

Bestemmingsplan Lith-oost - 2011

bijlage 18 - Nota van zienswijzen behorende bij het
bestemmingsplan 'Lith-Oost 2011'

Vastgesteld

Nota van Zienswijzen

Behorende bij het bestemmingsplan 'Lith – Oost 2011'

1. Inleiding

1. 1. Aanleiding

De gemeente Oss heeft het ontwerpbestemmingsplan '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 is gelegen ten oosten van de bestaande Wijk "De Akkeren". Vanaf eind juni heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen en zijn er zienswijzen ingediend. Aan de orde is nu het voorstel aan de raad om het bestemmingsplan vast te stellen, met inachtneming van de zienswijzen. De voorliggende nota van zienswijzen bevat een voorstel tot beantwoording van de zienswijzen en een verantwoording van enkele wijzigingen op het plan.

1. 3. Procedure

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 die 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 verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan dat ter visie heeft gelegen.

Het ontwerp bestemmingsplan is eind juni 2011 ter inzage gelegd. Op het plan zijn 4 zienswijzen ingediend. De verantwoording en een voorstel tot de beantwoording van deze zienswijzen zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.

2. Ambtshalve wijzigingen

Ambtshalve zijn er een tweetal wijzigingen aangebracht in de toelichting van het bestemmingsplan en op de verbeelding. Het betreft hier de tekstuele aanpassing van het gemeentelijk beleid (paragraaf 2.4.1 en 2.4.3) en de aanpassing van het aantal maximaal te realiseren woningen (van 6 naar 7) voor een tweetal bouwvlakken in het zuidelijk deel van het plangebied.

3. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

3. 1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een verantwoording afgelegd over de procedure die de gemeente heeft gevolgd om te komen tot het voorstel voor de raadsvaststelling van het ontwerpbestemmingsplan Lith-Oost Hart van Oijen. De ingediende zienswijzen geven volgens ons voorstel geen reden om het ontwerp bestemmingsplan te wijzigen.

Publicatie

Gelet op de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) heeft het ontwerp bestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken met ingang van 30 juni 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. De ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan is gepubliceerd in de Staatscourant en in het gemeentelijke huis-aan-huisblad Oss Actueel. Binnen de termijn kon een ieder zijn/haar zienswijzen kenbaar maken. Er zijn 4 schriftelijke zienswijzen ontvangen.

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 (verzendingstheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en dus ontvankelijk.

3. 2. Voorstel van beantwoording

Uit de zienswijzen blijkt de bezorgdheid van de bewoners over de gevolgen van het doortrekken van het Moleneind het nieuwe plangebied in. De bewoners maken zich met name zorgen over de afname van het woongenot omdat als gevolg van de nieuwe ontwikkeling er meer auto's door de straat gaan rijden die daar volgens de bewoners niet geschikt voor is. Omdat voor een groot deel de ingediende zienswijze inhoudelijk overeen komen is er voor gekozen om in een algemene beantwoording op de gelijklopende onderdelen in te gaan.

Vooraf geven wij 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.

