

Nota van beantwoording Inspraak

Bestemmingsplan

“Made-Oost II, fase 1”

Gemeente Drimmelen, afdeling Grondgebied
Projectleider: PB
Adviseur: JP

Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan “Made-Oost II fase 1” heeft van vrijdag 27 januari 2023 gedurende 7 weken (en dus tot en met donderdag 16 maart 2023) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn inspraakreacties ingediend door 7 reclamanten. Één van deze inspraakreacties is ondertekend door 18 omwonenden.

Daarnaast hebben de provincie Noord-Brabant, Waterschap Brabantse Delta en de Veiligheidsregio een vooroverlegreactie ingediend. In deze nota worden de inspraakreacties en vooroverlegreacties samengevat en voorzien van een gemeentelijk standpunt.

Inspraak reclamant A

1. Reclamant verwachten belemmeringen voor hun melkveebedrijf aan de [REDACTED].

Reactie gemeente

In het voorontwerpbestemmingsplan is aangekondigd dat in het kader van het aspect bedrijven en milieuzonering een nadere toetsing plaats zal vinden. In het ontwerpbestemmingsplan is deze nadere toetsing opgenomen en in de toelichting verwerkt. Uit die nadere toetsing blijkt dat het betreffende melkveebedrijf niet in haar bedrijfsvoering wordt beperkt door de ontwikkeling.

Inspraak reclamant B (Stichting WWZ)

1. WWZ-Drimmelen stelt het zeer op prijs dat het onderwerp "Toegankelijkheid" in Hoofdstuk 4.3 nadrukkelijk op de aspecten van toegankelijkheid in het gebied ingaat en dat nadrukkelijk wordt verwezen naar het Handboek Toegankelijkheid Drimmelen.
2. Plots wordt een Handreiking Toegankelijkheid aangehaald, zonder verdere uitleg. Dat maakt de toelichting wat onduidelijk en dus gevoelig voor foute interpretaties.
3. WWZ-Drimmelen adviseert de woorden 'de Handreiking' te vervangen door de woorden 'het Handboek'.

Reactie gemeente

1. *Ter kennisgeving aangenomen*
2. *Abusievelijk is in paragraaf 4.3 inderdaad de term "Handleiding" gebruikt. Hier wordt echter het gemeentelijk Handboek bedoeld. Dit zal tekstueel worden aangepast in de toelichting.*
3. *Zie antwoord onder punt 2.*

Inspraak reclamant C (ondertekend door 18 bewoners Ploegstraat)

1. **Uitbreiding woningbouw**
Het vastgestelde document 'Uitbreidingslocaties woningbouw Drimmelen', vastgesteld op 25 juni 2020, stelt ten aanzien van Made-Oost II: "Fase 1 heeft een omvang van circa 5 ha en een woningaantal van ongeveer 100 woningen". Volgens dit document zouden in het totale plan Made-Oost II circa 200 woningen in een gebied van circa 10 ha gebouwd gaan worden. Het voorontwerp gaat uit van 125 woningen voor fase 1. Dit is 25% meer dan het uitgangspunt in het document 'Uitbreidingslocaties woningbouw Drimmelen'. Het plan gaat verder uit van een totaal van 232 woningen voor Made-Oost II op circa 8,3 ha. Dat betekent circa 28 woningen per ha, hetgeen 40% hoger is dan werd beoogd in het eerder genoemde document. Daardoor zal onder andere de verkeersintensiteit ook veel hoger worden dan eerder aangenomen en ook heeft het potentieel impact op de waterhuishouding in het gebied.

