

Bestemmingsplan Lith-oost - 2011

bijlage 17 - Nota van inspraak en overleg
bestemmingsplan 'Lith-Oost'

Vastgesteld

Nota van Inspraak en Overleg

Webversie

Behorende bij het bestemmingsplan 'Lith-Oost'.

NOTA VAN INSPRAAK EN OVERLEG
Behorende bij het bestemmingsplan 'Lith-Oost'

SROL/vrs31012011

1. Inleiding

1. 1. Aanleiding

De gemeente Oss heeft het voorontwerpbestemmingsplan 'Lith-Oost' ter inzage gelegd. Het bestemmingsplan biedt de planologisch wettelijke onderbouwing om aan de oostkant van de kern Lith een 100 tal woningen te mogen ontwikkelen. Het plan maakt onderdeel uit van een grotere ontwikkeling (Lith-Oost) dat in een drietal deelplannen zal worden ontwikkeld.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

Het plangebied ten oosten van de bestaande Wijk "De Akkeren".
Aan de orde is nu het voorstel aan de het college om het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen, met inachtneming van de inspraakreacties en het gevoerde vooroverleg.

1. 2. Publicatie

Gelet op de gemeentelijke inspraakverordeningen en de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) heeft het voorontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken met ingang van 6 december 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. De ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan is gepubliceerd in het gemeentelijke huis-aan-huisblad De Maasbode. Binnen de termijn kon een ieder zijn/haar zienswijzen kenbaar maken. Er zijn 11 schriftelijke reacties ontvangen en één mondelinge.

1. 3. Ontvankelijkheid

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een zienswijze tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de zienswijze voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en zijn dus ontvankelijk.

2. AMBTSHALVE AANPASSINGEN

3. VOOROVERLEG

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de Provincie Noord Brabant, ministerie van Vrom en het waterschap Aa en Maas. De reacties van de instanties zijn opgenomen in deze nota en zonodig verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Provincie Noord Brabant

De provincie heeft zich beperkt tot de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijke beleid relevant zijn. Zij komen tot de conclusie dat het voorontwerp bestemmingsplan de provincie geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Reactie gemeente:

De reactie van de provincie geeft de gemeente geen aanleiding om hierop te reageren.

Ministerie van Vrom

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd overleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies.

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Reactie gemeente:

De reactie van het ministerie geeft de gemeente geen aanleiding om hierop te reageren.

Waterschap Aa en Maas

Opmerkingen waterparagraaf

De waterbergingsvoorzieningen zijn in totaal voldoende groot. De verwerking van het hemelwater (wateropgave) is qua systematiek in overeenstemming met de afspraken die al eerder tussen het waterschap en uw gemeente zijn gemaakt qua afvoercoëfficiënt.

De vermelde waarden wijken echter af van de eerdere opgegeven waarden door Geofox (waterhuishoudkundig onderzoek november 2009) en de genoemde waarden in de toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan 'BIEB-kavels, Lith-Oost'.

Verder wordt geadviseerd om in de waterparagraaf op te nemen dat de toepassing van uitlogbare bouwmaterialen zoveel mogelijk dient te worden voorkomen.

Opmerkingen regels

Gemeente Lith dat per 1 januari deel uitmaakt van gemeente Oss gaat in de ruimtelijke planvorming uit van berging van 10 mm op particulier terrein. In de regels ontbreken echter 'water en waterhuiskundige voorzieningen' in de bestemmingsomschrijving voor de bestemmingen 'Tuin' (artikel 4), Wonen-Vrijstaand (artikel 7) en Wonen-Woonhuizen (artikel 8). Wij verzoeken u deze ook hiervoor mogelijk te maken.

Reactie gemeente:

Vanwege de aanpassingen in het stedenbouwkundig plan wijken de waarden af van de waarden zoals deze in eerdere plannen zijn afgegeven. Zoals is geconcludeerd is de toegepaste systematiek in overeenstemming met de afspraken die zijn gemaakt tussen het waterschap en de gemeente.

Omdat binnen de bestemmingen 'Groen', 'Water' en 'Verkeer – Verblijf' voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om voldoende waterhuishoudkundige voorzieningen te realiseren achten wij het niet noodzakelijk om deze binnen de bestemmingen 'Tuin' 'Tuin' (artikel 4), Wonen-Vrijstaand (artikel 7) en Wonen-Woonhuizen (artikel 8) mogelijk te maken.

2. BEANTWOORDING REACTIES

2. 1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een verantwoording afgelegd over de procedure die de gemeente heeft gevolgd.

2.2 Informatieavond

Op 30 november heeft er een informatieavond plaatsgevonden in De Hoeve te Lith.

Tijdens deze avond is het plan voor Lith-Oost toegelicht en is er de mogelijkheid geboden aan de aanwezigen tot het stellen van vragen.

Het verslag van deze avond maakt onderdeel uit van de nota van inspraak en overleg en is bijgevoegd (bijlage 1).

2.3. Voorstel van beantwoording

Uit de zienswijzen blijkt de bezorgdheid van de bewoners over de gevolgen van het realiseren van de woonwijk Lith-Oost. Een overgroot deel van de reacties heeft betrekking op de ontsluiting van het plangebied op de Lange Weide en het Moleneind. In de reacties worden kanttekeningen geplaatst over het doortrekken van de nu doodlopende wegen Moleneind en Lange Weide naar het woningbouwplan Lith-oost. Daarnaast maken een aantal bewoners zich met name zorgen over de ontsluiting van de wijk op de Valkseweg en de verkeersveiligheid voor met name fietsers.

Alvorens inhoudelijk in te gaan op de afzonderlijke zienswijzen geven we eerst in zijn algemeenheid een verduidelijking van onze keuze voor de ontsluiting op het Moleneind en Lange Weide en de Valkseweg.

2.4. Algemene beantwoording

2.4.1 *Ruimtelijke wenselijkheid verbinden Moleneind en Lange Weide met nieuwe buurt Lith-oost*

Lith-oost vormt een nieuwe woonbuurt aan de oostzijde van Lith. Geprobeerd wordt om de nieuwe buurt zo goed mogelijk met Lith te verweven, het een onderdeel te laten worden van het bestaande dorp.

