenlaan 409	5245 AW	ROSMALEN
De heer G. Saluhović	Vlietdijk 110	5245 RE	ROSMALEN
Mevrouw H.L. See	Poelruitstraat 1	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw M.G.H. van der Biezen - van Nuland en de heer H.A.H.M. van der Biezen	Kruisstraat 30	5247 RE	ROSMALEN
Mevrouw C.R.H. Korsten - Claasens	De Groote Rede 42	5247 LA	ROSMALEN
De heer D.H.M.J. van der Loo	Nocturneweg 27	5245 AK	ROSMALEN
Mevrouw S.A.M. Cruijssen	Jezuïetenborch 3	5241 KW	ROSMALEN
Mevrouw G.S.S. Mertosentono	Coupletweg 14	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw Y. van der Sluis	Nocturneweg 27	5245 AK	ROSMALEN
De heer T.F. Lam	Calandostraat 27	5245 AG	ROSMALEN
Mevrouw M.T. van Dooren - Vos en de heer M.F.H. van Dooren	De Eendrachtswerf 4	5247 MJ	ROSMALEN
De heer R.B.S.M. van Herpen	Groote Wielenlaan 318	5245 AX	ROSMALEN
De heer M. van Bijsterveld	Vlietdijk 184	5245 RG	ROSMALEN
De heer A.S. Geus	Narrenschip 11	5247 HD	ROSMALEN
Mevrouw M.J. Brian	Canadasingel 5	5247 WZ	ROSMALEN
De heer B. van Prooijen	Duetstraat 12	5245 BE	ROSMALEN
Mevrouw C.M.K. van Tol	Duetstraat 12	5245 BE	ROSMALEN
De heer J. Hartenberg	Het Bezaan	5247 LE	ROSMALEN
Mevrouw R.L. van der Loo	Nocturneweg 27	5245 AK	ROSMALEN
De heer S.M.H. Voets	Het Bezaan 11	5247 LE	ROSMALEN
Mevrouw M. Dols - Teerink	Groote Wielenlaan 324	5245 AX	ROSMALEN
Dols	Groote Wielenlaan 324	5245 AX	ROSMALEN
Mevrouw L.J. Heijdens - Holleman	Jagersbosstraat 1	5241 JT	ROSMALEN
Mevrouw L.W.J.A. de Weijert	De Groote Rede 24	5247 LA	ROSMALEN
De heer J. de Lang	De Groote Rede 24	5247 LA	ROSMALEN
Mevrouw M.L.E. de Letter	Norbertijnenborch 21	5241 KH	ROSMALEN
De heer G.G.W. Foolen	Spirealaan 20	5247 HK	ROSMALEN
Mevrouw N.Y. van Leeuwen	De Groote Rede 64	5247 LA	ROSMALEN
Mevrouw J.P.M. van Doremalen - Welten en de heer J.M.J. van Doremalen	Empelseweg 30	5241 NA	ROSMALEN
Mevrouw M. Nederpel	Calandostraat 23	5245 AG	ROSMALEN

Mevrouw L.J.G.T. van der Valk	De Beekdam 12	5247 ME	ROSMALEN
De heer G.F.J. van der Donk	De Eendrachtswerf 27	5247 MJ	ROSMALEN
Mevrouw D.A. van der Donk - van Gool	De Eendrachtswerf 27	5247 MJ	ROSMALEN
Mevrouw V.L.C. Hartenberg en de heer J. Hartenberg	Het Bezaan 15	5247 LE	ROSMALEN
De heer J.H.F. Verhoeven	Refreinstraat 1	5245 BD	ROSMALEN
Mevrouw G.M.P. Hermes - Jansen	Coupletweg 68	5245 BA	ROSMALEN
De heer H.M. Luijten	Wildewitstraat 12	5247 HT	ROSMALEN
Mevrouw A.C.G. Welters - Kamps	Anne Frankstraat 21	5247 XA	ROSMALEN
Mevrouw J.M. Alders	Dommelborch 82	5247 SG	ROSMALEN
De heer C.W.L.M. van Herpen	Heinis 7	5232 NB	S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw V.J. Weekers	Emeraldpad 54	5247 KG	ROSMALEN
Mevrouw I. Wuijster	De Sterkade 19	5247 MS	ROSMALEN
De heer W.G.M. Leenders	Maasboulevard 337	5237 WV	S-HERTOGENBOSCH
De heer P.W. Nijman	De Meerdam 12	5247 MH	ROSMALEN
Mevrouw S.A.M. Baert	Rapsodieweg 45	5245 BK	ROSMALEN
Mevrouw V.C.M. Voorbrood - Joosten	De Buis 8	5247 LN	ROSMALEN
Mevrouw C. Bom - Hermans	Pauwoogpad 5	5247 KK	ROSMALEN
Mevrouw A.G.M.T. Hazenberg	Wethouder Noppenlaan 1	5243 XL	ROSMALEN
De heer J.W.M. van 't Erve	Meester van Ierselstraat 3	5247 WP	ROSMALEN
Mevrouw L.T. Meijer en de heer R.T. Peters	Galigaanstraat 43	5247 HM	ROSMALEN
Mevrouw B.C. van den Berg	Deken Fritsenstraat 82	5243 VR	ROSMALEN
De heer O.J. Deurloo	Deken Fritsenstraat 82	5243 VR	ROSMALEN
Mevrouw N. Brok	Chansonstraat 38	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw M.J.P.E. Thinnies	Vierde Buitenpepers 46	5231 AL	'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw F. Zwaneveld	Ariastraat 31	5245 BC	ROSMALEN
Mevrouw S.J. Nieuwenkamp - Baas	Het Bezaan 20	5247 LE	ROSMALEN
De heer H.J. Nieuwenkamp	Het Bezaan 20	5247 LE	ROSMALEN
De heer J.L.M. van der Wegen	Galigaanstraat 44	5247 HN	ROSMALEN
De heer P.H.L.G. Erens	Hooiwagen 60	5247 HA	ROSMALEN
Mevrouw S.M.H.J. van den Hoven	Uilennest 12	5247 HB	ROSMALEN
De heer J.C. Wilmans	De Bleken 16	5245 NJ	ROSMALEN
De heer A.M. Vendrig	Raadhuisstraat 74	5241 BM	ROSMALEN
De heer G.H. Vonk	Rapsodieweg 27	5245 BK	ROSMALEN
Mevrouw A.C.F.M. van Dijk	Metrumhof 11	5245 BR	ROSMALEN

De heer B.M.J. Bogaard	Vlinderlaan 47	5247 KH	ROSMALEN
Mevrouw J.J. Broersen	Zuster Gertrudosingel 10	5247 WN	ROSMALEN
Mevrouw E.T.M. van den Bogaard - de Jong	Goudveilstraat 26	5247 HR	ROSMALEN
Mevrouw D.W.M.M. van Deutekom - Vissers	Calandostraat 7	5245 AG	ROSMALEN
De heer F.L.C. van den Bogaard	Goudveilstraat 26	5247 HR	ROSMALEN
De heer B.G.M. Klok	De Groote Rede 124	5247 LA	ROSMALEN
Mevrouw L. Groenewoud - Reurslag	Staccatostraat 13	5245 AD	ROSMALEN
De heer B.M. Groenewoud	Staccatostraat 13	5245 AD	ROSMALEN
Mevrouw M.M.G.B.N. van der Steen - Savelkouls en			
de heer W.M.J. van der Steen	Oosteinderweg 102	5247 WD	ROSMALEN
Mevrouw E. Erens - Plass	Hooiwagen 60	5247 HA	ROSMALEN
Mevrouw L.B. Mertosentono	Eerste Reitse Dreef 29	5233 JL	'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw M.M.W. van den Broek	Uilennest 10	5247 HB	ROSMALEN
De heer T.M. Huisman	Walessingel 2	5247 WT	ROSMALEN
De heer N.C. van der Vaart	Rapsodieweg 9	5245 BK	ROSMALEN
Mevrouw M.G.C. Grisel - Jagers	Brabanthoeven 207	5244 HP	ROSMALEN
De heer J.A.W. van de Ven	Meester Penningsstraat 15	5247 WR	ROSMALEN
De heer M.H.J.M. Hoondert	Rector Zwijzenlaan 24	5242 AL	ROSMALEN
Mevrouw S. Nijman	Crescendoweg 27	5245 AA	ROSMALEN
De heer F.P.M. Stessen	Duetstraat 2	5245 BE	ROSMALEN
Mevrouw J.W.A. Brouwer - Princen	Robijnborch 10	5241 LK	ROSMALEN
Mevrouw H.A.M. Hoondert - van Genk	Rector Zwijzenlaan 24	5242 AL	ROSMALEN
De heer R.H. Lamers	Poelruitstraat 16	5247 HS	ROSMALEN
De heer L.L.I. van Rens	Marskramer 23	5247 HE	ROSMALEN
Mevrouw F.M. van Gorp	Poelruitstraat 16	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw R.J. Brobbel	Rapsodieweg 9	5245 BK	ROSMALEN
Mevrouw N.A. Melten - Ordelmans	Hooiwagen 48	5247 HA	ROSMALEN
Mevrouw C.M.W.M. van Vught	Goudveilstraat 5	5247 HP	ROSMALEN
Mevrouw P.W.P. Uitman	Canadasingel 35	5247 WZ	ROSMALEN
De heer M.P.L.M. van Veldhoven	Heihoeven 25	5244 GJ	ROSMALEN
Mevrouw M.J.M. Molenaar	Calandostraat 21	5245 AG	ROSMALEN
Mevrouw I.H.A.M. Kuipers	Crescendoweg 11	5245 AA	ROSMALEN
De heer M.J.J. Huisman	Uilennest 10	5247 HB	ROSMALEN

Mevrouw G.B.M. Willems - Heijmans	Meester Penningsstraat 4	5247 WR	ROSMALEN
Mevrouw A.J. Paling	Wildeweijsstraat 28	5247 HT	ROSMALEN
Mevrouw S.B. Tirtokromo	Eerste Reitse Dreef 29	5233 JL	'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw A. Wismans	De Zonkade 1	5247 MP	ROSMALEN
Mevrouw W.J.M. van Erp	Goudveilstraat 16	5247 HR	ROSMALEN
Mevrouw J. de Heer	Calandostraat 17	5245 AG	ROSMALEN
Mevrouw H.A.M. van Goch	Uilennest 5	5247 HB	ROSMALEN
De heer J.P.M. de Jong en de heer J.H.J.A. van Vugt	Duetstraat 6	5245 BE	ROSMALEN
Mevrouw E.E.M. van de Vorst - Schenkhof	Nocturneweg 11	5245 AK	ROSMALEN
Mevrouw M.C.T.G.A. van de Wiel	Marskramer 15	5247 HE	ROSMALEN
De heer J.J.F. Lambrechts	Calandostraat 5	5245 AG	ROSMALEN
De heer H.T.C.M. van Schaijk	Groote Wielenlaan 195	5247 JB	ROSMALEN
De heer J.W. Harkema	De Eendrachtswerf 51	5247 MJ	ROSMALEN
Mevrouw W.H.M. Klerkx - Harkema	De Eendrachtswerf 51	5247 MJ	ROSMALEN
De heer M.P.M. Bruijsten	De Groote Rede 72	5247 LA	ROSMALEN
Mevrouw U.M.T.F. Coolen	De Vrijheidswerf 8	5247 MN	ROSMALEN
De heer M. Droogendijk	Maasborch 14	5247 SR	ROSMALEN
Mevrouw K.G. Knibbeler	Galigaanstraat 17	5247 HM	ROSMALEN
De heer M. Kuster	Hooiwagen 44	5247 HA	ROSMALEN
Mevrouw I.C.J. de Vries - Deen	Tertsweg 41	5245 BH	ROSMALEN
De heer J.M. Groenewoud	Dorpsstraat 6	5241 EC	ROSMALEN
De heer C. van der Meer	Marskramer 15	5247 HE	ROSMALEN
De heer J.H. de Jong	De Eendrachtswerf 57	5247 MJ	ROSMALEN
Mevrouw L.A.J. Aarts - Knops	Staccatostraat 19	5245 AD	ROSMALEN
Mevrouw W.P.G.M. van Beekveld	Zuster Gertrudosingel 48	5247 WN	ROSMALEN
De heer C.G.J. Bertrums	Pastoor Schutjesstraat 35	5231 PW	'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw V.P.A. Heijmans - Heesakkers en de heer T.J.A. Heijmans	Amberstraat 2	5247 KC	ROSMALEN
Mevrouw J.G.M. Bertrums - Knops	Pastoor Schutjesstraat 35	5231 PW	S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw I. Poppe	Pink Floydstraat 37	6663 HL	LENT
De heer A. Tonnaer	Weidestraat 4	5241 CB	ROSMALEN
De heer V.D.H. IJzermans	Vlinderlaan 71	5247 KH	ROSMALEN
Mevrouw W.A.M. Knops en de heer J. van der Meulen	Schanswetering 22	5231 ND	S-HERTOGENBOSCH
De heer J. Waeijen	Etudestraat 44	5245 AP	ROSMALEN