1. Reactie gemeente

In het door reclamant aangehaalde document worden geen harde cijfers genoemd maar worden schattingen gedaan van het aantal woningen per hectare. Bij uitwerking van het stedenbouwkundig plan door initiatiefnemer in samenspraak met de gemeente is gebleken dat het beoogde aantal woningen binnen fase 1 inpasbaar is binnen de ruimtelijke kaders zoals opgenomen in het document "uitbreidingslocaties woningbouw". Het beleid is nooit statisch en inmiddels al weer opgevolgd door de Omgevingsvisie en het programma Wonen, waarin deze locatie als potentiële woningbouwlocatie wordt genoemd. De gemeente heeft met de regio een woondeal gesloten met het rijk, hetgeen resulteert in een programma met kleinere woningen. Het Rijk schrijft voor dat in een plan 30% sociale huur, 40% middelduur en 30% van de woningen duur mag zijn. Voorliggend plan houdt hier rekening mee. Het stedenbouwkundig plan zoals verwerkt in het Ontwerpbestemmingsplan is overigens aangepast ten opzichte van het plan dat bekend was ten tijde van het

voorontwerpbestemmingsplan. Het plangebied is enigszins vergroot, er is een ontsluiting aan de oostzijde bijgekomen en er zijn 6 woningen aan het programma toegevoegd waarmee het totaal aantal woningen binnen fase 1, 131 bedraagt.

Het stedenbouwkundigplan is door de gemeente beoordeeld als stedenbouwkundig, verkeerskundig en ruimtelijk, inpasbaar, aanvaardbaar en wenselijk.

2. Verkeersintensiteit en capaciteit

Wanneer Made-Oost II fase 2 wordt gebouwd (105-110 woningen extra) zal de intensiteit voor Ploegstraat, Dorsvlegel en Kalverstraat alleen maar toenemen omdat dit volgens het huidige voorontwerp bestemmingsplan Made-Oost II fase 1 de enige straten blijven als ontsluiting voor geheel Made-Oost II.

In paragraaf 4.2, Verkeer en parkeren, wordt de conclusie getrokken dat de aspecten verkeer en parkeer geen belemmering zijn voor het plan. Echter wordt in paragraaf 4.2.3 het onderdeel Verkeersgeneratie de toename van verkeer slechts beoordeeld op basis van het verwachte aantal extra motorvoertuigen. Toename van verkeer door andere weggebruikers is hierin niet meegenomen. Dit betekent dat het aantal verkeerdeelnemers vele malen hoger ligt.

2. Reactie gemeente

In dit bestemmingsplan wordt de realisatie van 131 woningen in fase 1 mogelijk gemaakt en onderbouwd. Wat de gevolgen zijn van de verkeersgeneratie in fase 2 moet inzichtelijk gemaakt worden bij de planologische procedure voor die fase.

De verkeersgeneratie is op basis van kentallen uit de meest recente CROW-publicatie 381 bepaald. Vervolgens is naar de capaciteit van de betreffende ontsluitingswegen gekeken en is geconcludeerd dat, conform de normen, het extra verkeer als gevolg van het planvoornemen (fase 1) goed en verkeersveilig kan worden afgewikkeld.

Het planvoornemen is in de fase van voorontwerp naar ontwerp aangepast waarbij een extra ontsluitingsweg wordt gerealiseerd aan de oostzijde van het plangebied. Het plangebied zal daarmee ook worden ontsloten via de Voorstraat.

Verder is de verkeersgeneratie en de verkeersafwikkeling, ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan, nog eens kritisch getoetst en nader uitgewerkt. Op basis van de aanpassingen en nadere uitwerking wordt geconcludeerd dat de ontsluitingswegen voldoende capaciteit hebben om het extra verkeer verkeersveilig te kunnen afwikkelen. Zeker doordat er nu een extra ontsluiting wordt gerealiseerd via de Voorstraat, zie ook paragraaf 4.2.3. van de toelichting.

3. Verkeer en ontsluiting

Uit het plan wordt duidelijk dat alle verkeer uit komt op de Kalverstraat met uitzondering van slechts één ontsluiting die loopt via de onverharde Plukmadestraat naar de Voorstraat. Het lijkt erop dat de nieuwe woonwijk Made-Oost II (naast de bestaande wijk Made-Oost I) twee ontsluitingen kent, echter gaat het feitelijk slechts om één ontsluiting waar al het verkeer op uitkomt, namelijk de Kalverstraat. Aan het begin/eind van deze straat ligt een onoverzichtelijke rotonde met kruispunt Patronaatstraat en dat is tijdens de spitsuren waarin veel schoolgaande kinderen passeren vragen om moeilijkheden. Bovendien is het wegdek in de Kalverstraat bijzonder slecht en dat zou hierdoor de komende jaren nog veel slechter worden.