In het plan is daarom gezocht naar mogelijkheden om een heldere aansluiting van de nieuwe buurt op de omgeving te realiseren. Naast een hoofdontsluiting van de buurt op de historische straten aan de noord- en zuidzijde, respectievelijk Molenstraat en Valkseweg, is gezocht naar logische aanknopingspunten binnen de aangrenzende woonbuurt de Akkeren. Zo wordt de bestaande groenzone met paden doorgetrokken naar de nieuwe buurt. Hierdoor ontstaan zowel verbindingen (voet-/fietspaden) als zichtrelaties tussen de Akkeren en de nieuwe buurt.

Verder bieden de straten Moleneind en Lange Weide een goede mogelijkheid om de Akkeren en Lith-oost aan elkaar te koppelen. Moleneind is nu een doodlopende straat. De straat wordt letterlijk beëindigd door een haag op de grens met de nieuwe woonbuurt. Het doortrekken van deze straat zorgt voor een natuurlijke verbinding tussen bestaande en nieuwe buurt, zonder dat daarvoor grote ingrepen nodig zijn.

Lange Weide eindigt in een doodlopend stuk (nagenoeg) op de grens met de nieuwe buurt. Met de komst van Lith-oost wordt het openbaar groen ter plaatse een reststrook met weinig (structurele) betekenis. Door het doortrekken van deze straat worden bestaande en nieuwe buurt op een logisch wijze met elkaar verbonden en ontstaat een heldere beëindiging van de groenzone.

2.4.2 Verkeersconsequenties doortrekken Moleneind en Lange Weide

Zoals aangegeven in de zienswijzen worden kanttekeningen geplaatst over het doortrekken van de nu doodlopende wegen Moleneind en Lange Weide naar het woningbouwplan Lith-oost.

De zienswijzen zijn samen te vatten in:

- De straten Moleneind en Lange Weide zijn niet geschikt om extra verkeer te verwerken;
- De doortrekking leidt tot verkeersonveiligheid;
- Doortrekking leidt tot parkeeroverlast.

Om de zienswijzen op het gebied van verkeer te kunnen beoordelen worden het Moleneind en de Lange Weide beoordeeld op de volgende aspecten:

1. *Verkeersintensiteiten, dimensionering en geschiktheid*; welke extra verkeersintensiteiten gaan er rijden en zijn beide straten geschikt om dit extra verkeer te kunnen verwerken?
2. *Verkeersveiligheid*; ontstaan er door het doortrekken verkeersonveilige situaties?
3. *Parkeren*; Voldoet het woningbouwplan Lith-oost aan de gestelde parkeernormen en is overlast voor beide straten te verwachten.

Verkeersintensiteiten, dimensionering en geschiktheid straten

Verkeersintensiteiten Moleneind en Lange Weide

In de huidige situatie zijn beide straten doodlopend en rijdt er enkel bestemmingsverkeer. Zij hebben dan ook het karakter van een rustig woonstraatje in een 30 km/uurzone. Een voetpad ontbreekt. Lopen dient op de straat plaats te vinden, gemengd met het incidentele autoverkeer. Om te bepalen of de doorstroming en passeerbaarheid van het verkeer op het Moleneind en Lange Weide na realisatie van het woningbouwplan Lith-oost in het geding komt, is het van belang inzicht te hebben in de verwachte verkeersintensiteiten.

In het Megaborn- rapport 'Verkeersadvies ontsluiting woningbouwplan Lith-oost' d.d. 20 oktober 2010, met als kenmerk GOs1005) is een aanname gedaan dat van de 1070 verwachte verkeersintensiteiten die worden gegenereerd door het woningbouwplan Lith-oost, circa 10% van dit verkeer van beide straten gebruik zal gaan maken. Dit betekent dat er circa **54** verkeersbewegingen aan Lith-oost verkeer per etmaal door het Moleind gaat rijden en **54** verkeersbewegingen via Lange Weide na doortrekking.

Voor woongebieden zijn in het gemeentelijk beleid acceptabele verkeersintensiteiten vastgesteld. Deze liggen tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal (bron GVVP gemeente Oss 2002). Het CROW hanteert als richtgetal overigens 5.000 motorvoertuigen als maximum verkeersintensiteiten per etmaal



Figuur 1. Woningbouwplan Lith-oost met aansluiting op de nu doodlopende wegen Moleneind en Lange Weide

in een 30 km/uurzone. In de huidige situatie rijdt er op het Moleneind en Lange Weide uitsluitend bestemmingsverkeer. Na realisatie van de doortrekking komt er ook het Lith-oostverkeer bij. Ook zal een beperkt aandeel verkeer van de bestaande wijk deze route gaan nemen om Lith uit te rijden (bewoners van de Moleneind en Lange Weide zelf). Globaal genomen wordt verwacht dat de verkeersintensiteiten tussen de 100 tot 150 motorvoertuigen gaan bedragen na doortrekking.