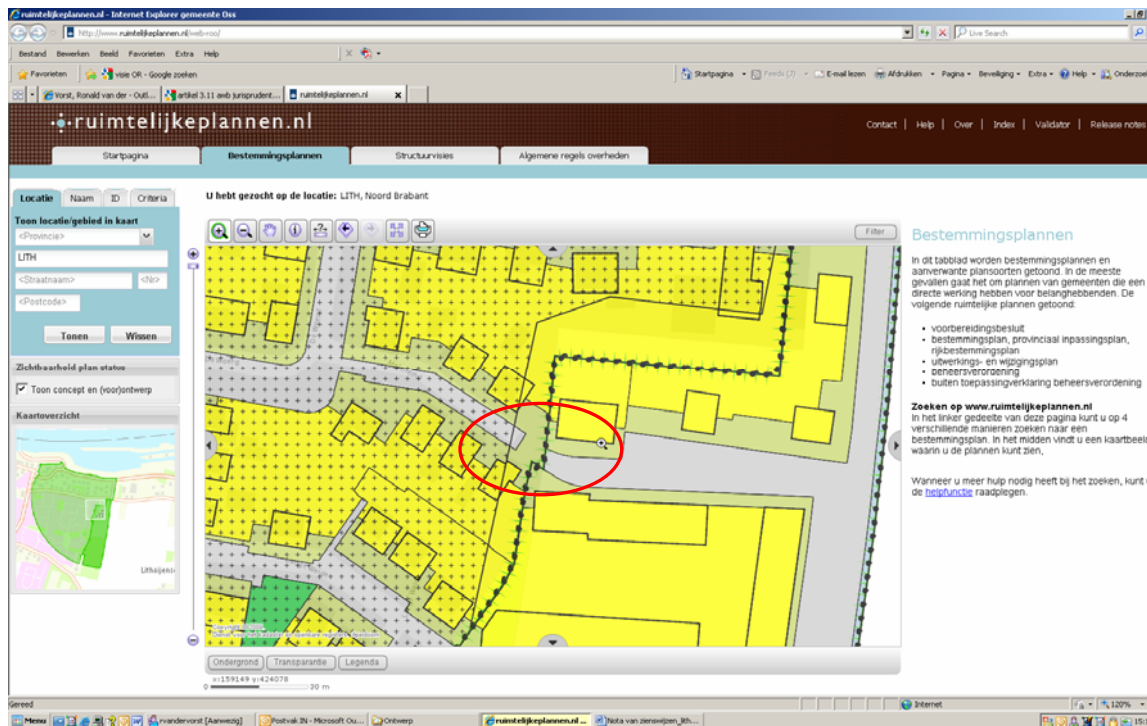
3. 3. Hoorcommissie bestemmingsplannen van 8 september

Op 8 september heeft er een zitting plaatsgevonden van de hoorcommissie bestemmingsplannen. Het verslag van deze zitting is als bijlage toegevoegd aan deze nota van zienswijzen. Op verzoek van den de indieners van de zienswijze heeft er een overleg plaatsgevonden op locatie waarbij door de bewoners de standpunten nader zijn toegelicht en van ambtelijke zijde ook nader is gemotiveerd waarop keuzes zijn gebaseerd.

3. 5. Algemene beantwoording

Weergave Moleneind op www.ruimtelijkeplannen.nl

Door enkele van de indieners van een zienswijze is aangegeven dat op www.ruimtelijkeplannen.nl het Moleneind als een doodlopende straat is afgebeeld (zie onderstaande afbeelding) en dat hierdoor het niet mogelijk is om de door de gemeente gewenste verbinding te realiseren.



Zoals uit de afbeelding valt af te leiden klopt hetgeen wordt gesteld door de indieners van de zienswijzen. Op www.ruimtelijkeplannen.nl worden alle digitale bestemmingsplannen van de gemeente getoond. De grens van een bestemmingsplan wordt aangegeven met een bolletjes lijn. In dit geval ligt de verbinding tussen de het Moleneind en Lith-oost in twee verschillende bestemmingsplannen. Om hier duidelijkheid in te scheppen zal het de grens van de bestemmingsplannen worden aangepast zodat de verbinding van het Moleneind en Lith-Oost in een bestemmingsplan is gelegen. Dit voorkomt ook dat bewoners die het niet eens zijn met deze verbinding tegen twee bestemmingsplannen een procedure moeten gaan voeren.

Dimensionering van het Moleneind van 5 meter

In de zienswijzen wordt aangegeven dat de wegbreedte (van 5 meter) onvoldoende is voor een weg waar vanuit twee richtingen verkeer doorheen gaat. De gemiddelde maatvoering van een personenvoertuig bedraagt 1.77 meter en die van een vrachtwagen 2.62 meter. Dat houdt in dat een vrachtwagen en een personenvoertuig elkaar op een dergelijke erftoegangsweg moeiteloos kunnen passeren met de daar toegestane maximum snelheid van 30 km/uur. Een krap wegprofiel op basis van het ontwerpvoertuig auto bedraagt 4,60 meter tot 4,80 meter. Een ruim wegprofiel kent een breedte van 5.20 meter a 5,40 meter. Bij een dergelijk wegprofiel kan bij tegemoetkomend verkeer een fietser niet worden ingehaald. Voordeel van een krap wegprofiel is dat de snelheid van het autoverkeer laag is. Volledigheidshalve verwijzen wij u naar het ASVV 2004 van het CROW, pagina 740. Wij onderkennen dan ook niet dat de wegdimensionering onvoldoende zou zijn voor de functie van de weg.