Dit plan heeft grote potentiële impact op:

- Verkeersveiligheid en veiligheid voor de mensen die in de directe omgeving wonen. Intens verkeer tijdens en na de bouw zorgt voor onveilige situaties. M.b.t. Ploegstraat wijzen reclamanten erop dat de breedte van de Ploegstraat vanaf nummer 6 richting Made-Oost II slechts 3,40 meter bedraagt.

- Schade aan de recent aangelegde Ploegstraat en Dorsvlegel door bouwverkeer. De bestrating van de Ploegstraat is gelegd op lava pakketten waarbij hemelwater wordt afgevoerd via deze pakketten en niet via een aangelegde riolering. Volgens eerdere communicatie met de gemeente Drimmelen is dit soort bestrating bij belasting zeer kwetsbaar. Bewoners zijn daarom bang dat er door het bouwverkeer schade wordt aangericht aan de bestrating en de afwatering in de Ploegstraat en Dorsvlegel na de bouwfase onvoldoende functioneert. Bovendien is het geldverspilling om een 3 jaar geleden aangelegde straat opnieuw bestraat moeten worden, omdat ze inmiddels kapot zijn gereden door bouwverkeer.
Mogelijke oplossingen zijn:
 - o Een extra ontsluiting via de Voorstraat tijdens de bouw en daarna;
 - o Plukmadeseweg verharderen.

3. Reactie gemeente

- *Zie ook de reactie onder punt 2. Inmiddels is voorzien in een extra ontsluiting aan de oostzijde van het plangebied via de Voorstraat. Daarnaast is de verkeersafwikkeling in de verschillende richtingen nader uitgewerkt in het ontwerpbestemmingsplan (zie ook paragraaf 4.2.3. van de toelichting). Er is een inschatting gemaakt van de toedeling van het verkeer vanaf het plangebied in de diverse richtingen. Op basis van de nadere uitwerking wordt geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid niet zal leiden tot knelpunten.*
- *Ten aanzien van de opmerking m.b.t. het lava-pakket onder de bestrating, zal nader onderzoek moeten uitwijzen wat de gevolgen zijn van (zwaar) bouwverkeer op de Ploegstraat en Dorsvlegel. Dit betreft echter geen planologisch relevant thema. Hierover zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt met de aannemers en bouwers. Omwonenden zullen voorafgaand aan de bouw een brief ontvangen met verdere details over ontsluiting van bouwverkeer, een aanspreekpunt etc. De verantwoordelijkheid voor de communicatie ligt bij initiatiefnemer in samenspraak met de gemeente.*
- *De Plukmadeseweg maakt geen onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan. Het eventueel verharderen van de Plukmadeseweg ligt buiten het bereik van dit bestemmingsplan. Mogelijk zal dit onderdeel uitmaken van fase 2 van de ontwikkeling van Made-Oost II.*

4. Hulpdiensten

Wat is de visie van de ontwikkelaar en gemeente op de bereikbaarheid van Made-Oost door hulpdiensten wanneer deze uitsluitend via de Kalverstraat de wijk kunnen bereiken? Extra ontsluitingen via de Voorstraat en Plukmadeseweg verbetert de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Reactie gemeente

Het planvoornemen voorziet inmiddels in een extra ontsluiting via de Voorstraat. Daarnaast is het planvoornemen beoordeeld door de veiligheidsdienst, zie ook de beantwoording onder "Inspraak reclamant H (Veiligheidsregio)". Zij hebben nog enkele opmerkingen en aandachtspunten die nader uitgewerkt moeten worden, onder andere ten aanzien van de ontsluiting via de Kalverstraat.

5. Grootste zorg heeft betrekking op de verkeersintensiteit, ontsluiting, veiligheid, kapotgereden bestrating en afwatering.