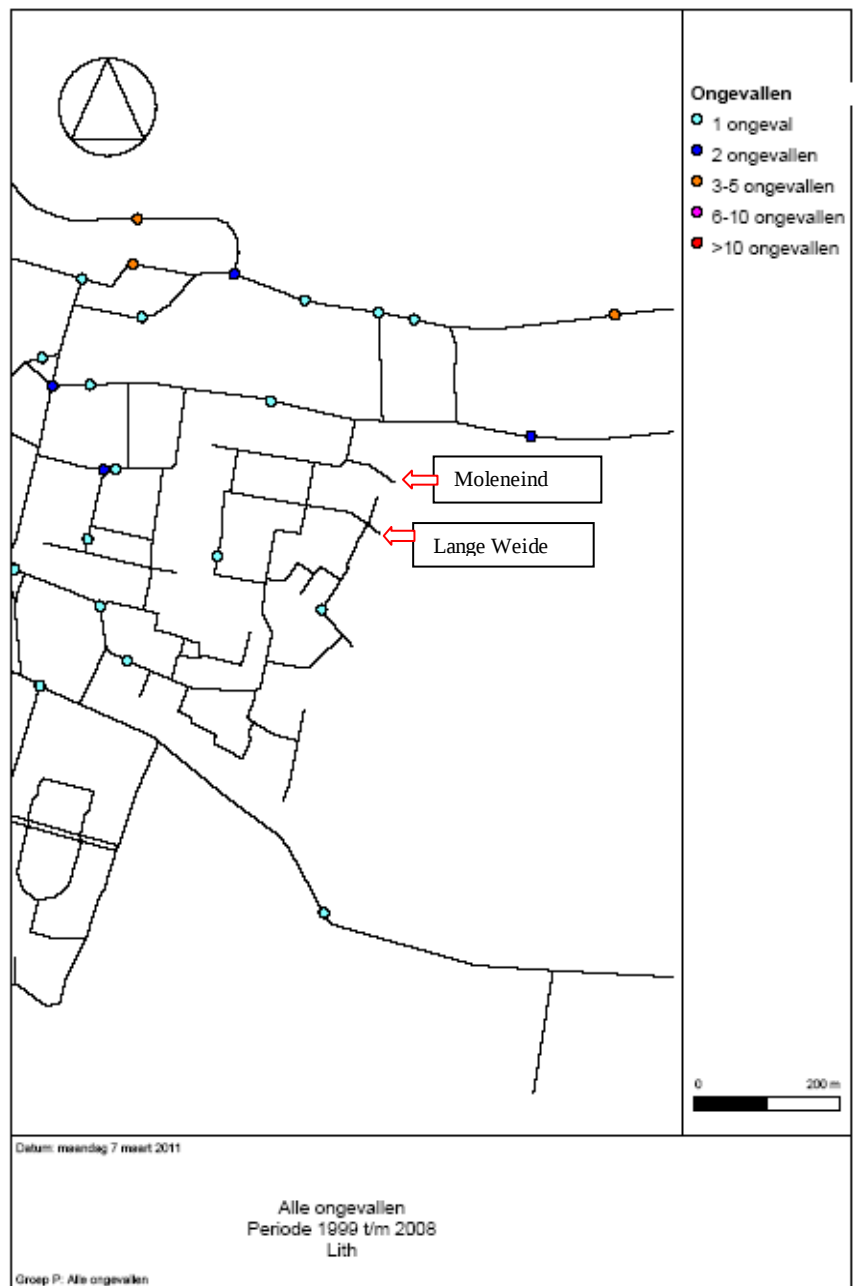
Vraag is of er door de 100 tot 150 motorvoertuigen sprake is van een verandering van het karakter van het verkeer. Geconcludeerd wordt dat dit niet het geval is. Er is geen sprake van doorgaand verkeer. De straten zijn alleen interessant voor bestemmingsverkeer van een klein gedeelte van de bestaande wijk en een klein gedeelte van de nieuwbouwwijk Lith-oost. De toename van het verkeer is absoluut gezien beperkt en past ruimschoots binnen het verkeersbeleid van de gemeente Oss.

Dimensionering en geschiktheid straten

Het Moleneind en Lange Weide kennen een wegprofiel van circa 5 meter. Er vindt menging plaats van motorvoertuigen en

voetgangers. De vrees van omwonenden is dat het wegprofiel onvoldoende is voor verkeer om elkaar te passeren en hierdoor fietsers en voetgangers in de verdrukking komen. Na doortrekken van de straten is de kans immers groter dat twee voertuigen elkaar gaan passeren. Een wegbreedte van 5 meter is voldoende voor twee voertuigen om elkaar te laten passeren. Indien er nog een voertuig wordt geparkeerd op de weg ontstaat er een versmalling en dient verkeer even op elkaar te wachten. In de CROW publicatie ASVV 2004, pagina 170 wordt voor een wegprofiel van een erftoegangsweg uitgegaan van een breedte van 5,00 (krap profiel) tot 6,00 meter (ruim profiel). Voordeel van een krappe dimensionering is dat een lage snelheid van gemotoriseerd verkeer wordt afgedwongen. Hoewel er in den lande geen harde richtlijnen zijn op het gebied van wegbreedte en verkeersintensiteiten wordt over het algemeen aangehouden dat met verkeersintensiteiten <1.000 motorvoertuigen per etmaal er een prettige menging van voetgangers en motorvoertuigen plaats kan vinden. Op deze wijze wordt het verblijven versterkt en is het voor automobilisten helder dat deze te gast zijn.

Geconcludeerd wordt dat met de



Figuur 2. Ongevallenbeeld Moleneind en Lange Weide (bron Veras)

wegbreedte van 5 meter het extra verkeer door woningbouwplan Lith-oost niet leidt tot een onacceptabele verkeerssituatie. De breedte van de weg, de inrichting van de weg en de omgeving blijven goed met elkaar in evenwicht. Deze kenmerken nodigen uit tot een verkeersgedrag met een lage snelheid en een hoog attentieniveau.

Verkeersveiligheid Moleneind en Lange Weide

In de periode 1999-2008 heeft zich in totaal één geregistreerde ongeval voorgedaan. Hierbij gaat het om een ongeval met uitsluitend materiële schade (schade aan een geparkeerd voertuig). Gezien het profiel van beide straten en de slechts beperkte toename van de verkeersintensiteiten ter plaatse, ligt het niet in verwachting dat het ongevallenbeeld zal gaan wijzigen.

Parkeren

In de zienswijzen is de vrees geuit voor parkeeroverlast door de komst van het woningbouwplan en het doortrekken van de straten. Het woningbouwplan dient in haar eigen parkeeropgave te voorzien, oftewel de door de nieuw gebouwde woningen ontstane parkeervraag dient binnen het woningbouwplan zelf te worden opgevangen. Een parkeertoets dient te zijner tijd aan te tonen dat er in het plangebied voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op een logische plaats. Voorkomen dient te worden dat in een deel van het gebied wel voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, maar deze voor een gedeelte van de wijk onlogisch liggen en men daardoor mogelijk toch uitwijkt naar andere, bestaande, wijken.

Kanttekeningen en randvoorwaarden

Moleneind en Lange Weide vallen in de categorie verblijfsgebied (30 km/uurzone). Het woningbouwplan Lith-oost valt ook in die categorie. Dit is conform de landelijke inrichting van wegen genaamd "Duurzaam Veilig". Dit houdt wel in dat het 30 km/uurregime afgedwongen dient te worden door de inrichting van de weg. Dit wordt gedaan met behulp van snelheidsremmende maatregelen. Dit heeft twee doelen: het dwingt de gewenste snelheid af én zorgt ervoor dat routes door de wijk niet interessant worden voor doorgaand verkeer. Een belangrijke randvoorwaarde is dat ook de inpridders naar de bestaande wijk voorzien worden van snelheidsremmers. Aanleg van snelheidsremmende maatregelen mag overigens niet te dicht bij woningen plaatsvinden in het kader van mogelijke trillingshinder of geluidsoverlast, zoals bijvoorbeeld klepperende aanhangwagentjes bij het overrijden van een drempel.