De heer T. Kerkhof	Wilhelminastraat 43	5246 XB	ROSMALEN
Mevrouw J.J.A. Teunisse - Beerens en de heer E.H. Teunisse	De Blauwe Oever 1	5247 MA	ROSMALEN
Mevrouw M.M. van Steenselen en de heer R.G.M. Peels	Hooiwagen 20	5247 HA	ROSMALEN
Mevrouw A.E. Manie - van Beek	Volgelingstraat 5	5247 KP	ROSMALEN
De heer J.H.L. Knops	Pettelaarseweg 255A	5216 BM	'S-HERTOGENBOSCH
De heer ir. P.H.M. Jeucken	Dr. Beelborch 5	5241 HP	ROSMALEN
De heer D. van Omme	Wim Kansingel 13	5247 XE	ROSMALEN
De heer A.P. Wolffenbuttel	Meester Ceelensingel 10	5247 WS	ROSMALEN
Mevrouw M. Arts	Maasborch 14	5247 SR	ROSMALEN
De heer J. Bouw	Staccatostraat 5	5245 AD	ROSMALEN
De heer H.G.J. van Asseldonk	Empelsehoefweg 8	5236 BW	S-HERTOGENBOSCH
De heer G.H.M. Stegeman	Marskramer 9	5247 HE	ROSMALEN
De heer B.C.W. Jollie	Calandostraat 17	5245 AG	ROSMALEN
Mevrouw S.G. Karssen	Groote Wielenlaan 150	5247 JG	ROSMALEN
Mevrouw M.E.M. Vis - Brouwers	De Dauwkade 15	5247 MV	ROSMALEN
Mevrouw C.M. van den Bergh	Spirealaan 33	5247 HJ	ROSMALEN
De heer P.O. Minderhout	Walessingel 21	5247 WT	ROSMALEN
Mevrouw Y.S.J. Paulides	De Zonkade 25	5247 MP	ROSMALEN
De heer A.M.A. Boelen	De Zonkade 25	5247 MP	ROSMALEN
De heer T.F.M. Megens	Koningspagestraat 6	5247 KL	ROSMALEN
Mevrouw G.M.J. Zwartjes	Koningspagestraat 6	5247 KL	ROSMALEN
Mevrouw M.M. Megens - Scheer	Meester Ceelensingel 21	5247 WS	ROSMALEN
De heer H.J. van de Wouw	Deltalaan 154	5247 JT	ROSMALEN
De heer R.A. Drijver	Galigaanstraat 15	5247 HM	ROSMALEN
De heer B.D. Bergstra	Nocturneweg 9	5245 AK	ROSMALEN
Mevrouw P.J.M. Schors - Theunissen en de heer R. Schors	Vlinderlaan 24	5247 KH	ROSMALEN
Mevrouw W.A.H. Nijtmans	Wethouder Noppenlaan 11	5243 XL	ROSMALEN
De heer E. Brouwer	Groote Wielenlaan 197	5247 JB	ROSMALEN
Mevrouw I.B.M. Derckx - Vissers	Zuster Gertrudosingel 60	5247 WN	ROSMALEN
De heer J.R. Gratama	Bronmospad 6	5247 HG	ROSMALEN
Mevrouw M.M.H. Voets - Bruurmijn	Kruisherenborch 39	5241 KK	ROSMALEN
Mevrouw E. Eijkemans - Flier	De Regenboogkade 19	5247 MT	ROSMALEN

Mevrouw E.B. Ammerlaan - van Swieten en de heer K.C. Ammerlaan	De Bronkade 9	5247 MR	ROSMALEN
De heer/mevrouw C. Noorlander	Kranswierpad 13	5247 HW	ROSMALEN
De heer P.W.C. Santbergen	Achillesstraat 10	5243 XK	ROSMALEN
De heer R.S. Dullemond	Siennastraat 1	5247 KD	ROSMALEN
Mevrouw G. Landman - Beerlage	Canadasingel 20	5247 WZ	ROSMALEN
Mevrouw P.A.M.E. van den Heuvel	Canadasingel 8	5247 WZ	ROSMALEN
De heer R.A. Dyson	Kruisstraat 26	5247 RE	ROSMALEN
Mevrouw D. Moonen	Chansonstraat 42	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw G.G. Lucassen - Enzing	Duetstraat 24	5245 BE	ROSMALEN
Mevrouw C. Raijmakers - Singor	Fortissimostraat 10	5245 AB	ROSMALEN
Mevrouw J. van de Ven - van Wijnen en de heer A.P. van de Ven	Groote Wielenlaan 435	5245 AW	ROSMALEN
De heer P.F.M. Bleker	Uilennest 14	5247 HB	ROSMALEN
Mevrouw E.W.G. Bleker - Wagenaars	Uilennest 14	5247 HB	ROSMALEN
Mevrouw F.A.M. Huijboom en de heer A.W. Notenboom	De Eendrachtswerf 17	5247 MJ	ROSMALEN
Mevrouw M. Elalaoui Ismaili	Vlietdijk 270	5245 RG	ROSMALEN
De heer J. Hennipman	Fortissimostraat 4	5245 AB	ROSMALEN
Mevrouw R. de Wit	Herman Moerkerklaan 183	5246 GG	ROSMALEN
Mevrouw D.J.M.G. van Esch	Coupletweg 32	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw A. Soares - Girôto	Chansonstraat 44	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw D. van Venrooij	Koningstraat 28	5241 TP	ROSMALEN
De heer/mevrouw M.L.L. van de Wetering	Kerkveld 1	5388 CD	NISTELRODE
Mevrouw A.M.H. van Nuland	Groote Wielenlaan 174	5247 JG	ROSMALEN
De heer R.R.W. van Hees	Groote Wielenlaan 208	5247 JH	ROSMALEN
Mevrouw C. Burgs	Groote Wielenlaan 208	ROSMALEN	ROSMALEN
Mevrouw M.M. van Toorenburg en de heer D.W.C.M. Ermens	De Bronkade 11	5247 MR	ROSMALEN
De heer J. Peters	Sint Jorisstraat 53	5211 HA	'S-HERTOGENBOSCH
De heer C.F. Gevers	Dintelborch 4	5247 SV	ROSMALEN
Mevrouw M.M.S. Lijcops	Indigoweg 7	5247 KA	ROSMALEN
Mevrouw W.H. van den Houten	Groote Wielenlaan 252	5247 JH	ROSMALEN
Mevrouw L. Koppens	Hooiwagen 4	5247 HA	ROSMALEN
De heer M. Nijhof	Spirealaan 96	5247 HL	ROSMALEN
Mevrouw N.J.C. van de Langenberg	Majeurhof 11	5245 BS	ROSMALEN

Mevrouw M.M.J. Spoor - Sinay	Bruggen 27	5243 RA	ROSMALEN
Mevrouw A.M. van Dulmen	Coupletweg 38	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw Y. van Boekholt - Nijenhuis	De Brigantijn 9	5247 LK	ROSMALEN
De heer G.J.J.M. Coenraad	Wildeweistraat 13	5247 HT	ROSMALEN
De heer E.F. de Jonge	Rapsodieweg 35	5245 BK	ROSMALEN
Mevrouw A.J.M. Willemse	Narrenschip 7	5247 HD	ROSMALEN
Mevrouw M.M. Kreijns - Spoorenberg	Nocturneweg 15	5245 AK	ROSMALEN
Mevrouw L.J.G. Gevers - de Cort en			
de heer J.P.M. Gevers	Spirealaan 98	5247 HL	ROSMALEN
De heer G. den Hartog	Polenstraat 22	5247 WV	'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw M.J. Lijs	Groote Wielenlaan 485	5245 AW	ROSMALEN
De heer A.H.G.J. van de Leur	Galigaanstraat 56	5247 HN	ROSMALEN
Mevrouw R.M. Stegenga	Staccatostraat 29	5245 AD	ROSMALEN
De heer M. Roovers	Wildeweistraat 9	5247 HT	ROSMALEN
Mevrouw M.H.J. Holweg en			
de heer G.J. van der Lans	Het Bezaan 13	5247 LE	ROSMALEN
Mevrouw H.S. Wijkhuizen	Spirealaan 96	5247 HL	ROSMALEN
De heer M.W.H. Trugg	Oosteinderweg 121	5247 WC	ROSMALEN
Mevrouw E. Bergstra - Loohuijs	Nocturneweg 9	5245 AK	ROSMALEN
De heer P.J. van Geel	De Zonkade 55	5247 MP	ROSMALEN
Mevrouw T.A.C. Janssen - Baars	Zuster Gertrudosingel 54	5247 WN	ROSMALEN
Mevrouw P.A.M. van den Berg -			
Schapendonk	Walessingel 12	5247 WT	ROSMALEN
De heer J.J.H.M. van den Berg	Walessingel 12	5247 WT	ROSMALEN
Mevrouw M.A.M. van Helvoirt	Den-Uylborch 2	5241 HA	ROSMALEN
Mevrouw J.T.M. Burg	Hageheldstraat 9	5247 KS	ROSMALEN
Mevrouw W.P.H.M. Alders	Coupletweg 12	5245 BA	ROSMALEN
Mevrouw M.G. van den Heuvel - van Hulten	Duetstraat 10	5245 BE	ROSMALEN
Mevrouw L. Zeeman - Nieuwland en			
de heer J. Zeeman	Poelruitstraat 12	5247 HS	ROSMALEN
Mevrouw M.J.A.L. van Loon en			
de heer M.W.M. Schellings	Newtonlaan 88	5223 DW	S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw M.J.A.P. van Loon	Staccatostraat 27	5245 AD	ROSMALEN
De heer D.A.C.J. van Zandbeek	Pauwoogpad 3	5247 KK	ROSMALEN
Mevrouw S. van den Berg	Groote Wielenlaan 348	5245 AX	ROSMALEN
De heer J.H. Elst	Goudveilstraat 12	5247 HR	ROSMALEN

Mevrouw drs. J.M. Geurts - Hoofs en de heer R.J.A. Geurts mba	De Groote Rede 50	5247 LA	ROSMALEN
Mevrouw I.L. Koster	Pauwoogpad 15	5247 KK	ROSMALEN
De heer G.J.D. Ton	De Zonkade 47	5247 MP	ROSMALEN
De heer R.G.T.J. Raaijmakers	Wildeweitstraat 8	5247 HT	ROSMALEN
Mevrouw V.C.S. Verspuij - van de Mortel	De Regenboogkade 9	5247 MT	ROSMALEN
Mevrouw D.C.J.M. Beerens en de heer N.W.A. Vaessen	Vlinderlaan 52	5247 KH	ROSMALEN
Mevrouw S.M. Wittens	Gerrit Schultestraat 7	5247 XN	ROSMALEN
Mevrouw W.T.C. van Zandvliet	Vlietdijk 40	5245 RE	ROSMALEN
De heer J.P. Donders	Goudveilstraat 15	5247 HP	ROSMALEN
Mevrouw M.W.A. van Dongen	Meester Ceelensingel 15	5247 WS	ROSMALEN
W.A.M. Vugs	Raadhuisstraat 85	5342 BK	ROSMALEN
Penninx	Nocturneweg 51	5245 AK	ROSMALEN