Voorstel reclamant:

- Tijdens de bouwfase ontsluiting naar Voorstraat. Ploegstraat/Dorsvlegel verboden voor bouwverkeer (zoals huidige situatie).
- Na de bouwfase ontsluiting organiseren via Ploegstraat, Dorsvlegel, Voorstraat en Plukmadeseweg en verkeerssturing optimaliseren via eenrichtingsverkeer.

Reactie gemeente

De grootste zorgen van reclamant worden weggenomen door de realisatie van een extra ontsluiting via de Voorstraat. Daarmee wordt de ontsluitingsstructuur verbeterd, wordt de Kalverstraat t.o.v. van het eerdere plan ontlast en is het plangebied beter bereikbaar voor hulpdiensten. De afsluiting van het plangebied voor bouwverkeer via de Ploegstraat en Dorsvlegel betreft een verkeerskundig besluit dat los staat van de te doorlopen procedure in het kader van dit bestemmingsplan. Het is in dit stadium nog onvoldoende uitgekristalliseerd op welke wijze het bouwverkeer de nieuwe wijk zal gaan bereiken. In samenspraak met de ontwikkelaar, gemeente en ingenieursbureau zal gekeken worden naar de beste oplossing.

Inspraak reclamant D ([REDACTED])

1. Verkeersintensiteit en ontsluiting van de wijk

Reclamanten maken zich zorgen over de verkeersintensiteit in de Ploegstraat en Dorsvlegel, daar in het nieuwe plan dit de enige ontsluitingswegen zijn. In eerdere communicatie en plannen werd altijd uitgegaan van ontsluiting aan zowel de Voorstraat / Zandstraat als de Ploegstraat / Dorsvlegel / Kalverstraat. Op deze manier zal het verkeer beter verdeeld zijn. In de plannen wordt nu enkel uitgegaan van het autoverkeer, maar het fiets- en voetverkeer zijn in een jonge wijk als deze ook aanzienlijk. Zeker in de ochtend met bewegingen naar school en werk. Er dient volgens reclamanten dan ook gekeken te worden naar de verkeersintensiteit en veiligheid in de praktijk. Daarbij willen reclamanten ook het feit nemen dat de Kalverstraat niet de meest geschikte en veilige straat is in deze hoedanigheid. Met slechts aan één zijde een stoep en een gevaarlijke situatie met geparkeerde auto's en onoverzichtelijke aansluiting op de rotonde aan het begin van de straat. Het lijkt reclamanten daarom noodzakelijk dat ook deze straat wordt aangepakt en wordt meegenomen in de plannen.

Reactie gemeente

De grootste zorgen van reclamanten worden weggenomen door de realisatie van een extra ontsluiting via de Voorstraat. Daarmee wordt de ontsluitingsstructuur verbeterd, wordt de Kalverstraat t.o.v. van het eerdere plan ontlast en is het plangebied beter bereikbaar voor hulpdiensten. Voor langzaam verkeer was reeds een ontsluiting aan de Voorstraat voorzien. Aanpassingen aan reeds bestaande wegen en straten maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Hiervoor zullen afzonderlijke procedure doorlopen moeten worden.

2. Bouwverkeer en veiligheid

De wijk Made-Oost I is een zeer kinderrijke buurt met een speeltuin en veel op straat spelende kinderen. Gezien de veiligheid lijkt het de reclamanten totaal niet wenselijk dat het bouwverkeer door deze wijk komt.

Reactie gemeente

De afsluiting van het plangebied voor bouwverkeer via de Ploegstraat en Dorsvlegel betreft een verkeerskundig besluit dat los staat van de te doorlopen procedure in het kader van dit bestemmingsplan. Bij de civieltechnische uitwerking zal dit vraagstuk nader aan de orde komen.