2.4.3 Verkeersconsequenties ontsluiting via de Valkse weg

In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het woningbouwplan Lith-oost heeft er op 30 november 2010 een informatieavond plaatsgevonden. Vanuit de aanwezigen zijn toen vragen gesteld of de Valkseweg wel geschikt is om het door het woningbouwplan gegenereerde extra verkeer te kunnen verwerken. Om een uitspraak te kunnen doen over de geschiktheid van de weg zal de Valkseweg worden beoordeeld op de drie aspecten van geschiktheid:

1. Doorstroming en passeerbaarheid; Er is sprake van niet-geschiede weg als verkeer niet voldoende kan afstromen en elkaar niet kan passeren.
2. Verkeersveiligheid; Hoewel verkeersveiligheid gedeeltelijk samenhangt met doorstroming of het gebrek eraan, vormt het opgetreden ongevallenbeeld onderdeel van het beoordelingskader of de weg geschikt is voor het verkeer dat er op rijdt en gaat rijden.
3. Dimensionering; gekeken wordt in hoeverre het profiel van de Valkseweg voldoet aan de richtlijnen van het CROW, indien aanwezig.

Doorstroming en passeerbaarheid Valkseweg

Om te bepalen of de doorstroming en passeerbaarheid van het verkeer op de Valkseweg na realisatie van het woningbouwplan in het geding komt, is het van belang inzicht te hebben in de huidige en de verwachte verkeersintensiteiten. Uit recente verkeerstellingen(2009 Dinaf) blijkt dat er in de huidige situatie 292 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de Valkseweg. Ook zonder nieuw woningbouwplan zal er sprake zijn van een autonome groei van het verkeer. Voor een aanname van de verkeersintensiteiten in 2020 is een verkeersprognose gedaan, waarbij is uitgegaan van 2% groei per jaar met 2010 als basisjaar. Dit resulteert in $292 \text{ mvt/etmaal in } 2010 * 1,0210 = 356 \text{ mvt/etmaal in } 2020$. Het door het woningbouwplan gegenereerde extra verkeer is berekend aan de hand van CROW publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (zie ook het Megaborn- rapport 'Verkeersadvies ontsluiting woningbouwplan Lith-oost d.d. 20 oktober 2010, met als kenmerk GOs1005). Hieruit komt naar voren dat er circa 535 motorvoertuigen per etmaal vanuit het

woningbouwplan Lith-oost via de Valkseweg zullen gaan rijden.

Hiermee komen de verkeersintensiteiten in 2020 voor de Valkseweg op circa 890 motorvoertuigen per etmaal. Als vuistregel kan worden aangehouden dat in het drukste spitsuur 10% van de verkeersbewegingen plaatsvindt ten opzichte van het etmaal. In dit geval dus 89 voertuigen per uur en bijna 1,5 voertuig per minuut in het drukste spitsuur. Verwacht wordt dat door het woningbouwplan gegenereerde de 535 motorvoertuigen er 347 (65%) voertuigen op het wegvak Valkseweg- richting centrum Lith gaan rijden op basis van de verdeling zoals is aangegeven in figuur 1. Dit houdt in dat er in het drukste spitsuur 35 extra auto's op het wegvak Valkseweg richting centrum Lith gaan rijden. Voor de andere richting houdt dat in dat er 187 voertuigen (35%) richting wegvak Valkseweg naar Lithoijen gaan rijden, oftewel 19 voertuigen in het drukste spitsuur door de komst van het woningbouwplan.



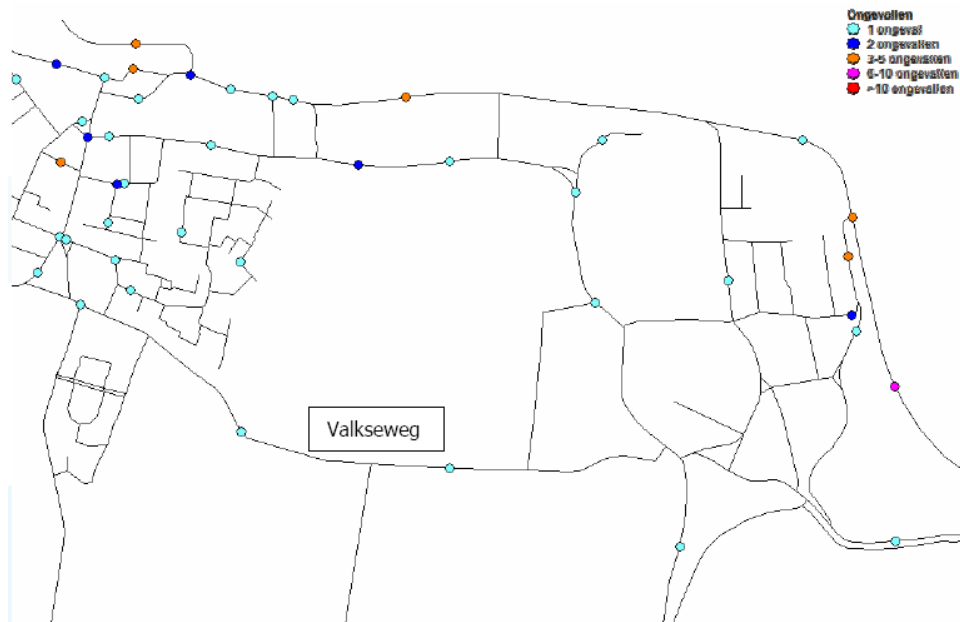
Figuur 1: aanname verkeersverdeling vanuit Woningbouwplan Lith-oost.

Nu huidige en de toekomstige intensiteiten bekend zijn, kunnen zij gerelateerd worden aan de normen die de gemeente Oss hanteert voor de wegen in haar beheer. De Valkseweg binnen de bebouwde kom is aangewezen als 30 km/uur zone. Buiten de bebouwde kom is nu nog sprake van een snelheidsregime van 80 km/uur, maar dat verandert op korte termijn in een 60 km/uur erftoegangsweg. Verwachting is dat de inrichting tot 60 km/uurzones eind 2011/2012 zal plaatsvinden. De gehele Valkseweg behoort dan tot de wegcategorie erftoegangsweg en heeft geen doorgaande verkeersfunctie. Voor dergelijke wegen zijn in het gemeentelijk beleid acceptabele verkeersintensiteiten vastgesteld. Deze liggen tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal (bron GVVP gemeente Oss 2002). Het CROW hanteert als richtgetal overigens 5.000 motorvoertuigen als maximum verkeersintensiteiten per etmaal in een 30 km/uurzone.