Standaard zienswijze Vlietdijk + aanvulling

De heer J.J.A. Hendrickx	Reigerborch 27	5247 TD	ROSMALEN
Mevrouw J.C. Wolderling	Nocturneweg 51	5245 AK	ROSMALEN
De heer R. van Eck	Grote Pagestraat 33	5247 KV	ROSMALEN
Mevrouw S.R. Paisly - Wetterauw	Chansonstraat 46	5245 BG	ROSMALEN
Mevrouw I. van den Oord - Werners	Rapsodieweg 51	5245 BK	ROSMALEN

Standaard zienswijze Vlietdijk + bouwplan Indigoweg

De heer G.J.P. Nass	De Barkentijn 18	5247 LC	ROSMALEN
De heer M.M.C. Korevaar	De Barkentijn 22	5247 LC	ROSMALEN
Kopersvereniging De Barkentijn	p/a De Barkentijn 22	5247 LC	ROSMALEN

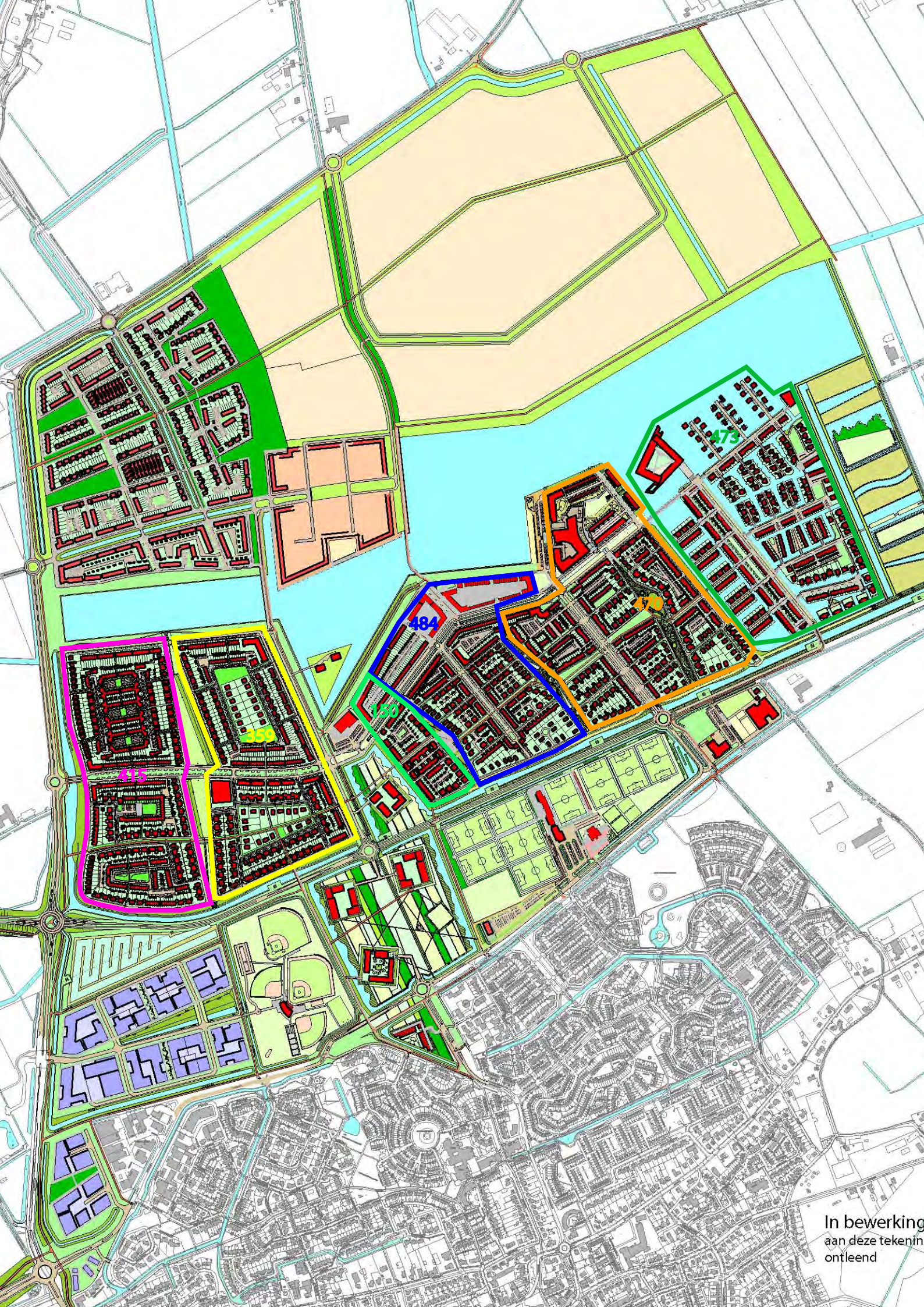
Aparte zienswijzen Vlietdijk

Bestuur VvE Klooster Baptist	Vlietdijk 292	5245 RG	ROSMALEN
Bestuur VvE Klooster Baptist	Vlietdijk 294	5245 RG	ROSMALEN
Mevrouw M.G.J. Fischer - Steenvoorden	Zuster Gertrudosingel 34	5247 WN	ROSMALEN
De heer L.L.C. van Ballegooy	Striensestraat 34	5241 AX	ROSMALEN

Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg	Schoolstraat 26	5241 VB	ROSMALEN
De heer J.G.C. van der Heijden	De Barkentijn 20	5247 LC	ROSMALEN
Bestuur VvE Klooster Baptist	Vlietdijk 292	5245 RG	ROSMALEN
Mevrouw M.J.H. van Olphen - van Beek	Anne Frankstraat 29	5245 RG	ROSMALEN
Huurdersvereniging Klooster Baptist	Vlietdijk 150	5245 RG	ROSMALEN

De heer ing. M.G. Spoek	Deltalaan 16	5247 JS	ROSMALEN
Overige zienswijzen			
Mevrouw A.H.J. Hermans	Pauwoogpad 5	5247 KK	ROSMALEN
De heer P.L. van Hedel	Kloosterlaan 22	5235 BC	'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw J. Straatsma en de heer B.A. Venemans	Nocturneweg 35	5245 AK	ROSMALEN
Mevrouw S. Bemelmans en de heer D.K. Vermeulen	De Barkentijn 24	5247 LC	ROSMALEN
De heer A.J.M. Velthoven	Kloosterlaan 38	5235 BD	S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw J. Straatsma en de heer B.A. Venemans	Nocturneweg 35	5245 AK	ROSMALEN
Mevrouw S. Bemelmans en de heer D.K. Vermeulen	De Barkentijn 24	5247 LC	ROSMALEN
De heer B.A. Venemans	Nocturneweg 35	5245 AK	ROSMALEN

Bijlage 2: Kaart deelgebieden en woningaantallen



In bewerking
aan deze tekening
ontleend

mij bekend,
de griffier
van 's-Hertogenbosch



Lijst van wijzigingen bestemmingsplan 'De Groote Wielen' – vastgesteld 8 juni 2011

1. Ambtshalve aanpassingen

Toelichting

1. Paragraaf 2.2 (Archeologie):
 - a. Na de zin 'De kans op het aantreffen van goed bewaarde sporen van vroegere bewoners is daarom groot' wordt de volgende tekst ingevoegd: 'Ter plaatse van gebied 1 op afbeelding 3 is medio 2010 een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Volgens dit onderzoek zijn er geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Om die reden behoeft dit gebied geen archeologische bescherming meer door middel van een onderzoeks- en vergunningplicht en kan de gebiedsaanduiding 'archeologische waarden 3' ter plaatse van de Lage Ring op de verbeelding en in de regels komen te vervallen. In zijn algemeenheid blijft wel gelden dat indien tijdens de werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen (geldt in feite voor alle werkzaamheden binnen De Groote Wielen), deze gemeld moeten worden aan de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) en de gemeentelijk archeoloog'. De twee alinea's na de ingevoegde tekst komen te vervallen.
 - b. Na de tweede gelijklopende zin 'De kans op het aantreffen van goed bewaarde sporen van vroegere bewoners' wordt de volgende tekst ingevoegd: 'Ter plaatse van gebied 2 op afbeelding 3 is eind 2010 – begin 2011 een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Volgens dit onderzoek zijn er geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Gebied 3 op afbeelding 3 ligt in de Groote Wielenplas. In verband met het graven van de Groote Wielenplas met behulp van een zandzuiger en de kleine kans op aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen is ter plaatse van gebied 3 afgezien van archeologisch onderzoek. Gelet op het voorgaande behoeven de gebieden 2 en 3 geen archeologische bescherming meer door middel van een onderzoeks- en vergunningplicht en kan de gebiedsaanduiding 'archeologische waarden 4' ter plaatse van de Lanen en de Groote Wielenplas op de verbeelding en in de regels komen te vervallen. In zijn algemeenheid blijft wel gelden dat indien tijdens de werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen (geldt in feite voor alle werkzaamheden binnen De Groote Wielen), deze gemeld moeten worden aan de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) en de gemeentelijk archeoloog'. De definitieve rapportage van het archeologisch onderzoek ter plaatse van gebied 2 (= de Lanen) is bij de vaststelling van het bestemmingsplan nog niet beschikbaar. De twee alinea's na de ingevoegde tekst zijn komen te vervallen.
2. Paragraaf 2.7 (Woonbuurten): In de vijfde alinea van subparagraaf 2.7.2 (Vlietdijk) is de volgende zin toegevoegd: De woningen mogen worden afgedekt met een kap.
3. Paragraaf 3.2 (Provinciaal beleid): Subparagraaf 3.2.1 over de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening is geactualiseerd. De laatste zin van de eerste alinea is als volgt aangepast: 'De Structuurvisie RO met de bijbehorende Plan MER is op 1 oktober 2010 vastgesteld en op 1 januari 2011 in werking getreden.' In de eerste zin van de vierde alinea is het woord 'ontwerp' komen te vervallen. Bij de conclusie is de zinsnede 'nog vast te stellen' komen te vervallen.