3. Uitbreiding woningbouw

Het voorontwerp bestemmingsplan Made-Oost II fase 1 dat nu ter inzage ligt, gaat uit van 125 woningen in het goedkoopste segment. Reclamanten begrijpen dat er woningen nodig zijn en juist ook in dit segment. Gezien andere plannen lijken dit echter ten eerste te veel woningen op een te kleine oppervlakte. Dat sluit niet aan met de eerdere plannen. Daarnaast denken reclamanten dat het beter zou zijn als er meer diversiteit is in de grootte van de woningen en kavels. Zo zouden er bijvoorbeeld ook vrijstaande woningen of bouwkavels in opgenomen kunnen worden. Dan sluit het beter aan op de omgeving en wordt een aparte wijk binnen een wijk voorkomen.

Reactie gemeente

Inmiddels is het plangebied uitgebreid en voorziet het plan in totaal in 131 woningen. Het voorontwerpbestemmingsplan voorzagt reeds in de nodige diversiteit aan woningtypen. Dat programma voorzagt in 48 goedkope/sociale woningen (rij- en rug-aan-rug-woningen, 56 middeldure/betaalbare woningen (rij woningen) en 21 woningen in de dure sector (rij- hoek- en twee-onder-een-kapwoningen). Met de uitbreiding van het plangebied komen daar nog 4 twee-onder-een-kapwoningen en 2 vrijstaande woningen bij. Daarmee wordt voorzien in een brede differentiatie aan woningtypen welke in lijn is met de gemeentelijke na te streven volkshuistingsdoeleinden zoals verwoord in het programma Wonen en afgestemd in de met het rijk gesloten woondeal SRBT-regio.

Inspraak reclamant E ([REDACTED])

1. Er is onduidelijkheid over de bestaande wegen waar de nieuwe wijk op aangesloten zal worden. Op www.ruimtelijkeplannen.nl lijkt enkel de Dorsvlegel doorgetrokken te worden naar de nieuwe wijk. Bij de Ploegstraat en het nieuwe verlengde hiervan is in de tekeningen een onderbreking van water zichtbaar. Echter wordt in de tekst in de toelichting van Rho adviseurs wél verwezen naar het doortrekken van de Dorsvlegel én de Ploegstraat. Huidige bewoners Ploegstraat geven aan dat in het verleden is toegezegd dat de straat nooit doorgetrokken zou worden voor auto's en dat een doorgang wellicht een fietspad zou betreffen. Kortom: onduidelijkheid.

Reactie gemeente

Het plangebied zal in de beoogde situatie worden ontsloten via de Ploegstraat en de Dorsvlegel. Daarnaast wordt in het meest recente plan ook een ontsluiting via de Voorstraat voorzien. De Ploegstraat wordt dus inderdaad verlengd tot binnen het plangebied. Van eventuele toezeggingen is de gemeente niet op de hoogte.

2. Reclamanten ervaren bovenstaand punt ook als angst i.v.m. de veiligheid. Alle auto's vanuit het nieuwe project via één straat laten rijden neem onveiligheid met zich mee. Gericht op de extreem toenemende verkeersdrukke wanneer alle nieuwe bewoners er door één weg in en uit moeten rijden, maar ook gericht op alle aanwezige kinderen. Is er voldoende stilgestaan bij een aansluiting op de Voorstraat om verkeer te kunnen spreiden? Reclamanten zetten hun vraagtekens bij de wens van reactief naar pro actief handelen te gaan uit het toegevoegde beleidsplan 'verkeer en vervoer'.

Reactie gemeente

In het eerdere plan wordt het gebied ontsloten via twee ontsluitingswegen, te weten de Dorsvlegel en de Ploegstraat. In de meest recente plannen is aan de oostzijde, via de Voorstraat, nog een extra ontsluiting toegevoegd. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan deze inspraakreactie.