Kortom, de toename van het verkeer door het woningbouwplan (535 mvt/etmaal) resulteert in een intensiteit van 890 motorvoertuigen per etmaal en leidt niet tot overschrijding van de door de gemeente Oss vastgestelde acceptabele verkeersintensiteiten op erftoegangswegen. Doorstroming en passeerbaarheid blijven, ook na realisatie van woningbouwplan Lith-oost gegarandeerd.

Verkeersveiligheid Valkseweg

In de periode 1999-2008 hebben zich in totaal drie geregistreerde ongevallen voorgedaan. Hierbij gaat het om één ongeval met uitsluitend materiële schade en twee ongevallen met licht letsel. Gezien het ongevallenbeeld van Lith en omgeving (zie figuur 2) springt de Valkseweg hier niet uit. Op basis van het ongevallenbeeld kan worden geconcludeerd dat de Valkseweg een veilige weg is. Het ligt niet in de verwachting dat door de beperkte toename van het autoverkeer door het woningbouwplan dit beeld zal wijzigen.



Figuur 2. Ongevallenbeeld Lith en Lithoijen 1999-2008 (bron: VERAS)

Dimensionering Valkseweg

Binnen de kom heeft de Valkseweg tot aan de sportvelden een breedte variërend van 4,00 tot 5,00 meter (zonder grasbetonstenen). Om passeren te vergemakkelijken en bermschade te voorkomen zijn er in 2010 aan de beide zijden van de weg grasbetonstenen geplaatst. Verder is in het verleden een behoorlijk aantal snelheidsremmende maatregelen genomen om het gewenste snelheidsregime (30 km/uur zone) af te kunnen dwingen.



Figuur 3. Grasbetonstenen en snelheidsremmer ter hoogte van de sportvelden aan de Valkseweg.

Buiten de bebouwde kom, na de sportvelden, neemt de wegbreedte van de Valkseweg af naar circa 3,1 meter (zonder grasbetonstenen). Ook hier zijn de nodige snelheidsremmers aanwezig. De effectieve rijloper bedraagt door het aanbrengen van de overrijdbare grasbetonblokken circa 4,00 meter.



Figuur 4. Grasbetonstenen aan weerszijden van de Valkseweg buiten bebouwde kom.

De bovengenoemde wegbreedte is geen bijzonderheid voor erftoegangswegen buiten de kom en met een lokaal verbindende functie. Er zijn geen landelijke eisen/richtlijnen aan de breedte van een weg voorhanden, in relatie tot maximaal toegestane verkeersintensiteiten. Wel zijn er op ervaringscijfers gebaseerde richtlijnen van het CROW voor het gewenste wegprofiel van nieuwe erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Deze schrijven een wegprofiel voor van 5,00 à 6,00 meter. Er zijn echter in den lande zeer veel bestaande wegprofielen, zoals ook de Valkseweg, die hier van afwijken. Indien sprake is van lage verkeersintensiteiten is dit goed te verantwoorden. Er is sprake van een overbelaste weg indien deze niet goed functioneert en er regelmatig situaties ontstaan waarin er onvoldoende ruimte voor verkeer is om even op elkaar te wachten en er filevorming of anderszins problemen ontstaan met betrekking tot passeren. Daarvan is op de Valkseweg in de huidige situatie en de toekomstige situatie echter geen sprake.

Buiten bebouwde kom

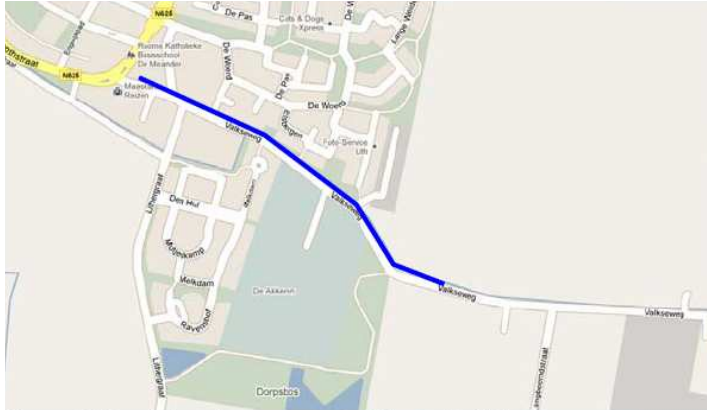
Het wegprofiel op de Valkseweg buiten de bebouwde kom vormt geen aanleiding tot het nemen van aanvullende maatregelen. Recent zijn reeds grasbetonstenen aangebracht om het passeren te vergemakkelijken. Zodoende blijft het visuele wegprofiel gelijk, maar kan makkelijk naar de berm worden uitgeweken indien twee voertuigen elkaar moeten passeren en/of als fietsers worden ingehaald. De kans dat twee voertuigen op elkaar moeten wachten op de Valkseweg is echter beperkt. Doorgaand verkeer zal de nabijgelegen Molenweg en de N625 prefereren boven de Valkseweg. Het resterende verkeer (19 extra voertuigen door komst woningbouwplan in drukste spitsuur) op de Valkseweg zal 's ochtends met name richting Lithoijen/Oss rijden en 's avonds andersom. Daardoor zal van tegemoetkomend verkeer nauwelijks sprake zijn. Indien het sporadisch voorkomt dat verkeer elkaar toch tegenkomt, kan men ter hoogte van de aanwezige inritten van de boerderijen en landerijen even op elkaar wachten en vervolgens haar weg vervolgen. Dit zijn in feite natuurlijke passeerstroken.

De breedte van de weg, de inrichting van de weg en de omgeving zijn zo goed met elkaar in evenwicht. Deze kenmerken nodigen uit tot een aangepast verkeersgedrag met een lagere snelheid en een hoog attentieniveau. Gezien functie, profiel, verkeersintensiteiten en veiligheid van Valkseweg is het niet noodzakelijk om aanvullende maatregelen te nemen.