4. Paragraaf 3.2 (Provinciaal beleid): Subparagraaf 3.2.2 over de Verordening Ruimte is geactualiseerd. De tweede en derde zin van de eerste alinea zijn vervangen door de volgende zin: 'De 2^e fase van de Verordening Ruimte is op 17 december 2010 vastgesteld en op 1 maart 2011 in werking getreden.' In het kopje 'Verordening Ruimte 2^e fase' is het woord 'ontwerp' komen te vervallen.
5. Paragraaf 4.4 (Centrum): Voor de laatste zin van de vijfde alinea worden de volgende zinnen toegevoegd: 'Er wordt gestreefd naar een stedelijke uitstraling van de bebouwing. Om die reden dienen de vermelde aantallen lagen in beginsel te worden beschouwd als na te streven minimum hoogtes.'
6. Paragraaf 5.3 (Hinder): Na de zin 'In het kader van het verantwoord inpassen van gevoelige functies zijn alle (potentiële) hindercontouren onderzocht voor de toekomstige buurten de Lanen en het Centrum' wordt de volgende vervangende tekst ingevoegd: 'Daarnaast is een geuronderzoek uitgevoerd: Geuronderzoek Wet Milieubeheer voor een varkenshouderij gelegen aan de Gewande 1a te 's-Hertogenbosch, rapportnummer: 3046al0110 d.d. 25 januari 2010 door G&O Consult. Uit het onderzoek blijkt dat de maatgevende woning voor de varkenshouderij ligt aan de Gewande 3. Op basis van de revisievergunning van juni 2010 is reeds sprake van een overbelaste situatie op deze bestaande woning. De berekende geurbelasting op de nieuw te realiseren woningen in de Lanen is niet hoger dan de geurbelasting op deze bestaande woning. De varkenshouder wordt dus door de te realiseren geurgevoelige objecten aan de Lanen niet in zijn belangen geschaad. De woningen aan de Lanen voldoen aan de streefnorm uit de gebiedsvisie geurbelasting vanuit agrarische bedrijven in de gemeente 's-Hertogenbosch (5 oue/m³). Volgens de milieukwaliteitscriteria van het RIVM is sprake van een redelijk goed woon- en leefklimaat. Aan de vaste afstanden vanuit de te realiseren woningen in de Lanen tot aan het varkensbedrijf wordt voldaan. Gelet hierop kan worden geconcludeerd dat de varkenshouder niet in zijn belangen wordt geschaad en dat een acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd wordt.
Het agrarische bedrijf aan de Hustenweg 11 is bestemd als 'Wonen' in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan 'Kanaalpark'. Op deze locatie wordt nog slechts hobbymatig een beperkt aantal dieren gehouden. Van een milieucirkel is geen sprake meer.'
7. Paragraaf 5.5 (Geluid): Onder het kopje 'De Lanen' wordt de eerste zin vervangen door de volgende zin: 'De woonbuurt de Lanen krijgt de bestemming 'Wonen – Uit te werken – 2'.
8. Paragraaf 6.2 (Waterschapsbeleid): De laatste alinea is komen te vervallen.
9. Paragraaf 6.3 (Waterhuishouding): Het waterschap Aa en Maas heeft verzocht om een ambtshalve wijziging van de waterparagraaf. Het waterschap stelt voor in een bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan een korte uitwerking van de bergingscapaciteit/overige uitgangspunten van het totale watersysteem. Naar aanleiding van het verzoek van het waterschap is de volgende vervangende tekst ingevoegd tot aan de zin 'De Groote Wielen is in twee delen te splitsen': 'Het plangebied van De Groote Wielen valt onder het stroomgebied van waterschap Aa en Maas. In het stedenbouwkundig ontwerp van De Groote Wielen is reeds zoveel mogelijk rekening gehouden met de acht beleidsuitgangspunten van het waterschap. Het stedenbouwkundig ontwerp is vertaald in het voorliggende bestemmingsplan "De Groote Wielen". Hieronder is beschreven hoe met de verschillende wateraspecten wordt omgegaan. Dit is een korte samenvatting van het Waterhuishoudingsplan Als bijlage bij de toelichting is het Basiswaterlopenplan De Groote Wielen gevoegd.
In De Groote Wielen worden vuil water en regenwater gescheiden van elkaar. Voor het vuilwater wordt een apart systeem aangelegd. Dit water wordt verzameld en gaat via

pompinstallaties naar het rioolgemaal in Broekland. Dit gemaal pompt het water naar de rioolwaterzuivering in Ooijen.

De Groote Wielen heeft een gesloten watersysteem voor al het andere water niet zijnde huishoudelijk of industriële afvalwater. Dit betekent dat al het regenwater en kwelwater in normale omstandigheden in het gebied opgenomen wordt, daar opgeslagen en verdampt of verdwijnt via de ondergrond. Voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling en bijbehorende verhardingstoename is ruimte voor water nodig wanneer heftige neerslag zorgt voor snelle afstroming en peilstijgingen. Deze zogenaamde wateropgave is in de planvorming meegenomen, en verwerkt in verschillende delen in het plangebied. Deze delen zijn hieronder beschreven. In totaal is gerekend op een verhardingstoename van 156 ha; dit levert een bergingsopgave van ruim 62 duizend kubieke meter. In het plan wordt ca. 48 ha open water gerealiseerd, inclusief de Centrale Plas van 24 en 9 ha. Hiermee kan, bij een toegestane peilstijging van 30 cm, ruim voldoende water worden geborgen; ca. 144 duizend kubieke meter. Hieruit blijkt dat ook buien met een grotere herhalingstijd dan $T = 10$ in het systeem zelf geborgen kunnen worden.

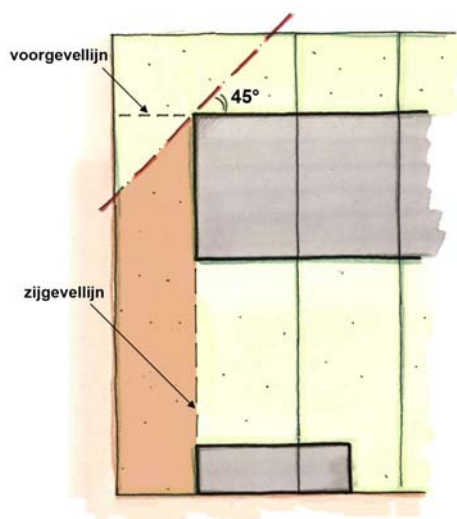
Getracht wordt om de waterkwaliteit zo goed mogelijk op peil te houden. De term zwemwater wordt gehanteerd om een kwaliteit aan te duiden. Maar die kwaliteit moet wel gehaald worden. Om dit te bereiken is de Watermachine ontworpen. Met de Watermachine wordt het water in beweging gehouden'.

10. Hoofdstuk 7: In dit hoofdstuk komt een aantal keren het woord 'ontheffing' voor. Aangezien de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht het woord 'afwijking' hanteert in plaats van 'ontheffing' is in dit hoofdstuk het woord 'ontheffing' vervangen door 'afwijkmogelijkheid van het bestemmingsplan'.
11. Paragraaf 7.3 (Bestemmingsplanregels): Ter verduidelijking van erfbebouwingsregeling binnen de bestemming 'Wonen' is de derde alinea komen te vervallen en is na de tweede alinea onder het kopje 'Artikel 12 Wonen' de volgende tekst en afbeelding ingevoegd: 'Binnen de bestemming 'Wonen' is de gemeentelijke erfbebouwingsregeling gelegd. De erfbebouwingsregeling regelt alle bouw mogelijkheden op een woonperceel met uitzondering van het bouwvlak. Om misverstanden te voorkomen met het oprichten van bouwwerken welke "omgevingsvergunningvrij voor de activiteit bouwen" zijn, is in de erfbebouwingsregeling aansluiting gezocht bij de inhoud en terminologie van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De belangrijkste kenmerken van de erfbebouwingsregeling zijn:
 - Bebouwing op het achtererfgebied en buiten het bouwvlak: dit betekent dat de regeling van toepassing is op het gebied op 1 meter achter de voorgevel van de woning, met uitzondering van hoekpercelen.
 - De hoogte bedraagt maximaal 3,20 meter, tenzij wordt gebouwd met hellende dakvlakken: de goothoogte bedraagt dan maximaal 3,20 meter en de nokhoogte bedraagt dan maximaal 4,50 meter.
 - Er mag maximaal 75 m² aan erfbebouwing worden opgericht, met dien verstande dat niet meer dan 50% van het achtererfgebied mag worden bebouwd.

De bovengenoemde punten vormen de belangrijkste onderdelen van de erfbebouwingsregeling. Er zijn echter diverse beperkingen en afwijkmogelijkheden in de regels opgenomen, waardoor de genoemde onderdelen kunnen worden beperkt of uitgebreid. Voor de bebouwing van hoekpercelen naast het hoofdgebouw is een aparte afwijkmogelijkheid in het bestemmingsplan opgenomen (in de woonbestemming). Dit is gedaan omdat bebouwing op hoekpercelen vaak een speciaal stedenbouwkundig karakter

heeft (aanzicht vanaf zowel de voorkant als de zijkant en hoekpercelen vormen de afronding van een rij woningen) en vanuit verkeerskundig oogpunt (inkijk in de zijstraat om aanrijdingen te voorkomen).

Onder een hoekperceel wordt verstaan een perceel, gelegen aan een hoek van twee wegen en/of het openbaar gebied. In de onderstaande tekening wordt met de oranje/bruine kleur het te bebouwen hoekperceel naast het hoofdgebouw aangegeven zoals wordt bedoeld met de afwijkingsbevoegdheid.



Voorwaarden voor erfbouw op hoekpercelen:

- de oppervlakte van de bebouwing mag maximaal 25 m² bedragen;
- de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven mogen niet onevenredig worden geschaad;
- de bebouwing dient te worden opgericht achter de denkbeeldige (verlengde) lijn die het snijpunt van de voorgevellijn en de zijgevellijn raakt en ligt onder een hoek van 45° ten opzichte van de voorgevellijn, maar niet door het bouwvlak van het betreffende hoofdgebouw heen gaat;
- de voorgevel van een aangebouwd bijgebouw dient evenwijdig te zijn aan de voorgevel van de hoofdbouw;
- de breedte van een aangebouwd bijgebouw bedraagt maximaal 3 meter.

Naast de bovenstaande voorwaarden kunnen er nadere eisen worden gesteld aan de minimale afstand van het bijgebouw tot de naar de openbare weg gekeerde zijdelingse perceelsgrens vanuit stedenbouwkundige opzet van de omgeving, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden en bezonning van de aangrenzende gronden.

Op een hoekperceel is, net als voor woningen die niet op een hoekperceel zijn gelegen, een afwijkingsmogelijkheid in het bestemmingsplan opgenomen om onder voorwaarden voor de voorgevellijn te kunnen bouwen (bijvoorbeeld een erker).

Voorwaarden afwijkingsmogelijkheid:

- de oppervlakte van de bebouwing mag maximaal 25 m² bedragen;

- de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven mogen niet onevenredig worden geschaad;
 - de stedenbouwkundige opzet van de omgeving mag niet onevenredig worden aangetast.
- De maximale oppervlakte van de bebouwing van 25 m² geldt voor het gehele voorerfgebied. Dit betekent dat de oppervlakte van alle bebouwing naast het hoofdgebouw (naast de zijgevellijn) en alle bebouwing voor de voorgevellijn tezamen niet meer dan 25 m² mag bedragen.
12. Paragraaf 7.3 (Bestemmingsplanregels): Eerder is vermeld dat de milieucirkel van het agrarische bedrijf aan de Hustenweg 11 en Gewande 1a respectievelijk is komen te vervallen en is verkleind. Gelet hierop zijn de tekst over de wijzigingsbevoegdheid (in subparagraaf 7.3.2 Hoofdstuk 2 en in Bestemmingsregels, Artikel 3 Agrarisch – Agrarisch Bedrijf – 1, 3^e alinea) en de term ‘algemene aanduidingsregels’, die betrekking heeft op het omgevingsvergunningstelsel voor archeologie (in subparagraaf 7.7.3, Hoofdstuk 3 Algemene regels) komen te vervallen.
 13. Paragraaf 7.3 (Bestemmingsplanregels): Onder het kopje ‘Artikel 10 Verkeer’ is een nieuwe laatste zin toegevoegd, luidende: Voor het mogelijk maken van de grotere verkeerskundige en waterhuishoudkundige voorzieningen zoals de bruggen over de Groote Wielenplas is de aanduiding ‘water’ opgenomen.
 14. Paragraaf 7.3 (Bestemmingsplanregels): Onder het kopje ‘Artikel 16 Centrum – Uit te werken’ is de verwijzing naar artikel 10 vervangen door artikel 12.
 15. Economische uitvoerbaarheid (hoofdstuk 8): Na de eerste alinea is de tekst geactualiseerd en luidt als volgt ‘De in dit bestemmingsplan opgenomen wijzigingen hebben financiële consequenties zowel wat betreft de investeringen als de opbrengsten. Het exploitatiesaldo zal echter naar verwachting van deze aanpassingen niet wezenlijk wijzigen. In de grondexploitatie is rekening gehouden met de invloed van de kredietcrisis op de fasering, kosten en opbrengsten binnen dit plan. De grondexploitatie is sluitend. De gronden waar bouwmogelijkheden ontstaan, zijn volledig in eigendom van de gemeente. Hiermee is kostenverhaal verzekerd. Zodoende blijft er sprake van een financieel-economisch haalbaar plan.’
 16. Redactionele onvolkomenheden zijn gecorrigeerd.

