

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bestemmingsplan
“Oolder Veste”

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Oolder Veste" heeft vanaf 27 februari 2013 tot en met 9 april 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen, na voorafgaande publicatie op 26 februari 2013 op de Gemeentepagina in de Trompetter en op www.roermond.nl en in de Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging was het ontwerpbestemmingsplan digitaal raadpleegbaar op de websites www.ruimtelijkeplannen.nl en www.ruimtelijkeplannen.roermond.nl.

Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft een ieder de mogelijkheid gehad zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Op 8 april 2013 is 1 brief ontvangen die is ondertekend door de hieronder genoemde personen. Bij email van 10 april 2013 heeft de heer Koeman het schrijven ten aanzien van de laatste alinea nader verduidelijkt. Als bijlage bij de email zijn de notulen van de Raadsvergadering van 16 februari 2012 opgenomen.

No.	NAAM	ADRES	POSTCODE	PLAATS
1.	T. P. Koeman	Roermondsestraat 49	6049 AX	Herten
2.	G. Schreurs	Roerderweg 29	6041 NR	Roermond
3.	F. Spoelman	Roermondsestraat 8	6049 AZ	Herten
4.	F. Raemaekers	Oude Roermondseweg 1	6041 PV	Roermond
5.	P.G.A. Knoben	Roermondsestraat 35	6049 AW	Herten
6.	M. Militie	Roermondsestraat 17	6049 AW	Herten
7.	F. Drijvers	Roerderweg 48	6041 NS	Roermond
8.	J. Bergs	Wilhelminastraat 13	6049 AJ	Herten
9.	A. Schyns- Soeterboek	Evenkamp 2	6041 PE	Roermond
10.	J. Heunen	Burton Jostweg 1	6041 PG	Roermond

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben bij brief van 12 maart 2013, ingekomen 14 maart 2013 (kenmerk: 2012/53990) aangegeven geen aanleiding te zien om een zienswijze in te dienen.

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijze en de inhoudelijke reactie daarop.

Zienswijze:

Insprekers geven aan dat de verkeersdruk met ca. 6000-6400 auto's per werkdag op de Roerderweg veel te hoog is. Op dit meetpunt voor 30 km-wegen zou het maximum niet hoger mogen zijn dan ca. 4000 auto's. Ook de snelheden blijven veel te hoog.

Aangegeven wordt dat na 5 jaar overleg, maatregelen en "opvoeding" het resultaat ver achter blijft bij het noodzakelijke. Insprekers geven wel aan dat hun inspraakreactie op het voorontwerp nu al tot actie leidt, bijvoorbeeld door de proefopening van de paaltjes aan de Evenkamp per 4 april 2013. Ook wordt aangegeven dat de insprekers actie zien in het voorkomen van extra verkeersdruk op de route in casu die optreedt bij uitvoering van het plan "Rosslag".

Insprekers geven aan dat hun punt terzake van het ontwerpbestemmingsplan als volgt is.

Insprekers geven aan dat uit het plan volgt dat Oolder Veste 895 woningen gaat tellen waarvan nu 465 zijn gerealiseerd.

Vervolgens geven insprekers aan dat met de jongste CROW-ritten-norm van 8 ritten per dag per woning Oolderveste nu 3720 ritten levert. Een voorzichtige schatting is dat daarvan 1500-2000 ritten de (korte) binnendoorroute nemen over de Roermondsestraat en de Roerderweg met een veel te hoge gemiddelde snelheid. School- en stadsfietsverkeer neemt ook deze route terwijl er geen fietspaden zijn.

De huidige verkeersproductie, voortkomend uit het oude bestemmingsplan Oolder Veste, op de binnendoorroute zit nu ongeveer op de helft volgens insprekers. Met het nieuwe bestemmingsplan gaan binnen enkele jaren de aantallen verdubbelen. Dat betekent nog eens 1500-2000 auto's bovenop de gemeten ruim 6000.

Insprekers geven aan dat zij tegen dit ontwerpbestemmingsplan zijn zolang de verkeersdruk op deze route niet tot onder de ca. 4000 voertuigen per dag daalt en blijft.

Insprekers geven aan dat het openen van de Evenkamp voor doorgaand verkeer uit de Mussenberg een daling zal kunnen geven op de Roerderweg nabij de Joop den Uylstraat, maar juist een extra toename op het deel tussen de Evenkamp en de Geuljanslaan.

Insprekers geven aan dat zij per email wethouder verkeer en RO om een nulmeting hebben verzocht op dit laatste (of eerste) deel van de Roerderweg.

Insprekers geven aan een toenemende drukte te voorzien van auto's en fietsers op het traject Roermondsestraat- Roerderweg vanuit een veelheid aan punten, bijvoorbeeld: dit ontwerpbestemmingsplan, project de Rosslag, inbreidingslocaties Groeneweg, uitbreiding OSB de Stapsteen, toenemende klandizie winkelcentrum en sportcomplex Herteheym, toenemende aantrekkingskracht van het stadscentrum en recreatieve ontwikkelingen aan de Oolderplas. Aangegeven wordt dat het toekomstige eenrichtingsverkeer op de Singelring de aantrekkelijkheid van de binnendoorroute naar en van de stad versterkt.