Veiligheid mengen voetganger en gemotoriseerd verkeer

Verder wordt als argument gegeven dat de combinatie van de wegbreedte van 5 meter en het ontbreken van een trottoir tot onveilige situaties zal leiden omdat het langzaam verkeer dan gemengd wordt afgewikkeld met het gemotoriseerd verkeer. Menging van auto en voetgangers op dezelfde weg is overigens het uitgangspunt in woonerven, wordt toegepast in het kader van shared space en ook wel in 30 km/uur gebieden. Op basis van ervaringscijfers is gebleken dat het in de praktijk goed

mogelijk is om de voetganger en automobilist te mengen tot een verkeersintensiteit van circa 1000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is onder andere een vuistregel dat adviesbureau Goudappel Coffeng gebruikt. Deze verkeersintensiteiten van 1000 mvt/ etmaal zullen op het Moleneind in de onderhavige situatie bij lange na niet worden gehaald. De verwachting is een toename met circa 100 motorvoertuigen, waarmee de nieuwe verkeersintensiteiten op het Moleneind 100 tot 150 motorvoertuigen zullen gaan bedragen.

Wegcategorie erftoegangsweg Moleneind

Uit de zienswijzen blijkt wordt verwezen naar de verschillende benamingen, in de reactienota, voor het Moleneind, te weten: een ontsluitingsweg en een erftoegangsweg. Een ontsluiting van het plangebied is niet hetzelfde als een gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een maximumsnelheid van 50 km/ uur binnen de bebouwde kom en heeft verkeersintensiteiten van meer dan 5000 motorvoertuigen per etmaal en bij voorkeur een fietspadenstructuur. Voor de duidelijkheid, de functie van de Moleneind is en blijft erftoegangsweg, oftewel een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/ uur.

Toename van de verkeersintensiteiten

Uit de zienswijzen blijkt verder dat de bewoners van het Moleneind overlast gaan ervaren omdat er een toename van de verkeersintensiteiten gaat plaatsvinden. In een aantal zienswijzen wordt hierbij gerefereerd aan het verkeersadvies. Hierin is vermeld dat aansluiting op bestaande doodlopende wegen gevoelig ligt bij bewoners omdat zij in absolute zin een beperkte toename van verkeer krijgen, maar er relatief sprake is van een forse toename van het aantal voertuigen. Dit effect vindt inderdaad plaats, maar de ervaring leert ook dat na een periode van 3 a 4 maanden bewoners wennen aan de nieuwe situatie. Het CROW adviseert bijvoorbeeld bij evaluaties van nieuwe situaties een periode van 3 tot 6 maanden in acht te nemen als gewenningsperiode. Het is voor de gemeente in ieder geval geen reden van de doortrekking af te zien.