Binnen bebouwde kom

De Valkseweg heeft binnen de bebouwde kom een breder wegprofiel waardoor verkeer elkaar gemakkelijker kan passeren. Het aanbrengen van grasbetonstenen heeft hier aan bijgedragen. Door de aanwezigheid van de sportvelden en de bestaande woningbouw ten westen daarvan, liggen de verkeersintensiteiten op dit wegvak hoger dan die op de Valkseweg buiten de bebouwde kom. Ook het woningbouwplan Lith-oost zal ontsloten worden via dit wegvak.

In tegenstelling tot het wegvak Valkseweg buiten de bebouwde kom vinden hier ook voetgangersbewegingen plaats. Er wordt langs de weg gelopen door voetgangers die de hond uitlaten en voetgangers die zich richting de sportvelden of richting centrum begeven. Door de komst van het te realiseren woningbouwplan Lith-oost zal deze categorie verkeersdeelnemers toenemen. Het



2.4.4 Waardevermindering van de woning

15

2.5. Beantwoording

Vooraf geven wij nog mee dat wij de betreffende zienswijze of onderdelen daarvan die hierna niet of niet letterlijk zijn weergegeven wel degelijk bij onze besluitvorming hebben betrokken. De ingediende zienswijzen zijn als bijlage bij deze nota gevoegd.

Indiener zienswijze	
1. Inspreker 1	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Inspreker geeft aan dat hij van mening is dat de nieuwe bebouwing te dicht word gebouwd op zijn agrarische perceel. Op dit perceel verbouwt de inspreker diverse gewassen. Deze gewassen moeten worden bespoten. Inspreker geeft aan dat de afstand van de bebouwing tot zijn perceel 50 meter moet zijn i.v.m. de spuitzone. Hij onderbouwt dit met voorbeelden.	We onderkennen het mogelijke probleem. De voorbeelden die de inspreker heeft aangedragen hebben betrekking op de spuitzone bij fruitboomgaarden. Om mogelijke problemen uit te sluiten hebben we de Universiteit van Wageningen gevraagd om de spuitzones bij het akkerbouwbedrijf van de inspreker in kaart te brengen. Het onderzoek wordt momenteel nog uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen te zijner tijd opgenomen worden in het bestemmingsplan.
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons, op dit moment, geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
2. Inspreker 2	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
In het voorontwerp bestemmingsplan wordt het doodlopende straatje Moleneind doorgetrokken voor doorgaand autoverkeer. Ik ben het om de volgende reden niet eens met dit voornemen: - De verkeersdrukke wordt te groot voor dit straatje; - De verkeersveiligheid komt ernstig in gevaar daar dit straatje te smal en te onoverzichtelijk is; - Er blijft geen ruimte over voor voetgangers en fietsers; - Parkeren voor bezoekers wordt onmogelijk; - Het woongenot wordt ernstig aangetast.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de algemene reactie zoals opgenomen in paragraaf 2.4
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
3. Inspreker 3	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
De reactie is onder te verdelen in een drietal punten: a. het verdwijnen van de aanvoersloot die nu de grens is tussen de wijk De Akkeren en het buitengebied. Deze sloot is noodzakelijk voor de afvoer van kwel en regenwater en heeft ook	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de algemene reactie zoals opgenomen in paragraaf 2.4

een functie voor flora en fauna. Door het verdwijnen van de sloot heeft de inspreker het gevoel opgeslokt te worden door de nieuwe wijk. b. voor de ontsluiting van de nieuwe wijk is gekozen voor een spreidingsvariant. Deze variant is niet mogelijk volgens inspreker omdat: - Het Moleind is niet geschikt als buurtontsluitingsweg vanwege de breedte van de weg. - Door de aanwezigheid van parkeerplaatsen en de directe ligging van de percelen aan de straat kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. - Het Moleneind is niet geschikt en aangelegd voor ontsluitingsverkeer en rondrijden. Voorgesteld wordt om variant 1 uit het onderzoek van Megaborn op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. c. Handhaaf de huidige groenstructuur tussen beide plandelen (De Akkeren en Lith-Oost) als groene overgang tussen de wijken. Dit in tegenstelling tot het huidige voorstel waarin het groen vooral aan de randen van de nieuwe wijk zijn geprojecteerd.	
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
4. Inspreker 4	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Door de inspreker worden de volgende redenen aangevoerd waarom het Moleneind niet moet worden aangesloten op de ontwikkeling van Lith-Oost. Inspreker is van mening dat: a. Het woongenot ernstig wordt aangetast door de uitlaatgassen van auto's die net bij de bocht afremmen of optrekken. Hierdoor zullen de volgens uit de tuin verdwijnen en wordt de tuin en het houtwerk aan de woning aangetast. Omdat de slaapkamers aan het Moleneind grenzen zal de nachtrust worden verstoord en de gezondheid van het gezin worden aangetast door de uitlaatgassen. b. De waarde van de woning zal dalen c. De toename van het verkeer is te groot voor het Moleneind. Men verwacht ook dat de tuin en de schutting zullen gaan verzakken door de toename aan verkeer. d. Omdat de straat te smal en te onoverzichtelijk is zal de verkeersveiligheid in gevaar komen en wordt het parkeren voor bezoekers niet meer mogelijk. e. Snelheidsremmende maatregelen zijn ook niet acceptabel vanwege het toenemende	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de algemene reactie zoals opgenomen in paragraaf 2.4

NOTA VAN INSPRAAK EN OVERLEG
Behorende bij het bestemmingsplan 'Lith-Oost'