Verbeelding

1. Agrarisch – Agrarisch Bedrijf – 1 (artikel 3): Het agrarische bedrijf aan de Hustenweg 11 is bestemd als ‘Wonen’ in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan ‘Kanaalpark’. Op deze locatie worden nog slechts hobbymatig een beperkt aantal dieren gehouden. Van een milieucirkel is geen sprake meer.
Uit het Geuronderzoek Wet Milieubeheer voor een agrarisch bedrijf aan de Gewande 1a te 's-Hertogenbosch, rapportnummer: 3046a10110 d.d. 25 januari 2010 door G&O Consult blijkt dat het agrarische bedrijf een kleinere milieucirkel heeft. Deze kleinere milieucirkel van het agrarische bedrijf Gewande 1A valt niet meer over het plangebied van De Groote Wielen. Doordat de milieucirkels van de beide agrarische bedrijven niet meer over het plangebied De Groote Wielen vallen, is in de Lanen de bestemming ‘Agrarisch – Agrarisch Bedrijf – 1’ gewijzigd in de bestemming ‘Wonen – Uit te werken - 2’ en is tevens de gebiedsaanduiding ‘Wro-zone – wijzigingsgebied 3’ komen te vervallen. De benaming van de bestemming ‘Agrarisch – Agrarisch Bedrijf – 2’ is veranderd in ‘Agrarisch – Agrarisch Bedrijf – 1’ en de artikelen zijn hernummerd.

2. Sport (artikel 9): Het bouwvlak van het meeste oostelijk veld van voetbalvereniging OJC is aan de oostzijde vergroot. Hierdoor komt de dugout binnen het bouwvlak te liggen.
3. Verkeer (artikel 10): Ter plaatse van de bestemming 'Kantoor – Uit te werken' zijn de plan- en bestemmingsgrens aan de noordzijde van deze bestemming in zeer beperkte mate verschoven in verband met het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart.
4. Verkeer (artikel 10): Om verkeerskundige en waterhuishoudkundige voorzieningen, waarvan de afmetingen ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan niet bekend zijn, zoals de bruggen over de Groote Wielenplas mogelijk te maken is op een aantal plekken de aanduiding 'water' toegevoegd.
5. Verkeer (artikel 10): De parkeervoorzieningen achter de woningen Groote Wielenlaan 4 t/m 26, die collectief eigendom zijn bij de bewoners van de aangrenzende woningen zijn bestemd als 'Verkeer' met de aanduiding 'parkeerterrein'. In het ontwerp bestemmingsplan was dit terrein bestemd als 'Wonen'
6. Water (artikel 11): Ter plaatse van het complex 'De Driehoek' aan de Rodenborchweg zijn de bestemmingsvlakken van 'Water', 'Verkeer' en 'Groen' aangepast overeenkomstig de feitelijke situatie. De watergang is feitelijk groter dan op de verbeelding is weergegeven.
7. Water (artikel 11): Ter plaatse van het complex 'Klooster Baptist' aan de Vlietdijk zijn de bestemmingsvlakken 'Water' en 'Groen' aangepast overeenkomstig de feitelijke situatie. De watergang is feitelijk breder dan op de verbeelding is weergegeven.
8. Wonen (artikel 12): In verband met voortschrijdend inzicht worden ter plaatse van het project Aquamarijn in De Watertuinen de gestapelde woningen vervangen door aaneengebouwde woningen. De aanduiding 'gestapeld' is komen te vervallen. De aanduiding 'aaneengebouwd' is toegevoegd.
9. Wonen (artikel 12): Voor de woningen aan de Mosasingel in Broekland Noord is de woningtypologie gewijzigd in aaneengebouwde woningen en is een maximum aantal bouwlagen van 2 en 3 opgenomen. De nog te bouwen kopwoningen in Broekland Noord zijn voorzien van de bouwaanduiding 'plat dak'. Daarnaast is het bouwvlak enigszins aangepast.
10. Wonen (artikel 12): Het bouwvlak van Zwanebloemweg 16 in Broekland staat evenwijdig op de weg, terwijl de woning haaks op de weg is geprojecteerd. Het bouwvlak is aangepast (kwart slag gedraaid).
11. Wonen (artikel 12): Op de analoge verbeelding (de papieren afdruk en het pdf bestand op de gemeentelijke website) staat ter plaatse van de Zwanebloemweg in Broekland de aanduiding 'maximum breedte'. Deze aanduiding ontbreekt op de digitale verbeelding op de landelijke website ruimtelijkeplannen.nl. De aanduiding 'maximum bouwbreedte' is toegevoegd op de digitale verbeelding.
12. Wonen (artikel 12): Voor de woningen aan de oostzijde van de Cadansstraat in De Hoven zijn de aanduidingen 'twee-aaneen', 'specifieke bouwaanduiding - geschakeld' en 'kap' toegevoegd.
13. Wonen (artikel 12): Voor de woningen aan oostzijde van de Octaafstraat in De Hoven zijn de aanduidingen 'vrijstaand', 'twee-aaneen' en 'specifieke bouwaanduiding - geschakeld' toegevoegd.
14. Wonen (artikel 12): Voor de woningen aan de Suiteweg in De Hoven is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dakvorm' toegevoegd.
15. Wonen (artikel 12): Voor de woningen aan de Indigoweg is -ten behoeve van het uitbreiden van de tweede bouwlaag- de diepte van de bouwvlakken vergroot en zijn dakopbouwen mogelijk gemaakt.

16. Wonen (artikel 12): De bouwvlakken aan de Ouvertureweg zijn vervangen door één groot bouwvlak. Verder is de aanduiding 'vrijstaand' toegevoegd.
17. Wonen (artikel 12): De bouwvlakken en aanduidingen aan de zuidwestzijde van De Groote Wielenlaan en aan het Cantatehof in De Hoven zijn in overeenstemming met de meest actuele bouwplannen gebracht.
18. Wonen (artikel 12): Het bouwvlak aan de zuidoostzijde van de Preludehof in De Hoven is in overeenstemming met de feitelijke situatie gebracht.
19. Wonen (artikel 12): De feitelijke situatie ter plaatse van het perceel Ariastraat 45 in De Hoven is in overeenstemming met de bestemmingen 'Wonen' en 'Verkeer'.
20. Wonen (artikel 12): De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – vlonders 1' achter de woningen aan het Deltapark is aangepast. De begrenzing van de aanduiding is in overeenstemming met de perceelsgrenzen gebracht.
21. Wonen (artikel 12): Ter plaatse van de woning Groote Wielenlaan 225 in Broekland is het aantal bouwlagen ter plaatse van de bijgebouwen verlaagd van 3 naar 1. De bijgebouwen betreffen de berging en de entree naar de woning.
22. Wonen (artikel 12): De vrijstaande bijgebouwen achter de woningen Groote Wielenlaan 199 t/m 225 in Broekland zijn bestemd als 'Wonen'. In het ontwerp bestemmingsplan waren deze bijgebouwen bestemd als 'Verkeer'.
23. Wonen (artikel 12): Ter plaatse van de woningen Groote Wielenlaan 80 t/m 118 is de aanduiding 'gestapeld' toegevoegd.
24. Wonen (artikel 12): Ter plaatse van de woningen aan De Buis, De Brik, De Boeier, Het Blokschip, De Blazer en De Bark (in Broekland) is de bouwaanduiding 'plat dak' opgenomen.
25. Wonen (artikel 12): Ter plaatse van de woningen aan de Amberstraat (in Broekland) is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dakvorm' opgenomen.
26. Wonen (artikel 12): Ter plaatse van de woningen aan de noordwestzijde van de Groote Wielenlaan (in De Hoven) is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dakvorm' komen te vervallen en is het aantal bouwlagen van één naar twee verhoogd.
27. Wonen – 1 (artikel 13): De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing' bij de woningen aan de Kreekdam in De Watertuinen is aangepast. Hierdoor komen de overkappingen in zijn geheel binnen de aanduiding te liggen.
28. Wonen – 1 (artikel 13): Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing' van de hoekwoningen in de twee meest zuidelijke rijen aaneengebouwde woningen aan De Groote Reede is de aanduiding 'parkeergarage' toegevoegd. Hiermee worden de bijgebouwen op de overbouwing geregeld.
29. Wonen – 1 (artikel 13): Ter plaatse van de woningen aan De Wieldam (in De Watertuinen) is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dakvorm' opgenomen.
30. Kantoor – uit te werken (artikel 16): Ter plaatse van de bestemming 'Kantoor – Uit te werken' zijn de plan- en bestemmingsgrens aan de noordzijde van deze bestemming in zeer beperkte mate verschoven in verband met het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart.
31. Algemene aanduidingsregels (artikel 24): Dit artikel is komen te vervallen. Uit archeologische onderzoeken voor twee gebieden is gebleken dat er geen aanwijzingen zijn voor archeologische vindplaatsen. In verband met het graven van de Groote Wielenplas met behulp van een zandzuiger en de kleine kans op aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen is ter plaatse van het derde gebied afgezien van archeologisch onderzoek.

Regels

1. Begrippen (artikel 1): De begrippen 'achtererfgebied', 'voorerfgebied', 'voorgevellijn' en 'zijgevellijn' zijn toegevoegd en de begrippen 'bijgebouw' en 'erf' hebben een nieuwe omschrijving. De nieuwe begrippen en omschrijvingen luiden als volgt:
 - a. achtererfgebied: een erf aan de achterkant en de niet naar een openbaar toegankelijk gekeerde zijkant, op meer dan 1 meter van de voorkant van het hoofdgebouw.
 - b. bijgebouw: een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw. Een bijgebouw kan zijn een aangebouwd bijgebouw in de vorm van een aanbouw of een uitbouw, dan wel een vrijstaand bijgebouw.
 - c. erf: al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw.
 - d. voorerfgebied: erf dat geen onderdeel uitmaakt van het achtererfgebied.
 - e. voorgevellijn: denkbeeldige lijn die strak loopt langs de voorgevel van een gebouw tot aan de perceelsgrenzen.
 - f. zijgevellijn: denkbeeldige lijn die strak loopt langs de zijgevel van een gebouw tot aan de perceelsgrenzen.
2. Wijze van meten (artikel 2): Bij 'bebouwingspercentage' is het woord 'kaart' vervangen door 'verbeelding'.
3. Agrarisch – Agrarisch bedrijf – 1 (artikel 3): Het agrarische bedrijf aan de Hustenweg 11 is bestemd als 'Wonen' in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan 'Kanaalpark'. Op deze locatie worden nog slechts hobbymatig een beperkt aantal dieren gehouden. Van een milieucirkel is geen sprake meer.

Uit het Geuronderzoek Wet Milieubeheer voor een agrarisch bedrijf aan de Gewande 1a te 's-Hertogenbosch, rapportnummer: 3046al0110 d.d. 25 januari 2010 door G&O Consult blijkt dat het agrarische bedrijf een kleinere milieucirkel heeft. Hierdoor valt de milieucirkel van het agrarische bedrijf Gewande 1A niet meer over het plangebied van De Groote Wielen. Doordat de milieucirkels van de beide agrarische bedrijven niet meer over het plangebied De Groote Wielen vallen, is in de Lanen de bestemming 'Agrarisch – Agrarisch Bedrijf – 1' gewijzigd in de bestemming 'Wonen – Uit te werken - 2' en is tevens de gebiedsaanduiding 'Wro-zone – wijzigingsgebied 3' komen te vervallen.
4. Agrarisch – Agrarisch bedrijf – 1 (artikel 3): In de titel van lid 3.7 is de zinsnede 'of van' vervangen door het woord 'en'.
5. Agrarisch – Agrarisch bedrijf – 1 (artikel 3): In lid 3.7 is de zinsnede 'schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning)...' vervangen door het woord 'omgevingsvergunning'.
6. Agrarisch – Agrarisch bedrijf – 1 (artikel 3): In lid 3.2.4 is sub a komen te vervallen. In hetzelfde lid is in sub e toegevoegd de zinsnede 'met uitzondering van het bepaalde onder g'.
7. Agrarisch – Agrarisch bedrijf – 2 (artikel 4): In lid 4.2.4, sub a is de zinsnede 'de overige andere' komen te vervallen. In lid 4.2.4 is na sub a een nieuw sub b ingevoegd, luidende: 'de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 2 meter bedragen met uitzondering van het bepaalde onder sub c'. Het oude sub b is hernoemd tot sub c.