Ten slotte geven insprekers aan dat zij zien dat compenserend groen nog steeds nabij Sittard wordt gerealiseerd. Dit zou in het voorliggend ontwerp gewijzigd behoren te worden naar aanplant in Oolder Veste. Verwezen wordt naar de notulen van de Raadsvergadering van 16 februari 2012, pagina 45. Aangegeven wordt dat inhoudelijk de laatste alinea van pagina 45 gaat over compensatie in de Rosslag, maar dat de wethouder met het voorbeeld kwam van de - foute - compensatie in Oolderveste (die nabij Sittard is ingevuld). Die gerealiseerde compensatie geldt voor het "oude" bestemmingsplan Oolderveste. Voor het nieuwe - voorliggende - bestemmingsplan Oolder Veste zou die compensatie voor nog 430 te bouwen woningen, in Oolder Veste zelf moeten gaan plaatsvinden.

Standpunt:

Bij de planontwikkeling van Oolder Veste in 2000 is onder andere in het kader van het destijds opgestelde bestemmingsplan het aspect verkeer onderzocht. Er is geoordeeld dat onder andere door realisatie van de Oolderweg het aspect verkeer geen belemmering vormt voor de realisatie van de 895 woningen. De Oolderweg is geschikt voor alle verkeersbewegingen. In de praktijk blijkt de Oolderweg minder gebruikt te worden dan aanvankelijk werd aangenomen. De Roerderweg en de Roermondsestraat, die niet gelegen zijn binnen de gronden van onderhavig bestemmingsplan, krijgen onder andere daardoor meer verkeer te verwerken. De problematiek die insprekers aangeven betreft een verkeerskwesitie die niet door middel van een bestemmingsplan kan worden opgelost. Insprekers noemen ook andere ontwikkelingen zoals de Rosslag, de Singelring etc. Deze staan in casu niet ter discussie.

Aanvullend wordt in het kader van de verkeerssituatie het volgende opgemerkt.

De Roerderweg en de Roermondsestraat zijn in het "Mobiliteitsplan 2020" door de gemeenteraad aangewezen als erftoegangswegen type 1. Volgens de CROW wordt op een dergelijke weg een etmaalintensiteit van 6.000 motorvoertuigen als het maximaal toelaatbare beschouwd. De gemeente vindt in casu een etmaalintensiteit van circa 4.500 motorvoertuigen verantwoord.

Tijdens de laatste meting in november 2012 was de etmaalintensiteit op de Roerderweg 5.113 motorvoertuigen/etmaal. Door middel van verkeersmaatregelen wordt getracht het aantal verkeersbewegingen terug te brengen.

Er heeft een meting plaatsgevonden in de Evenkamp waarbij twee weken de paal afwezig was. Een nulmeting en een effectmeting maken onderdeel uit van de proefopenstelling van de Evenkamp. De gevolgen van de openstelling met name voor de Roerderweg zullen hieruit blijken.

Wij blijven de verkeerssituatie in Roermond zuidwest monitoren. Mochten de verkeersintensiteit niet afnemen of opnieuw toenemen - met welke oorzaak dan ook - dan wordt bekeken of maatregelen kunnen worden getroffen. Dit staat echter los van onderhavig bestemmingsplan. Dat geldt ook voor de snelheidshandhaving. Dit wordt niet in een bestemmingsplan geregeld.

In het kader van de ontwikkeling van het gehele plangebied Oolder Veste zijn destijds afspraken gemaakt over de natuurcompensatie. Deze zijn vastgelegd in een overeenkomst in 1999, gesloten tussen de ontwikkelaar, de provincie en de gemeente. De compensatie is deels gerealiseerd elders in de provincie en deels elders in de gemeente Roermond. Ook in het plangebied zelf heeft compensatie plaatsgevonden en gaat nog compensatie plaatsvinden conform de gesloten overeenkomst. In het kader van onderhavig bestemmingsplan, dat een actualisering betreft, is geen (nieuwe) compensatie aan de orde, omdat er niet meer ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt dan in het kader van het vigerend bestemmingsplan mogelijk zijn.

De ingekomen zienswijze heeft niet geleid tot het aanpassen van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp.

Aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden de aanpassingen weergegeven die in het vast te stellen bestemmingsplan ambtshalve worden doorgevoerd. Ondergeschikte ambtshalve aanpassingen worden niet genoemd.

- in artikel 3.2 a is het volgende gevoegd: "ten dienste van de onder 3.1 genoemde functies".
- in artikel 5.2 a is het volgende gevoegd: "ten dienste van de onder 5.1 genoemde functies".
- artikel 9.2.1 c is als volgt aangepast: "voor overige hoofdgebouwen geldt dat de voorgevelrooilijn op een afstand van ten minste 5 meter uit de erfgrans is gelegen."
- in artikel 10 is lid 7 toegevoegd waarin de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen die in het ontwerpbestemmingsplan staat opgenomen in artikel 20.2. De toelichting is hierop ook aangepast.
- artikel 19.3.2 c is als volgend gewijzigd: "de maximale bouwhoogte en goothoogte van de erker of uitbouw ten hoogste de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw bedraagt, waarbij een overschrijding van 30 centimeter is toegestaan."
- in artikel 22.2.2 c is "karakteristiek" vervangen door "dijkwoning".
- bij de toelichting is het "Verkennend bodem- en asbestonderzoek, locatie Broekveeweg 103 te Herten" van 27 maart 2013 als bijlage 5 ingevoegd en een "Nader asbestonderzoek, locatie Broekveeweg 103 te Herten" van 2 mei 2013 als bijlage 6 ingevoegd. Tevens is een notitie betreffende woningbouwlocatie Oolder Veste bodemaspecten locatie Broekveeweg 103 te Herten van

2 mei 2013 als bijlage 7 ingevoegd. Paragraaf 4.2.1 inzake bodem is naar aanleiding daarvan aangepast.

- de toelichting is aangevuld met een beschrijving van de zienswijzenprocedure.

Roermond, 27 juni 2013.