Indiener zienswijze	
1. Reclamant 1	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Reclamant geeft aan dat er naar hun mening geen tot onvoldoende rekening is gehouden met de door hen aangehaalde punten in het kader van de inspraak. Zij hebben uit de gemeentelijke beantwoording niet het antwoord op al hun vragen ontvangen. Verder wordt in de zienswijze vooral verwezen naar de door de reclamanten ingediende inspraakreactie waarin de familie van mening is dat: - het woongenot ernstig wordt aangetast; - er sprake is van een enorme toename van geluidsoverlast en schadelijke uitlaatgassen; - het plan verkeersonveilige situaties met zich meebrengt. De familie geeft aan dat zij geen snelheidsremmende maatregelen in de vorm van een drempel wil omdat dit zorgt voor extra geluidsoverlast en onveilige situaties als gevolg van optrekkende en remmende auto's. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van aannames van intensiteiten e.d. Reclamanten geven aan zeker te weten dat de menging van verschillende verkeerstromen in het Moleneind niet acceptabel, leefbaar en veilig is. Verder wensen reclamanten nog antwoord op de vraag waarom het acceptabel is dat er op 20 meter van elkaar twee ontsluitingswegen komen. Tot slot wordt afgevraagd waar straks de bezoekers moeten parkeren in hun straat.	In de algemene beantwoording paragraaf 3.5 zijn de verkeerskundige en –technische aspecten beantwoord. In reactie op die onderdelen van de zienswijze die hier betrekking op hebben verwijzen wij naar de algemene beantwoording. Ten aanzien van het aspect woongenot merken wij op dat, gelet op het beperkte verkeer dat na de realisatie van het Moleneind gebruik zal gaan maken van deze weg (100 tot 150 motorvoertuigen), verwacht wordt dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van het woongenot. Uit bijlage 13 notitie verkeersconsequenties (pagina 4 onder kanttekeningen en randvoorwaarden) behorende bij het ontwerp bestemmingsplan blijkt dat er snelheidsremmende maatregelen moeten worden genomen. Waarbij wordt aangegeven dat deze niet te dicht bij woningen moeten komen te liggen. Bij de uitwerking van het Inrichtingsplan voor de openbare ruimte zal dit aspect worden meegenomen. Omdat er nog geen exacte gegevens bekend zijn over de toekomstige situatie (deze is immers nog niet gerealiseerd) wordt er gebruik gemaakt van aannames van de verkeersintensiteiten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van gegevens van het CROW. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Op basis van de gegevens van het CROW worden in heel Nederland wegen en openbare ruimte aangelegd. De gemeente ziet geen aanleiding om de gegevens afkomstig van het CROW ter discussie te stellen. Voor het Moleneind circuleren diverse benamingen; gebiedsontsluitingsweg, ontsluitingsweg en een erftoegangsweg. De ontsluiting van Lith-Oost vindt plaats via de Molenstraat/Molenweg vanuit het noorden en de Valkseweg vanuit het zuiden. De doorgetrokken Moleneind en de Lange Weide zijn beide erftoegangswegen, oftewel een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/ uur. De bezoekers parkeren net als nu langs de straat. Zoals in de algemene beantwoording paragraaf 3.5 is aangegeven verwacht de

NOTA VAN ZIENSWIJZEN
Behorende bij het bestemmingsplan Lith – Oost 2011

Reclamanten geven aan dat zij hun zienswijze mondeling willen toelichten.	gemeente geen problemen ten aanzien van de doorstroming en de verkeersveiligheid. De gemeente heeft op d.d. overleg gevoerd met de bewoners van het Moleneind.
---	--

Conclusie

De ingediende zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Wel zullen de opmerkingen ten aanzien van de te nemen verkeersremmende maatregelen worden meegenomen bij het opstellen van het inrichtingsplan.
--

Voor het overige leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het plan.

Indiener zienswijze	
2. Reclamant 2	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Reclamant geeft aan dat het niet eens is met het doortrekken van het Moleneind omdat: - de verkeersdrukte te groot wordt voor dit straatje; - de verkeersveiligheid ernstig in gevaar komt omdat het Moleneind te smal en te onoverzichtelijk is; - er geen ruimte overblijft voor voetgangers en fietsers; - parkeren voor bezoekers onmogelijk wordt; - het woongenot ernstig wordt aangetast. Verder geeft reclamant aan dat in het verslag informatieavond Lith-Oost wordt aangegeven dat er een verkeersveiligheidsplan wordt opgesteld. Afgevraagd wordt wanneer dat gereed is. Tot slot wordt, verwijzend naar ruimtelijkeplannen.nl, aangegeven dat planologisch gezien het moleneind in de bestemmingsplannen nog steeds is aangeduid als een doodlopende weg.	In de algemene beantwoording paragraaf 3.5 zijn de verkeerskundige en –technische aspecten beantwoord. In reactie op die onderdelen van de zienswijze die hier betrekking op hebben verwijzen wij naar de algemene beantwoording. Ten aanzien van het aspect woongenot merken wij op dat, gelet op het beperkte verkeer dat na de realisatie van het Moleneind gebruik zal gaan maken van deze weg (100 tot 150 motorvoertuigen), verwacht wordt dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van het woongenot. Het verkeersveiligheidsplan maakt onderdeel uit van het inrichtingsplan. Reclamant heeft hierin gelijk zie ook paragraaf 3.5 Algemene beantwoording onder het kopje Weergave Moleneind op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Conclusie
Als gevolg van de zienswijze wordt de bestemmingsplan grens aangepast zodat de aansluiting van het Moleneind op het plan Lith-Oost onderdeel uitmaakt van het onderhavige bestemmingsplan. Verder wordt de opmerking ten aanzien van het verkeersveiligheidsplan meegenomen bij het opstellen van het inrichtingsplan. Voor het overige leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het plan.