geluidsoverlast van remmende en optrekkende voertuigen.	
Het nut van de aansluiting wordt ter discussie gesteld en als alternatief wordt een doorsteek vanaf de Woerd nabij het Heilig Kemke voorgesteld.	
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
5. Inspreker 5	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Door een dertigtal adressen is een brief ondertekend waarin de bewoners van de Lange Weide en het Moleneind tegen het voornemen van de gemeente om met het plan voor Lith Oost de bestaande straten door te trekken naar het plan gebied.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de algemene reactie zoals opgenomen in paragraaf 2.4
Als argument worden de volgende redenen genoemd: - De huidige straten zijn niet berekend op de toename van autoverkeer en zorgt voor verkeersonveilige situaties. - Daarnaast geeft men aan niet tegen de ontwikkeling van Lith-oost te zijn maar worden er wel vraagtekens gezet i.v.m. het groot aantal te koop staande woningen.	
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
6. Inspreker 6	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Aangegeven wordt dat de inspreker op een aantal punten niet eens zijn met het bestemmingsplan, dit betreft: Ontsluiting via Moleneind Is nu doodlopend, door doorgaande karakter aantasting van woongenot en komt verkeerveiligheid in het gedrang. Het Moleneind heeft een beperkte breedte van de weg (5,0 m1) en geen trottoir. In de huidige situatie is passeren van een tegenligger al lastig. Er zijn dan ook afspraken gemaakt met de buurtbewoners over het gebruik van de weg. Betwijfeld wordt of de weg straks wel voldoet aan de daarvoor geldende normen zoals vastgelegd in de aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de algemene reactie zoals opgenomen in paragraaf 2.4 Daarnaast wordt door insprekers ingegaan op de Crisis- en herstelwet. Insprekers hebben hierin gelijk afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet is van toepassing. Dit heeft consequenties voor de beroepsprocedure en de afhandeling van het beroep door de administratieve rechter. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal moeten worden aangegeven of het bestemmingsplan valt onder de crisis en herstelwet. Tevens zal in de beroepsclausule bij de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan zal daar ook op worden ingegaan. Doet de gemeente dit niet is er geen sprake van dat het bestemmingsplan valt

NOTA VAN INSPRAAK EN OVERLEG
Behorende bij het bestemmingsplan 'Lith-Oost'

binnen de bebouwde kom van het CROW. Verder verwachten insprekers overlast voor hen en de omwonenden. Zij worden hierdoor ondersteunt door het verkeerskundig advies van Megaborn, dat de gemeente heeft laten opstellen. Strijdigheid met het provinciaal beleid Door insprekers wordt gesteld dat de realisatie van de woningen in strijd is met het provinciaal belang. In het uitwerkingsplan Maaskant is aangegeven dat uitbreiding van de kern Lith alleen mogelijk is nadat alle inbreidingslocaties zijn benut en de noodzaak is onderbouwd. Verder zijn insprekers van mening dat er te veel woningen worden gebouwd. Crisis en herstelwet Aangegeven wordt dat de ontwikkeling van Lith-Oost voldoet aan de criteria zoals genoemd in artikel 3.1 van Bijlage II van de Crisis en Herstelwet. In het kader van zorgvuldigheid dient de gemeente een ieder hiervan in kennis te stellen.	onder de genoemde wet.
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
7. Inspreker 7	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Door de inspreker worden de volgende redenen aangevoerd waarom het Moleneind niet moet worden aangesloten op de ontwikkeling van Lith-Oost. De inspreker is van mening dat: - De waarde van de woning zal dalen - De toename van het verkeer is te groot voor het Moleneind. - Omdat de straat te smal en te onoverzichtelijk is zal de verkeersveiligheid in gevaar komen en wordt het parkeren voor bezoekers niet meer mogelijk. - Parkeren voor bezoekers wordt onmogelijk. - Het nut van de aansluiting wordt ter discussie gesteld en als alternatief wordt een doorsteek vanaf de Woerd nabij het Heilig Kemke voorgesteld.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de algemene reactie zoals opgenomen in paragraaf 2.4
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
8. Inspreker 8	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Deze reactie van de inspreker is onder te verdelen in een tweetal hoofdpunten: 1. Uitbreiding van Lith in oostelijke richting 2. Verkeersontsluiting Lith-Oost Ad. 1. Inspreker is het niet eens met de door de gemeente aangegeven ontwikkelingsrichting van de kern Lith in oostelijke richting. Deze ontwikkelingsrichting is door de gemeente neergelegd in haar Ontwikkelingsvisie, Thuis in Lith, vastgesteld door de gemeenteraad in 2007. Inspreker is van mening dat de woningbouw opgave van de gemeente dient te worden opgevangen doormiddel van inbreiding of aansluitend op de wijk de Liensvelden ten westen van de Lithergraaf. Ad. 2. Inspreker heeft grote moeite met de door de gemeente gekozen ontsluitingsprincipe van Lith-Oost. Hierbij gaat het om de ontsluiting op de Valkseweg en daarbij de keuze voor een doorgaande verbinding tussen Molenstraat/Molenweg en de Valkseweg. Inspreker is van mening dat de Valkseweg niet geschikt is om de toename aan verkeer te verwerken. Dit gelet op de beperkte breedte van de weg en de aanwezigheid van fietsende schooljeugd.	Door de inspreker zijn in het kader van de bestemmingsplanprocedures voor de bestemmingsplannen 'Heilig Kemke, Lith' en Bieb-kavels, Lith-Oost' dezelfde punten aangevoerd. Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de algemene reactie zoals opgenomen in paragraaf 2.4 en verder kunnen wij aangeven dat door de Raad van State is op 27 april 2011 uitspraak gedaan in de beroepen van de inspreker tegen de genoemde plannen. Hierbij heeft de Raad van state de beroepen ongegrond verklaard. Ten aanzien van de locatiekeuze voor Lith-Oost is de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van mening dat de gemeente in de Ontwikkelingsvisie gemeente Lith een onderbouwing heeft gegeven voor de woningbouwlocaties en dat zij een afweging heeft gemaakt van de door de bewoners geuite wensbeelden. Naar oordeel van de Afdeling is deze afweging niet onredelijk. Voorts ziet de Afdeling niet in dat de gemeente bij de keuze voor de ontwikkeling van een woningbouwlocatie niet mag laten meewegen dat er al gronden in eigendom zijn bij de gemeente. Ten aanzien van de ontsluitingsprincipe geeft de Afdeling het volgende aan: 'Evenmin is, gelet op de aan de raad toekomende beleidsvrijheid, de keuze van de raad om de nieuwe woonwijk conform het verkeersadvies gesplitst te ontsluiten in noordelijke en zuidelijke richting en zo de verkeersstromen te verdelen onredelijk te achten.'
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
9. Inspreker 9	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
De reactie van de inspreker is onder te verdelen in een drietal hoofdpunten: 1. Verkeersontsluiting Lith-Oost op de Valkseweg 2. Kwaliteit van het voorontwerpbestemmingsplan Lith-Oost 3. Algemene opmerkingen Ad. 1. De inspreker is van mening dat de	In het kader van de bestemmingsplanprocedures voor de bestemmingsplannen 'Heilig Kemke, Lith' en Bieb-kavels, Lith-Oost' zijn door de inspreker ten aanzien van de ontsluiting dezelfde punten aangevoerd. Ten aanzien van het eerste punt wordt verwezen naar de beantwoording van de inspraakreactie nr. 8. en naar de algemene reactie zoals