8. Agrarisch – Agrarisch bedrijf – 2 (artikel 4): In lid 4.7 is de zinsnede 'schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning)...' vervangen door het woord 'omgevingsvergunning'.
9. Bedrijf (artikel 5): In lid 5.1, sub j is na de zinsnede 'specifieke vorm van sport' het woord 'fitnesscentrum' toegevoegd.
10. Bedrijf (artikel 5): In lid 5.2.3, sub a is de zinsnede 'met uitzondering van het bepaalde onder sub b' toegevoegd.
11. Bedrijf (artikel 5): In lid 5.3, sub f is de zinsnede 'kunnen burgemeester en wethouders nadere eisen stellen met betrekking tot de situering van de bebouwing aan de waterkant'.
12. Bedrijf – Nutsvoorziening (artikel 6): In lid 6.2.1, sub a is de zinsnede 'in de bestemming' komen te vervallen. In sub b van lid 6.2.1 is de zinsnede 'in de bestemming' vervangen door 'op de verbeelding'.
13. Bedrijf – Nutsvoorziening (artikel 6): In lid 6.2.2, sub a is de zinsnede 'met uitzondering van het bepaalde onder sub c' toegevoegd.
14. Groen (artikel 7): In lid 7.1 is na sub c een nieuw sub d ingevoegd, luidende: 'standplaatsen en terrassen'. Het oude sub d is hernummerd tot sub e. In sub e en f is na de zinsneden 'waterberging' en 'specifieke vorm van groen - waterzuivering' het woord 'tevens' ingevoegd.
15. Groen (artikel 7): In lid 7.7.2, sub a is de zinsnede 'met uitzondering van het bepaalde onder sub c' toegevoegd.
16. Maatschappelijk (artikel 8): In lid 8.2.3, sub a is de zinsnede 'met uitzondering van het bepaalde onder sub c' toegevoegd.
17. Maatschappelijk (artikel 8): In lid 8.6, sub c is de zinsnede 'zoals ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan was' toegevoegd.
18. Maatschappelijk (artikel 8): Ter verduidelijking is in lid 8.6, sub d na het woord 'uit' het woord 'voorafgaand' ingevoegd.
19. Sport (artikel 9): In lid 9.1 (bestemmingsomschrijving) is de functie 'verenigingsleven' toegevoegd.
20. Sport (artikel 9): In lid 9.2.3 zijn sub a en b samengevoegd tot het nieuwe sub a, luidende: 'de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals ballenvangers en lichtmasten mag maximaal 10 meter bedragen'.
21. Verkeer (artikel 10): In lid 10.1 is na sub d een nieuw sub e ingevoegd, luidende: 'standplaatsen en terrassen'.
22. Verkeer (artikel 10): In het nieuwe sub f en g van lid 10.1 is na de aanduidingen 'garage' en 'parkeerterrein' het woord 'tevens' toegevoegd.
23. Verkeer (artikel 10): In het nieuwe sub j van lid 10.1 is na het woord 'bijbehorende verhardingen' het woord 'verkeerskundige voorzieningen' toegevoegd.
24. Verkeer (artikel 10): Om verkeerskundige en waterhuishoudkundige voorzieningen, waarvan de afmetingen ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan niet bekend zijn zoals de bruggen over de Groote Wielenplas mogelijk te maken, is op een aantal plekken de aanduiding 'water' toegevoegd op de verbeelding en zijn de regels van de bestemming 'Verkeer' aangepast. In lid 10.1 is een nieuw sub h toegevoegd, luidende: 'ter plaatse van de aanduiding 'water' zijn tevens verkeerskundige en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan'. In lid 10.2.3 is sub b komen te vervallen, is sub c het nieuwe sub b geworden en is een nieuw sub c toegevoegd, luidende: ter plaatse van de aanduiding 'water' zijn tevens verkeerskundige en waterhuishoudkundige voorzieningen zoals bruggen toegestaan'. In sub a en het nieuwe sub b is toegevoegd de zinsnede 'met uitzondering van het bepaalde onder sub c'.

25. Verkeer (artikel 10): Lid 10.2.2 is als volgt aangepast: 'Ter plaatse van de aanduiding 'garage' mogen garageboxen worden gebouwd met dien verstande dat de oppervlakte en goot- en bouwhoogte van een garagebox niet meer mogen bedragen zoals die ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan waren'.
26. Water (artikel 11): In lid 11.2.4, sub a.2 is de zinsnede 'de dam met' komen te vervallen.
27. Wonen (artikel 12): In lid 12.1, sub a is na de zinsnede 'wonen in de vorm van woningen' de zinsnede 'niet zijnde woonwagens' toegevoegd.
28. Wonen (artikel 12): In lid 12.1, sub e en lid 12.2.2, sub m het woord 'tevens' vervangen door het woord 'uitsluitend'.
29. Wonen (artikel 12): Lid 12.2.2, sub h is als volgt aangepast: 'Indien een bouwvlak is voorzien van meerdere aanduidingen voor verschillende woningtypen dan zijn deze aangeduide typen toegestaan.'
30. Wonen (artikel 12): Ter verduidelijking van lid 12.2.2, sub j is het als volgt aangepast: 'De afstanden tot de zijdelingse perceelsgrens mogen tenzij anders is aangegeven op de verbeelding niet minder bedragen dan:
 1. voor vrijstaande woningen ter plaatse van de aanduiding 'vrijstaand': aan beide zijden 3 meter;
 2. voor halfvrijstaande en geschakelde woningen ter plaatse van de aanduiding 'twee-aaneen' en de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - geschakeld': aan één zijde 3 meter'.
31. Wonen (artikel 12): In lid 12.2.2, sub l.4 is als volgt aangepast: ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dakvorm' mogen de dakvorm, de dakopbouw en de bouwhoogte niet worden aangepast'.
32. Wonen (artikel 12): In lid 12.2.2, sub l is een bepaling toegevoegd, luidende: 'Indien een bouwvlak is voorzien van meerdere aanduidingen voor verschillende dakvormen dan zijn deze aangeduide dakvormen toegestaan.'
33. Wonen (artikel 12): In verband met aanpassing van het gemeentelijk Handboek digitale bestemmingsplannen aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn de leden 12.2.3, 12.2.4, 12.4.1, 12.4.2, 12.4.3 en 12.4.4 als volgt aangepast:
 - 12.2.3 Bijgebouwen
Binnen deze bestemming mogen bijgebouwen ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:
 - a. bijgebouwen in de vorm van aan- of uitbouwen van het hoofdgebouw of in de vorm van vrijstaande bijgebouwen zijn toegestaan binnen het bouwvlak en binnen het achtererfgebied. Voor bijgebouwen in het bouwvlak is het bepaalde in lid 12.2.2, sub k.1 van overeenkomstige toepassing en voor bijgebouwen in het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, gelden de bepalingen in 12.2.3 sub b tot en met sub k;
 - b. het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag niet meer dan 50% worden bebouwd;
 - c. het onbebouwd blijvende deel van het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag geen kleinere aaneengesloten oppervlakte krijgen dan 25 m²;
 - d. met inachtneming van het bepaalde in 12.2.3 sub b bedraagt het maximale gezamenlijke grondoppervlak van de bijgebouwen in het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, 75 m²;
 - e. voor zover de oppervlakte van het bouwperceel groter is dan 750 m² en de resterende omvang van het bouwperceel achter het bouwvlak meer bedraagt dan 200 m² mag het onder 12.2.3 sub d geregelde maximale gezamenlijke grondoppervlak worden vermeerderd tot 10% van de omvang van het bouwperceel, tot in totaal 100 m²;
 - f. de maximale bouwhoogte bedraagt 3,20 meter;

- g. indien met hellende dakvlakken wordt gebouwd, bedraagt de maximale goothoogte 3,20 meter, de maximale bouwhoogte 4,50 meter en de dakhelling maximaal 50° ten opzichte van het horizontale vlak;
- h. gebouwen met één hellend dakvlak zijn uitsluitend mogelijk bij een aanbouw tegen de zij- en/of achterkant van het hoofdgebouw (aankappingen); hierbij bedraagt de maximale goothoogte 3,20 meter en de maximale bouwhoogte 4,50 meter;
- i. dakterrassen zijn niet toegestaan;
- j. ter plaatse van de aanduiding 'plat dak' dienen de bijgebouwen te worden afgedekt met een plat dak.
- k. de oppervlakte en de bouwhoogte van nutsvoorzieningen mogen maximaal 10 m² en 3,50 meter bedragen.

12.2.4 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming zijn, met uitzondering van erfafscheidingen, uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak en het achtererfgebied;
- b. het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag niet meer dan 50% worden bebouwd;
- c. het onbebouwd blijvende deel van het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag geen kleinere aaneengesloten oppervlakte krijgen dan 25 m²;
- d. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag, met uitzondering van het bepaalde in 12.2.4, sub e ten hoogste 3 meter bedragen;
- e. terrein- en erfafscheidingen mogen van af de voet gemeten maximaal 1 meter hoog zijn, tenzij de afscheiding achter de voorgevelrooilijn wordt geplaatst. In geval de plaatsing achter de voorgevelrooilijn geschiedt, mag de hoogte niet meer dan 2 meter bedragen.

12.4.1 Afwijken met betrekking tot parkeervoorzieningen

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.1, mits:

- a. de noodzakelijke parkeervoorzieningen op eigen terrein in onvoldoende mate kunnen worden gerealiseerd en op andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien; en
- b. de situering van de parkeerplaatsen het stedenbouwkundig beeld van de omgeving, de verkeersveiligheid en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet onevenredig aantast.

12.4.2 Afwijken met betrekking tot de hoofdbebouwing

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.2, sub I ten behoeve van het bouwen van een lessenaarsdak, voorzover ter plaatse een kap is toegestaan, met een dakhelling van 15° tot 75° en waarvan de hoogte maximaal 5 meter mag bedragen.
- b. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.2, sub I ten behoeve van het bouwen van een dakopbouw op een plat dak, met dien verstande dat:
 - 1. indien de dakopbouw wordt voorzien van een plat dak (dakhelling 0°), mag de hoogte van de dakopbouw niet meer dan 3 meter bedragen;
 - 2. indien de dakopbouw wordt voorzien van kap of lessenaarsdak met een dakhelling van 15° tot 75° of een boogvorm kap mag de hoogte van de dakopbouw niet meer dan 4,50 meter bedragen.

12.4.3 Afwijken met betrekking tot bijgebouwen

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.3, sub a voor het bouwen van bijgebouwen in het voorerfgebied met dien verstande dat:
1. de gezamenlijke oppervlakte van alle bouwwerken in het voorerfgebied maximaal 25 m² mag bedragen;
 2. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mogen worden geschaad;
 3. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast;
 4. voor het bouwen naast de zijgevellijn van het hoofdgebouw op hoekpercelen gelden naast het bovenstaande de volgende voorwaarden:
 - de bebouwing dient te worden opgericht achter de denkbeeldige (verlengde) lijn die het snijpunt van de voorgevellijn en de zijgevellijn raakt en ligt onder een hoek van 45° ten opzichte van de voorgevellijn, maar niet door het bouwvlak van het betreffende hoofdgebouw heen gaat;
 - de voorgevel van een aangebouwd bijgebouw dient evenwijdig te zijn aan de voorgevel van de hoofdbebouwing;
 - de maximale breedte van een aangebouwd bijgebouw bedraagt 3 meter;
 - nadere eisen kunnen worden gesteld aan de minimale afstand van het bijgebouw tot de naar de openbare weg gekeerde zijdelingse perceelsgrens vanuit stedenbouwkundige opzet van de omgeving, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden en bezonning van de aangrenzende gronden.
- b. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.3, sub b met dien verstande dat:
1. slechts mag worden afgeweken ten behoeve van de bouw van een bijzondere woonvoorziening;
 2. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mag worden geschaad;
 3. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast.
- c. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.3, sub c met dien verstande dat:
1. het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, kleiner moet zijn dan 50 m²;
 2. slechts met een omgevingsvergunning mag worden afgeweken ten behoeve van de bouw van een bijzondere woonvoorziening of indien de oppervlakte van het hoofdgebouw niet meer bedraagt dan 40 m²;
 3. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mag worden geschaad;
 4. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast.
- d. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de in lid 12.2.3 aangegeven maten en/of percentages, met dien verstande dat:
1. er alleen met een omgevingsvergunning mag worden afgeweken ten behoeve van een logische en zorgvuldige inpassing en/of aanpassing van een bouwplan aan de bijzondere omstandigheden van een eigen of naastgelegen bouwperceel en de daarop aanwezige bebouwing;