3. Reclamanten vragen zich af of op basis van risicogestuurde verkeersveiligheid en pro activiteit er kritisch gekeken is naar het verkeer dat door de Kalverstraat zal gaan rijden richting rotonde Blockmakerstraat. Reclamanten vinden het tijdstip waarop de verkeersdruk richting de rotonde is gemeten en de daarbij horende conclusie verre van

realistisch. Dit stukje Kalverstraat verdient qua parkeren geen schoonheidsprijs, echter volledig te verklaren vanuit de huidige verkeerssituatie en de onmogelijkheden om dit praktischer en veiliger in te richten en valt daarom wat reclamanten betreft direct onder het in het beleidsplan benoemde punt waarop een knelpunt niet op te lossen is door ruimtegebrek. Op de informatiemarkt is aangegeven dat bewoners van de Kalverstraat dan maar ergens anders zullen moeten gaan parkeren. Is dit realistisch, passend bij de mogelijkheden en oprecht de pro actieve visie van de gemeente Drimmelen?

Reactie gemeente

Met de extra ontsluiting via de Voorstraat aan de Oostzijde (zie ook paragraaf 4.2.3. van de toelichting) beoogd de gemeente ook de belasting van de rotonde Blockmekerstraat, als gevolg van het planvoornemen (niet de bestaande situatie), te verminderen.

4. Is er nagedacht over de route van het bouwverkeer? Zal dit ook door de huidige wijk gaan rijden of komt er bijvoorbeeld een veiligere aansluiting vanuit de Voorstraat?

Reactie gemeente

De afsluiting van het plangebied voor bouwverkeer via de Ploegstraat en Dorsvlegel betreft een verkeerskundig besluit dat los staat van de te doorlopen procedure in het kader van dit bestemmingsplan. In de fase van realisatie en uitvoering zal bezien worden op welke wijze het bouwverkeer naar de nieuwe wijk zal worden geleid.

5. Zover reclamanten begrijpen ligt op dit moment het project m.b.t. de woningen ten noorden van de bestaande speeltuin in Made Oost stil i.v.m. huidige landelijke regelgeving en belemmeringen. Hoe zien jullie dit in de context, met het wel realiseren van een nieuwe wijk?

Reactie gemeente

Voor het gebied ten noorden van de speeltuin is een apart bestemmingsplan Dorskarstraat gemaakt en dit is onherroepelijk. Het voorziet in 12 2 onder 1 kap woningen. Vanaf 16 november 2023 is de verkoop van de woningen gestart. Naar verwachting zal 1e kwartaal 2024 worden gestart met de bouw van deze woningen.

6. De drie huidige Madese basisscholen kampen met capaciteitsissues. Door het creëren van nieuwe wijken, zal mogelijk ook een toename zichtbaar worden van jonge kinderen. Is er nagedacht, in overleg met betrokken schoolbestuur, hoe men ervoor gaat zorgen dat passend onderwijs voor alle leerlingen in het dorp gewaarborgd kan worden?

Reactie gemeente

Er is een verband tussen woningbouwprojecten en het aantal leerlingen op scholen. Aan de hand van bekend zijnde woningbouwplannen worden leerlingprognosecijfers opgesteld. Op basis van deze leerlingprognosecijfers worden theoretisch de leerlingen verdeeld over de drie scholen binnen de kern Made en kan op basis hiervan worden ingespeeld op de behoeftevraag vanuit de scholen.

Dit is echter geen aspect dat wordt betrokken bij planologische afwegingen. Bij dergelijke planologische beslissingen kan de gemeente ook geen rekening houden met de capaciteit binnen scholen.

Inspraak reclamant F ()

Eerder was () ook eigenaar van het perceel kadastraal S 5116 dat nu onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Dit perceel is jaren geleden door reclamant verkocht aan Stichting WSG die dit later heeft doorverkocht aan de initiatiefnemer van dit bestemmingsplan te weten Van Wanrooij Projectontwikkeling BV (hierna: 'Van Wanrooij').

Reclamant heeft een overeenkomst met Van Wanrooij die erop neer komt dat Van Wanrooij ervoor dient te zorgen dat Reclamant op een deel (ongeveer 1.800 m²) van het perceel S 5168 woningen mag bouwen. Constatering is dat dit deel nog niet is opgenomen in het bestemmingsplan.