NOTA VAN INSpraak EN OVERLEG
Behorende bij het bestemmingsplan 'Lith-Oost'

ontsluiting van de wijk Lith-Oost niet via de Valkseweg kan en mag geschieden. Dit omdat: - de gekozen ontsluitingsprincipe niet aansluit bij de bestaande woonwijk De Akkeren; - het profiel van de Valkseweg de toename aan verkeer niet aankan; - de ontsluiting op de Molenweg/Molenstraat vanuit milieuhygiënische niet kan; - de verbinding tussen Molenweg/Molenstraat zorgt voor sluipverkeer; - en het verkeersonderzoek is gebaseerd op verkeerde aannames. Ad. 2. De inspreker is van mening dat de plannen zoals die worden gepresenteerd, niet aansluiten bij de bestaande wijk. Dit omdat: - het plan wijkt af van de oorspronkelijke plannen voor Lith-Oost zoals gepresenteerd in december 2008; - de bouwmassa en de bebouwingsdichtheid zijn te groot en wijken te veel af van het plan De Akkeren; - de 'eigenheid' van het dorp Lith n.l de Padenstructuur niet terug te vinden is in het plan. Ad. 3. Naast bovengenoemde punten heeft de inspreker nog de volgende opmerkingen: - de kaart gebruikt tijdens de presentatie wijkt af van de kaart zoals deze is gepresenteerd op de gemeentelijke website; - voor het plan Lith-Oost moet een andere naam worden gekozen. De huidige naam zorgt voor te veel verwarring; - gevraagd wordt naar het verslag en een hand-out van de presentatie van de informatiebijeenkomst van 30 november gehouden in De Hoeve te Lith.	opgenomen in paragraaf 2.4 en verder kunnen wij aangeven dat door de Raad van State op 27 april 2011 uitspraak is gedaan in de beroepen van de inspreker tegen de bestemmingsplannen 'Heilig Kemke, Lith' en Bieb-kavels, Lith-Oost'. Hierbij heeft de Raad van state de beroepen ongegrond verklaard. Ten aanzien van de ontsluitingsprincipe geeft de Afdeling het volgende aan: 'Evenmin is, gelet op de aan de raad toekomende beleidsvrijheid, de keuze van de raad om de nieuwe woonwijk conform het verkeersadvies gesplitst te ontsluiten in noordelijke en zuidelijke richting en zo de verkeersstromen te verdelen onredelijk te achten.' Aangegeven wordt dat het plan afwijkt van het oorspronkelijke plan zoals dat in 2008 is gepresenteerd. De Brede School nam in het stedenbouwkundig plan uit 2008 een prominente plek in. Doordat de Brede School niet meer wordt gerealiseerd in het plangebied Lith-oost is het stedenbouwkundig plan aangepast. Hierbij is gezocht naar een goede aansluiting tussen het noordelijke en zuidelijke plandeel. Dat het stedenbouwkundig plan afwijkt van het plan uit 2008 is hiervan een logisch gevolg. Bij het opstellen van het plan is wat betreft opzet, bebouwingsdichtheid en massa ook gekeken naar de omgeving maar dient het plan ook zijn eigenheid te behouden passend bij de huidige tijdgeest. Dat het plan hierdoor afwijkt qua structuur en massa van de bestaande wijken is ook hier een logisch gevolg. De kaart die is gebruikt bij de presentatie en de website is naar onze mening een en de zelfde, zien wij vooralsnog geen aanleiding om de plannaam te wijzigen en zijn de gevraagde stukken reeds toegezonden. Daarnaast maken zij onderdeel uit van deze nota van inspraak en overleg.
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
10. Inspreker 10	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Zie inspraak reactie nr. 7	Zie inspraak reactie nr. 7
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

NOTA VAN INSPRAAK EN OVERLEG
Behorende bij het bestemmingsplan 'Lith-Oost'

Indiener zienswijze	
11. Inspreker 11	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Zie inspraak reactie nr. 8	Zie inspraak reactie nr. 8
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons geen aanleiding om het bestemmingsplan te herzien.	

Indiener zienswijze	
12. Inspreker 12	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Inspreker heeft in een gesprek zijn reactie op het bestemmingsplan gegeven. De weergave van dit gesprek is voorgelegd aan de inspreker die dit verslag heeft geaccordeerd. De reactie op het voorontwerpbestemmingsplan van de inspreker betreft het volgende: In het voorontwerpbestemmingsplan 'Lith Oost', is ten zuiden van de woning van inspreker een woning gesitueerd. Hiertegen heeft inspreker grote bezwaren omdat achter de eigen woning ook al een woning komt. Daarnaast zal t.b.v. de nieuwe woning de weg worden doorgetrokken voor de eigen woning langs. Inspreker geeft aan dat hij niet de intentie heeft zich tegen de 'BIEB-ers' te verzetten, maar ziet zich genooddaakt om de medewerking aan de afspraken omtrent de realisering van de BIEB-woningen, te heroverwegen. Het gaat dan om de koopovereenkomst van een strook van 5 m diep over de gehele breedte van het perceel en de daarbij behorende voorwaarden. Inspreker vraagt zich af of het geen optie is om het huis dat nu naast uw woning gepland staat om te wisselen met de waterberging die verder naar het zuiden ligt.	Naar aanleiding van de door de inspreker ingediende reactie is stedenbouwkundig nog eens goed naar de situatie gekeken. Hierbij is het volgende naar voren gekomen: - de inspreker heeft de grond waarop de toekomstige woning is geprojecteerd in pacht van de gemeente en deze momenteel in gebruik als tuin. - Ten behoeve van de nutsvoorzieningen in het gebied Lith-oost loopt het kabel en leidingen tracé over het perceel van de toekomstige woning. Daarnaast is stedenbouwkundig nog eens goed naar de situatie gekeken. Naar aanleiding hiervan komen we tot de conclusie dat de geplande woning vanwege genoemde redenen zal komen te vervallen. Het ontwerp bestemmingsplan zal hierop worden aangepast.
Conclusie	
De ingediende zienswijze geeft ons aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. De geplande woning zal komen te vervallen.	