2. de overschrijding maximaal 10% van de aangegeven maten en/of percentages mag bedragen, met dien verstande, dat ten aanzien van de in lid 12.2.3, sub g en h bepaalde maximum hoogte een overschrijding tot maximaal 5,50 meter is toegestaan voor wat betreft erfbebouwing voorzover gelegen naast en tussen hoofdgebouwen;
 3. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mogen worden aangetast;
 4. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet mag worden aangetast.
 - e. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de het bepaalde in lid 12.2.3, sub i voor dakterrassen bij woningen mits geen sprake is van onevenredige privacy-aantasting.
- 12.4.4 Afwijken met betrekking tot bouwwerken, geen gebouwen zijnde
- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.4, sub a voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde in het voorerfgebied, mits:
 1. de oppervlakte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer bedraagt dan 18 m²;
 2. de gezamenlijke oppervlakte van alle bouwwerken in het voorerfgebied maximaal 25 m² mag bedragen;
 3. de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 3 meter bedraagt;
 4. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mogen worden geschaad;
 5. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast.
 - b. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.4, sub e met betrekking tot de voorgeschreven hoogtemaat voor erfafscheidingen tot respectievelijk 1,5 meter en 2,5 meter, uitsluitend voor open, pergola-achtige constructies.
34. Wonen – 1 (artikel 13): In lid 13.1, sub a is na de zinsnede 'wonen in de vorm van woningen' de zinsnede 'niet zijnde woonwagens' toegevoegd.
 35. Wonen – 1 (artikel 13): In lid 13.1, sub b is na de aanduiding 'parkeergarage' het woord 'tevens' toegevoegd.
 36. Wonen – 1 (artikel 13): In lid 13.1, sub c en lid 13.2.2, sub j is het woord 'tevens' vervangen door het woord 'uitsluitend'.
 37. Wonen – 1 (artikel 13): Ter verduidelijking van lid 13.2.2, sub g is het als volgt aangepast: 'De afstanden tot de zijdelingse perceelsgrens mogen tenzij anders is aangegeven op de verbeelding niet minder bedragen dan:
 1. voor vrijstaande woningen ter plaatse van de aanduiding 'vrijstaand': aan beide zijden 3 meter;
 2. voor halfvrijstaande woningen ter plaatse van de aanduiding 'twee-aaneen': aan één zijde 3 meter'.
 38. Wonen – 1 (artikel 13): In lid 13.2.2, sub i.4 is als volgt aangepast: ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dakvorm' mogen de dakvorm, de dakopbouw en de bouwhoogte niet worden aangepast'.
 39. Wonen – 1 (artikel 13): In lid 13.2.5, sub b.1 is na 'het bepaalde in 13.2.3' de zinsnede '(met uitzondering van sub i van lid 13.2.3)' toegevoegd.

40. Wonen – 1 (artikel 13): In verband met aanpassing van het gemeentelijk Handboek digitale bestemmingsplannen aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is lid 13.2.3, 13.2.4, 13.4.1, 13.4.2, 13.4.3 en 13.4.4 als volgt aangepast:

13.2.3 Bijgebouwen

Binnen deze bestemming mogen bijgebouwen ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bijgebouwen in de vorm van aan- of uitbouwen van het hoofdgebouw of in de vorm van vrijstaande bijgebouwen zijn toegestaan binnen het bouwvlak en binnen het achtererfgebied. Voor bijgebouwen in het bouwvlak is het bepaalde in lid 13.2.2, sub h.1 van overeenkomstige toepassing en voor bijgebouwen in het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, gelden de bepalingen in 13.2.3 sub b tot en met sub j;
- b. het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag niet meer dan 50% worden bebouwd;
- c. het onbebouwd blijvende deel van het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag geen kleinere aaneengesloten oppervlakte krijgen dan 25 m²;
- d. met inachtneming van het bepaalde in 13.2.3, sub b bedraagt het maximale gezamenlijke grondoppervlak van de bijgebouwen in het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, 75 m²;
- e. voor zover de oppervlakte van het bouwperceel groter is dan 750 m² en de resterende omvang van het bouwperceel achter het bouwvlak meer bedraagt dan 200 m² mag het onder 13.2.3, sub d geregelde maximale gezamenlijke grondoppervlak worden vermeerderd tot 10% van de omvang van het bouwperceel, tot in totaal 100 m²;
- f. de maximale bouwhoogte bedraagt 3,20 meter;
- g. indien met hellende dakvlakken wordt gebouwd, bedraagt de maximale goothoogte 3,20 meter, de maximale bouwhoogte 4,50 meter en de dakhelling maximaal 50° ten opzichte van het horizontale vlak;
- h. gebouwen met één hellend dakvlak zijn uitsluitend mogelijk bij een aanbouw tegen de zij- en/of achterkant van het hoofdgebouw (aankappingen); hierbij bedraagt de maximale goothoogte 3,20 meter en de maximale bouwhoogte 4,50 meter;
- i. dakterrassen zijn niet toegestaan;
- j. de oppervlakte en de bouwhoogte van nutsvoorzieningen mogen maximaal 10 m² en 3,50 meter bedragen.

13.2.4 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming zijn, met uitzondering van erfafscheidingen, uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak en het achtererfgebied;
- b. het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag niet meer dan 50% worden bebouwd;
- c. het onbebouwd blijvende deel van het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, mag geen kleinere aaneengesloten oppervlakte krijgen dan 25 m²;
- d. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag, met uitzondering van het bepaalde in 13.2.4, sub e, ten hoogste 3 meter bedragen;
- e. terrein- en erfafscheidingen mogen van af de voet gemeten maximaal 1 meter hoog zijn, tenzij de afscheiding achter de voorgevelrooilijn wordt geplaatst. In geval de plaatsing achter de voorgevelrooilijn geschiedt, mag de hoogte niet meer dan 2 meter bedragen.

13.4.1 Afwijken met betrekking tot parkeervoorzieningen

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.1, mits:

- a. de noodzakelijke parkeervoorzieningen op eigen terrein in onvoldoende mate kunnen worden gerealiseerd en op andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien; en
- b. de situering van de parkeerplaatsen het stedenbouwkundig beeld van de omgeving, de verkeersveiligheid en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet onevenredig aantast.

13.4.2 Afwijken met betrekking tot de hoofdbebouwing

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.2, sub i ten behoeve van het bouwen van een lessenaarsdak, voorzover ter plaatse een kap is toegestaan, met een dakhelling van 15° tot 75° en waarvan de hoogte maximaal 5 meter mag bedragen.
- b. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.2, sub i ten behoeve van het bouwen van een dakopbouw op een plat dak, met dien verstande dat:
 1. indien de dakopbouw wordt voorzien van een plat dak (dakhelling 0°), mag de hoogte van de dakopbouw niet meer dan 3 meter bedragen;
 2. indien de dakopbouw wordt voorzien van kap of lessenaarsdak met een dakhelling van 15° tot 75° of een boogvorm kap mag de hoogte van de dakopbouw niet meer dan 4,50 meter bedragen.

13.4.3 Afwijken met betrekking tot bijgebouwen

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.3, sub a voor het bouwen van bijgebouwen in het voorerfgebied met dien verstande dat:
 1. de gezamenlijke oppervlakte van alle bouwwerken in het voorerfgebied maximaal 25 m² mag bedragen;
 2. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mogen worden geschaad;
 3. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast;
 4. voor het bouwen naast de zijgevellijn van het hoofdgebouw op hoekpercelen gelden naast het bovenstaande de volgende voorwaarden:
 - de bebouwing dient te worden opgericht achter de denkbeeldige (verlengde) lijn die het snijpunt van de voorgevellijn en de zijgevellijn raakt en ligt onder een hoek van 45° ten opzichte van de voorgevellijn, maar niet door het bouwvlak van het betreffende hoofdgebouw heen gaat;
 - de voorgevel van een aangebouwd bijgebouw dient evenwijdig te zijn aan de voorgevel van de hoofdbebouwing;
 - de maximale breedte van een aangebouwd bijgebouw bedraagt 3 meter;
 - nadere eisen kunnen worden gesteld aan de minimale afstand van het bijgebouw tot de naar de openbare weg gekeerde zijdelingse perceelsgrens vanuit stedenbouwkundige opzet van de omgeving, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden en bezonning van de aangrenzende gronden.
- b. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.3, sub b met dien verstande dat:
 1. slechts mag worden afgeweken ten behoeve van de bouw van een bijzondere woonvoorziening;

2. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mag worden geschaad;
 3. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast.
- c. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.3, lid c met dien verstande dat:
1. het achtererfgebied, niet zijnde het bouwvlak, kleiner moet zijn dan 50 m²;
 2. slechts met een omgevingsvergunning mag worden afgeweken ten behoeve van de bouw van een bijzondere woonvoorziening of indien de oppervlakte van het hoofdgebouw niet meer bedraagt dan 40 m²;
 3. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mag worden geschaad;
 4. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast.
- d. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de in lid 13.2.3 aangegeven maten en/of percentages, met dien verstande dat:
1. er alleen met een omgevingsvergunning mag worden afgeweken ten behoeve van een logische en zorgvuldige inpassing en/of aanpassing van een bouwplan aan de bijzondere omstandigheden van een eigen of naastgelegen bouwperceel en de daarop aanwezige bebouwing;
 2. de overschrijding maximaal 10% van de aangegeven maten en/of percentages mag bedragen, met dien verstande, dat ten aanzien van de in lid 13.2.3 onder g en h bepaalde maximum hoogte een overschrijding tot maximaal 5,50 meter is toegestaan voor wat betreft erfbebouwing voorzover gelegen naast en tussen hoofdgebouwen;
 3. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mogen worden aangetast;
 4. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet mag worden aangetast.
- e. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de het bepaalde in lid 13.2.3, sub i voor dakterrassen bij woningen mits geen sprake is van onevenredige privacy-aantasting.
- 13.4.4 Afwijken met betrekking tot bouwwerken, geen gebouwen zijnde
- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.4, sub a voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde in het voorerfgebied, mits:
1. de oppervlakte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer bedraagt dan 18 m²;
 2. de gezamenlijke oppervlakte van alle bouwwerken van alle bouwwerken in het voorerfgebied maximaal 25 m² mag bedragen;
 3. de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, 3 meter bedraagt;
 4. de bezonning en het uitzicht van de naastgelegen erven niet onevenredig mogen worden geschaad;
 5. de stedenbouwkundige opzet van de omgeving niet onevenredig mag worden aangetast.
- b. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 13.2.4, sub e met betrekking tot de voorgeschreven hoogtemaat voor erfafscheidingen tot

respectievelijk 1,50 meter en 2,50 meter, uitsluitend voor open, pergola-achtige constructies.