Verzoek aan u is dan ook om in overleg met Van Wanrooij en reclamant alsnog het hiervoor genoemde deel van perceel S 5168 zodanig op te nemen in het bestemmingsplan dat woningbouw is toegestaan.

Reactie gemeente

De door reclamant bedoelde gronden zijn niet in eigendom van initiatiefnemer. De inspanningsverplichting voor het oprichten van twee woningen is tot stand gekomen buiten medeweten of instemming van de gemeente om, en betreft een afspraak tussen twee partijen onderling. Op basis van de huidige plangrenzen valt de locatie S 5168 (ged) buiten het (voor)ontwerp bestemmingsplan. Aan de inspanningsverplichting kan mogelijk medewerking worden verleend, in geval een volwaardige ontsluiting op de Voorstraat door initiatiefnemer kan worden gegarandeerd en geborgd en overeenstemming kan worden bereikt over de stedenbouwkundige invulling van het gebied. Tevens dienen alle noodzakelijke onderzoeken te worden uitgevoerd en zal een aanvulling op de overeenkomst nodig zijn.

Reclamant en ontwikkelaar zijn met de gemeente over de mogelijkheden in gesprek.

Inspraak reclamant G ()

1. Het zou de bedoeling zijn om de bebouwing qua type geleidelijk over te laten lopen naar het buitengebied richting Voorstraat. Het lijkt reclamant daarom niet logisch om tegen de perceelgrens van Voorstraat 13 en 11 zogenaamde rug-aan rugwoningen te bouwen op een 'postzegel' grond. Dit zijn sociale huurwoningen, maar reclamant ziet liever vrijstaande of 2 onder 1 kap woningen of een speeltuin/groen terug.

Reactie gemeente

Het stedenbouwkundige plan zoals verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan is zorgvuldig tot stand gekomen in overleg met de gemeente, initiatiefnemers en de Ruimtelijke overlegpartners. Dit plan is beoordeeld als ruimtelijk en stedenbouwkundig acceptabel en aanvaardbaar. Gezien de grote woningbouwbehoefte en de noodzaak om een gedifferentieerd woningaanbod te realiseren zijn ook sociale huurwoningen, in dezen in de vorm van rug-aan-rug-woningen gewenst en noodzakelijk. Het plan voldoet aan de programma eisen van de met het rijk gesloten Woondoel SRBT.

2. 4 van de 8 rug-aan rugwoningen staan op een paar meter van de tuin van reclamant en zijn dus een aantasting van de privacy. Aan de achterzijde van het perceel van de reclamant komen parkeerplaatsen, wat leidt tot veel overlast (lichten van auto's).

Reactie gemeente

De aan te houden minimale afstand van de nieuwe woningen tot het perceel van reclamant wordt in het bestemmingsplan vastgelegd en voldoet aan de standaarden van de gemeente Drimmelen. Daarmee is sprake van rechtsgelijkheid. Dat wil echter niet zeggen dat ontwikkelaar niet met reclamant mee wil denken, bijvoorbeeld ten aanzien van erfafscheidingen: waar voor het project nieuwe erfafscheidingen geplaatst moeten worden, zullen deze bij het uitwerken in overleg met omwonenden gekozen worden.

De voorkeur bestaat voor een "niet-doorkijkbare variant", eventueel gaas of hekwerk met groenvoorziening. Tevens zullen de erfafscheidingen goed worden ingepast in de huidige omgeving. Deze wensen zijn verwerkt c.q. komen tot uiting in een opgesteld beeldkwaliteitsplan wat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Met een passende erfafscheiding wordt lichtoverlast voorkomen. De afstand vanaf de nieuwe parkeerplaatsen tot de woningen is voldoende groot, geluidsoverlast wordt daardoor niet verwacht.

Tot slot zal de privacy van reclamanten worden gewaarborgd door de realisatie van de erfafscheidingen. Aangezien ter plaatse van de rugwoningen bebouwing mag worden gerealiseerd bestaande uit maximaal 1 bouwlaag met een kap, vindt er ook geen inkijk plaats.