Indiener zienswijze	
3. Reclamant 3	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Reclamanten verwijzen in hun zienswijze naar de door de reclamanten ingediende inspraakreactie waarin zij van mening zijn 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 Kempke voorgesteld. Reclamanten besluiten hun zienswijze met het verzoek om het Moleneind hooguit open te stellen voor fietsers en wandelaars maar zeker niet voor gemotoriseerd verkeer.	In de algemene beantwoording paragraaf 3.5 zijn de verkeerskundige en –technische aspecten beantwoord. In reactie op die onderdelen van de zienswijze die hier betrekking op hebben verwijzen wij naar de algemene beantwoording. Door reclamanten wordt op voorhand aangegeven dat zij mogelijk schade lijden als gevolg van waardedaling van de woning door de ontwikkeling. Wij wijzen erop dat een beroep op tegemoetkoming in schade alleen mogelijk is op basis van een vastgesteld en onherroepelijk bestemmingsplan. Verder geldt er een maatschappelijk aanvaardbaar risico van 2% van de waarde van het onroerend goed. Nadat een verzoek om tegemoetkoming in schade is ingediend, wordt door een onafhankelijk bureau onderzocht of er inderdaad sprake is van schade tengevolge van de ontwikkeling. De gemeente ziet op dit moment geen aanleiding om het Moleneind alleen open te stellen voor langzaam verkeer. Hierbij verwijzend naar de algemene beantwoording in paragraaf 3.5.
Conclusie	
De ingediende zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	