41. Wonen – 2 (artikel 14): In lid 14.1, sub a is na de zinsnede 'wonen in de vorm van woningen' de zinsnede 'niet zijnde woonwagens' toegevoegd.
42. Wonen – 2 (artikel 14): In lid 14.2.5, sub b is de zinsnede 'een dam met' komen te vervallen.
43. Bedrijf – Uit te werken (artikel 15): In verband met aanpassing van het gemeentelijk Handboek digitale bestemmingsplannen zijn subleden 15.3.2 en 15.4.1 als volgt aangepast.
 - 15.3.2 Voorlopig bouwverbod
Op en onder de in lid 15.1 bedoelde gronden mag slechts worden gebouwd in overeenstemming met een door het bevoegd gezag vastgesteld en rechtsgeldig uitwerkingsplan.
 - 15.4.1 Afwijken van voorlopig bouwverbod
Het bevoegd gezag kan afwijken met een omgevingsvergunning van het bepaalde onder 15.3.2 mits het desbetreffende bouwplan past in een ontwerp uitwerkingsplan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet rechtsgeldig uitwerkingsplan.
44. Centrum – Uit te werken (artikel 16): In lid 16.2.2, sub g is de verwijzing naar artikel 10 gewijzigd in artikel 12.
45. Centrum – Uit te werken (artikel 16): In verband met aanpassing van het gemeentelijk Handboek digitale bestemmingsplannen zijn subleden 16.3.2 en 16.4.1 als volgt aangepast.
 - 16.3.2 Voorlopig bouwverbod
Op en onder de in lid 16.1 bedoelde gronden mag slechts worden gebouwd in overeenstemming met een door het bevoegd gezag vastgesteld en rechtsgeldig uitwerkingsplan.
 - 16.4.1 Afwijken van voorlopig bouwverbod
Het bevoegd gezag kan afwijken met een omgevingsvergunning van het bepaalde onder 16.3.2 mits het desbetreffende bouwplan past in een ontwerp uitwerkingsplan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet rechtsgeldig uitwerkingsplan.
46. Kantoor – Uit te werken (artikel 17): Voor de leesbaarheid is lid 17.2.2 als volgt aangepast:
 - a. Het minimale bebouwingspercentage van 30% mag niet worden onderschreden.
 - b. Het maximale bebouwingspercentage van 100% mag niet worden overschreden.
 - c. De bouwhoogte van de bebouwing bedraagt minimaal 16 meter en maximaal 24 meter,
47. Kantoor – Uit te werken (artikel 17): In verband met aanpassing van het gemeentelijk Handboek digitale bestemmingsplannen zijn de subleden 17.3.2 en 17.4.1 als volgt aangepast:
 - 17.3.2 Voorlopig bouwverbod
Op en onder de in lid 17.1 bedoelde gronden mag slechts worden gebouwd in overeenstemming met een door het bevoegd gezag vastgesteld en rechtsgeldig uitwerkingsplan.
 - 17.4.1 Afwijken van voorlopig bouwverbod
Het bevoegd gezag kan afwijken met een omgevingsvergunning van het bepaalde onder 17.3.2 mits het desbetreffende bouwplan past in een ontwerp uitwerkingsplan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet rechtsgeldig uitwerkingsplan.
48. Wonen – Uit te werken 1 (artikel 18): In lid 18.1, sub a is na de zinsnede 'wonen in de vorm van woningen' de zinsnede 'niet zijnde woonwagens' toegevoegd.
49. Wonen – Uit te werken 1 (artikel 18): In lid 18.2.5, sub a voor het eerste woord 'Vlietdijk' het woord 'de' ingevoegd en is bij het tweede woord 'Vlietdijk' het voorafgaande woord 'weg' geschrapt.
50. Wonen – Uit te werken 1 (artikel 18): In verband met aanpassing van het gemeentelijk Handboek digitale bestemmingsplannen zijn de subleden 18.3.2 en 18.4.1 als volgt aangepast:
 - 18.3.2 Voorlopig bouwverbod

Op en onder de in lid 18.1 bedoelde gronden mag slechts worden gebouwd in overeenstemming met een door het bevoegd gezag vastgesteld en rechtsgeldig uitwerkingsplan.

18.4.1 Afwijken van voorlopig bouwverbod

Het bevoegd gezag kan afwijken met een omgevingsvergunning van het bepaalde onder 18.3.2 mits het desbetreffende bouwplan past in een ontwerp uitwerkingsplan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet rechtsgeldig uitwerkingsplan.

51. Wonen – Uit te werken 2 (artikel 19): In lid 19.1, sub a is na de zinsnede ‘wonen in de vorm van woningen’ de zinsnede ‘niet zijnde woonwagens’ toegevoegd.
52. Wonen – Uit te werken 2 (artikel 19): In lid 19.2.2, sub g is de verwijzing naar artikel 10 gewijzigd in artikel 12.
53. Wonen – Uit te werken 2 (artikel 19): In verband met aanpassing van het gemeentelijk Handboek digitale bestemmingsplannen zijn de subleden 19.3.2 en 19.4.1 als volgt aangepast:
 - 19.3.2 Voorlopig bouwverbod
Op en onder de in lid 19.1 bedoelde gronden mag slechts worden gebouwd in overeenstemming met een door het bevoegd gezag vastgesteld en rechtsgeldig uitwerkingsplan.
 - 19.4.1 Afwijken van voorlopig bouwverbod
Het bevoegd gezag kan afwijken met een omgevingsvergunning van het bepaalde onder 19.3.2 mits het desbetreffende bouwplan past in een ontwerp uitwerkingsplan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet rechtsgeldig uitwerkingsplan.
54. Leiding – Hoogspanningsverbinding (artikel 20): In lid 20.5 is de titel gewijzigd in ‘Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden’. In het zelfde lid is de zinsnede ‘schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning)...’ vervangen door het woord ‘omgevingsvergunning’.
55. Algemene aanduidingsregels (artikel 24): Uit archeologische onderzoeken voor twee gebieden is gebleken dat er geen aanwijzingen zijn voor archeologische vindplaatsen. In verband met het graven van de Groote Wielenplas met behulp van een zandzuiger en de kleine kans op aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen is ter plaatse van het derde gebied afgezien van archeologisch onderzoek. Gelet hierop is dit artikel komen te vervallen en zijn de daarop volgende artikelen hernummerd.
56. Algemene afwijkingsregels (artikel 24): In lid 24.1, sub c is het woord ‘plankaart’ vervangen door het woord ‘verbeelding’.
57. In de regels komt een aantal keren de zinsnede ‘tenzij een afwijking als bedoeld in .. is verleend’. In de volgende artikelen is deze zinsnede komen te vervallen:
 - artikel 5, lid 5.5;
 - artikel 8, lid 8.5;
 - artikel 9, lid 9.5;
 - artikel 12, lid 12.5, sub c
 - artikel 13, lid 13.5, sub c.
58. In de regels komt een aantal keren het woord ‘ontheffing’ voor. Aangezien de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht het woord ‘afwijking’ hanteert in plaats van ‘ontheffing’ is in de volgende artikelen het woord ‘ontheffing’ vervangen door ‘afwijking’:
 - artikel 5, lid 5.6, sub a.1;
 - artikel 14, lid 14.4.1, sub f;
 - artikel 15, lid 15.4 (in de titel is het woord ‘ontheffing’ vervangen door ‘afwijken van’);
 - artikel 19, lid 19.4.1 (in de titel is het woord ‘ontheffing’ vervangen door ‘afwijken van’).

59. In de regels komt een aantal keren de zinsnede 'Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken...' voor. In verband met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt deze zinsnede vervangen door de zinsnede 'Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken ...' in de volgende artikelen:
- artikel 3, lid 3.4;
 - artikel 3, lid 3.6.1;
 - artikel 4, lid 4.5;
 - artikel 5, lid 5.4.1;
 - artikel 5, lid 5.4.2;
 - artikel 5, lid 5.6;
 - artikel 7, lid 7.4.1;
 - artikel 7, lid 7.4.2;
 - artikel 8, lid 8.4.1;
 - artikel 8, lid 8.4.2;
 - artikel 8, lid 8.4.3;
 - artikel 9, lid 9.4.1;
 - artikel 9, lid 9.4.2;
 - artikel 9, lid 9.6;
 - artikel 11, lid 11.3;
 - artikel 12, lid 12.6;
 - artikel 13, lid 13.6;
 - artikel 14, lid 14.4.1;
 - artikel 14, lid 14.4.2;
 - artikel 14, lid 14.6;
 - artikel 20, lid 20.3;
 - artikel 20, lid 20.4
 - artikel 24, lid 24.1 (als gevolg van het vervallen van het oude artikel 24 is het oude artikel 25 door hernummering het nieuwe artikel 24 geworden)
 - artikel 24, lid 24.2
60. Als gevolg van de doorgevoerde aanpassingen is de nummering van de artikelen, leden en subleden aangepast.
61. Redactionele onvolkomenheden zijn gecorrigeerd.

2. Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

Toelichting

- Paragraaf 2.6 (Verkeer): Gezien het zeer grote aantal zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan met betrekking tot het wel of niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk is de toelichting onder het kopje 'Personenverkeer' als volgt aangepast. 'De Groote Wielen is bereikbaar vanaf de A2 (en in het verlengde daarvan de A59) via de gebiedsontsluitingswegen aan de rand en de Blauwe Sluisweg. Ook de verkeersrelatie met het centrum van 's-Hertogenbosch wordt gevormd door deze route naar de Bruistensingel, waarna er gekozen kan worden voor het transferium of voor parkeren op bestemming. Bewoners uit De Groote Wielen zullen ook gebruik maken van de voorzieningen in de kom van Rosmalen. Dit is een fietsafstand bij uitstek, maar er zijn altijd redenen denkbaar om te kiezen voor de auto. Voor

de auto is de belangrijkste verbinding met de kom van Rosmalen via de Blauwe Sluisweg en via het zuidelijk deel van de Empelse weg naar de parkeervoorzieningen bij de kom van Rosmalen. De raad zal -op basis van de studie 'Oost-west verbindingen' en de deelstudie 'Verkeersonderzoek Vlietdijk' besluiten over het al dan niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk (het gedeelte tussen Het Hooghemaal en Laaghemaal). In de studie 'Oost-west verbindingen' wordt ook gekeken naar het openbaar vervoer tussen De Groote Wielen en Rosmalen. Autoverkeer binnen de wijk wordt niet onmogelijk gemaakt. Toch zal in veel gevallen een route via de gebiedsontsluitingswegen (via de randen van het verblijfsgebied) een sneller en aantrekkelijker alternatief blijken te zijn dan een route door het verblijfsgebied.'

Verbeelding

- Verkeer (artikel 10): Gezien het zeer grote aantal zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan met betrekking tot het wel of niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk is de verbeelding aangepast. Het zuidelijke deel van de Vlietdijk is bestemd als 'Verkeer'. De besluitvorming over het wel of niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk vindt plaats in het kader van de studie 'Oost-west verbindingen' en de deelstudie 'Verkeersonderzoek Vlietdijk'. Het bestemmingsplan c.q. de bestemming 'Verkeer' maakt zowel het openhouden als het afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk mogelijk.

Regels

--



Motie 'wandelrondje' rondom Groote Wielenplas

Agendapunt no 10 Bestemmingsplan "De Groote Wielen".

De Raad van de gemeente 's-Hertogenbosch bijeen in de vergadering van 8 juni 2011;

constaterende dat:

- het bestemmingsplan Groote Wielen ter vaststelling is aangeboden door het college;
- er in eerdere communicatie vanuit de gemeente en ontwikkelaar gesproken is over: 'ongekende mogelijkheden voor sport en recreatie, zoals heerlijk wandelen langs de oevers van de wandelpas';
- er vanuit de bewoners van de Groote Wielen een grote behoefte is om een 'wandelrondje' te realiseren;
- in het bestemmingsplan geen wandelpad is bestemd en het college aangeeft dit 'wandelrondje' niet te kunnen garanderen;
- dat met de huidige bouw in de Groote Wielen al geen compleet 'wandelrondje' langs het water mogelijk is;

overwegende dat:

- de mogelijkheid om daadwerkelijk een 'rondje' te kunnen maken een bijdrage levert aan de recreatieve mogelijkheden van de Groote Wielenplas;
- in het door het college op te stellen inrichtingsplan specifiekere eisen gesteld kunnen worden aan de inrichting van het gebied;

verzoekt het college:

- zorg te dragen voor de daadwerkelijke realisering van een zo aantrekkelijk mogelijk 'wandelrondje' rond de Groote Wielenplan in het inrichtingsplan van het gebied;
- om zo spoedig mogelijk de procedure te starten om te komen tot een inrichtingsplan voor de Groote Wielenplas en omgeving en de raad hierover te informeren;

en gaat over tot de orde van de dag.

GroenLinks; Peter van Doremalen
SP; Patty Hamerslag
Rosmalens Belang; Sjef van Crey
Bossche Groenen; Harald Opdam
VVD; Govert Schermers