Indiener zienswijze	
4. Reclamant 4	
Samenvatting zienswijze	Standpunt burgemeester en wethouders
Aangegeven wordt dat reclamanten op een aantal punten het niet eens zijn met het bestemmingsplan: - Strijd met provinciaal beleid Reclamanten voeren aan dat gelet op het uitwerkingsplan Maaskant, opgesteld door de Provincie uitbreiding alleen mogelijk is aan de hoofdkern Lith en de noodzaak dient onderbouwd te worden. In het ontwerp zijn een dertigtal woningen meer opgenomen als gevolg van het verdwijnen van de Brede School. De noodzaak van de toename van dit aantal woningen is echter niet nader toegelicht. - Strijd met gemeentelijk beleid In de onderbouwing wordt verwezen naar de aparte rapportage behorende bij de Ontwikkelingsvisie 'Onderbouwing woningbouwlocaties gemeente Lith; pilot-project; structuurvisie tussengebied Lith - Lithoijen'. Gelet op artikel 3:11 Awb dient het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage. Noch in de toelichting, noch in de bijlagen wordt II.& voornoemde document gevoegd. Gelet op het ontbreken van dit document kan geen redelijke toetsing / beoordeling plaatsvinden. Niet kan worden beoordeeld of ontwikkeling van woningbouw op de huidige locatie van de sportvelden haalbaar is. Hierdoor is het ontwerpbesluit in strijd met artikel. 3:11 Awb. - Ontsluiting Moleneind Ten aanzien van het voornemen van de gemeente om het Moleneind te benutten als verbindingen met de nieuwe wijk worden een aantal aspecten aangehaald die zich als volgt laten rubriceren; dimensionering van het	Als eerste merken wij op dat het uitwerkingsplan waarnaar wordt verwezen geen actueel provinciaal beleid betreft. Provinciale Staten hebben 1 oktober 2010 de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening vastgesteld en daarnaast in december 2010 de Verordening Ruimte. In dit geldende beleid is de woningbouw locatie Lith-Oost opgenomen als bestaand stedelijk gebied (zie paragraaf 2.2.2 van de toelichting). Niet in geschil is dat een aantal stukken niet tezamen met het ontwerpplan ter inzage hebben gelegen. De rapporten die vallen onder de bijbehorende stukken (zoals bedoeld in artikel 3:11 lid 1 Awb) dienen volledig ter inzage en digitaal beschikbaar te worden gesteld. In dit geval betreft het een deelrapportage van de Ontwikkelingsvisie Lith, Thuis in Lith, Structuurvisie tussengebied Lith-Lithoijen. Hierin is de onderbouwing gegeven voor de woningbouwlocatie Lith-Oost. De betreffende rapportage zal bij de vaststelling worden toegevoegd aan de stukken zodat bij de vaststelling van het bestemmingsplan de gemeente raad het betreffende stuk kan betrekking bij haar afweging. Dit heeft zij overigens al gedaan voor wat betreft een tweetal deelplannen van de woningbouwontwikkeling Lith-Oost, te weten: het bestemmingsplan BIEB-kavels en het bestemmingsplan Heilig Kempke. In deze procedure is ook de locatiekeuze ter discussie gesteld en het aantal te realiseren woningen. De raad van state heeft in haar uitspraak van 27 april 2011 (zaaknummer 201007128/1/R3 en 201008114/1/R3) geoordeeld dat de afweging die de raad heeft gemaakt op basis van de Ontwikkelingsvisie en als onderdeel daarvan de Structuurvisie niet onredelijk is. Daarnaast is het plangebied, zoals eerder aangegeven, in het actuele provinciale beleid aangewezen als bestaand stedelijk gebied. In de algemene beantwoording paragraaf 3.5 zijn de verkeerskundige en –technische aspecten beantwoord. In reactie op die onderdelen van de zienswijze die hier betrekking op hebben verwijzen wij naar de algemene beantwoording.

Moleneind van 5 meter, verkeersveiligheid als gevolg van het mengen van verschillende verkeersstromen, de categorisering van het Moleneind en tenslotte de toename van de verkeersintensiteiten - Financiële uitvoerbaarheid In de plantoelichting ontbreekt elk gegeven wie eigenaar is van de gronden. Nu de gemeente stelt eigenaar te zijn van de gronden in het plangebied - behoudens de vier kavels in liet noorden van het plangebied - dient dit controleerbaar te zijn, en het standpunt dat geen exploitatieplan hoeft te worden opgesteld, geverifieerd kan worden. - Aanpassen plangebied pagina 36 Op pagina 36 wordt het plangebied niet juist weergegeven. Naast de woning van reclamanten is een strook niet meegenomen in het plangebied. Dit is niet correct. Verzocht wordt dit aan te passen en indien noodzakelijk, ook de berekeningen aan te passen.	Reclamant geeft terecht aan dat de gegevens ontbreken over het grondbezit. We zullen in de toelichting dan ook een kaart opnemen waarop de eigendomssituatie is weergegeven. Reclamant heeft gelijk dat op het kaartje op pagina 36 niet het volledige plangebied weergeeft. Dit zal worden aangepast. Dit heeft overigens geen gevolgen voor de uitkomst en/of de verbeelding. Hier is namelijk al rekening gehouden met de juiste hoogte als gevolg van de molenbiotoop.
---	--

Conclusie

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze zal de toelichting op een tweetal aspecten worden aangepast. Dit betreft het toevoegen van een kaart waaruit de eigendomssituatie blijkt en een correctie van een kaart waarop het plangebied foutief is weergegeven.

Voor het overige leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het plan.