Mocht reclamant vermindering van privacy ervaren, dan kan in een afzonderlijke procedure na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een planschadeverzoek worden ingediend.

3. Reclamant vreest dat het perceel als uitlaatplaats voor honden gebruikt zal worden als zij geen hek laten plaatsen, vergoedt de gemeente of projectontwikkelaar dit?

Reactie gemeente

Dit is een aspect dat geen onderdeel uitmaakt van de planologisch en ruimtelijke afwegingen. Eventuele afspraken tussen gemeente en/of ontwikkelaar en reclamant kunnen niet in het bestemmingsplan worden vastgelegd.

4. Er staan een aantal parkeerplaatsen ingetekend achter het perceel van reclamant en grenzend aan het perceel van Voorstraat 15. Deze liggen achter een bomensingel en reclamant vreest dat hier inbraak etc. zal plaatsvinden. Suggestie om deze parkeerplaatsen naar links te verplaatsen en de ingetekende boompjes aan te laten sluiten op de bossingel van reclamant.

Reactie gemeente

Tussen het perceel van reclamant en de parkeerplaatsen is voorzien in een groensingel die aansluit op het groen bij reclamant in de tuin. De uitgesproken vrees voor mogelijke overlast is een veronderstelling die niet verder wordt onderbouwd. Er is bij het opstellen van het ontwerp gekozen voor robuuste boomsingels / groenzone's, waarbij als uitgangspunt is genomen dat deze zone's zo min mogelijk worden doorsneden. Alle nieuw op te richten woningen zijn zo veel mogelijk geprojecteerd met uitzicht op het groen.

Maatregelen tegen inbraak en diefstal kunnen niet worden geregeld binnen een bestemmingsplan.

H Vooroverlegreactie Veiligheidsregio

Met name de bereikbaarheid in het plangebied kan niet volledig worden beoordeeld. Daarnaast zal er ook voorzien moeten worden in bluswatervoorzieningen in het plangebied. Tevens wordt geadviseerd om nader te onderzoeken of er middels de ontsluitingen sprake is van onafhankelijke routes aangezien deze beiden uitkomen op de Kalverstraat. Wellicht zijn er mogelijkheden om aan de andere zijde van het plangebied te voorzien in een onafhankelijke ontsluiting.

Wij adviseren u een situatietekening van het plangebied uit te laten werken, waarop alle aspecten ten aanzien van de bereikbaarheid en de bluswatervoorziening zijn opgenomen. Hierop moeten onder andere wegbreedten, bochtstralen en gegevens van de wegverharding

zijn vermeld, evenals de locaties van bestaande en nieuw te realiseren bluswatervoorzieningen, inclusief de capaciteit per bluswatervoorziening. Deze situatietekening en eventuele aanvullende gegevens kunt u bij ons indienen voor een beoordeling.

Reactie gemeente

Inmiddels zijn er, met de beoogde realisatie van een extra ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer via de Voorstraat, verbeteringen aangebracht ten aanzien van de bereikbaarheid. Het plangebied is nu te bereiken via de Voorstraat, de Dorsvlegel en de Ploegstraat. Bij uitwerking van het planvoornemen zullen de bluswatervoorzieningen, bochtstralen en wegbreedtes inzichtelijk worden gemaakt.

Inspraak reclamant I (Provincie)

De locatie levert een belangrijke bijdrage aan de lokale en regionale volkshuisvestelijke doelen. Er staan echter nog behoorlijk veel PM-posten in het plan wat een goede beoordeling nog onmogelijk maakt. Het plangebied is in de interim-omgevingsverordening opgenomen als 'verstedelijking afweegbaar' en het gebied sluit ook aan bij een nog recent ontwikkelde nieuwbouwwijk. Vanuit die optiek is het een voorstelbare locatie voor woningbouw en een passende afronding van de noordoostzijde van Made.

Wij verzoeken u bij het ontwerp in te gaan op de voorwaarden uit artikel 3.42 lid 2 van de IOBV. Het beeldkwaliteitsplan is nog een PM-post en er is geen echt stedenbouwkundig plan, dus het is ook nog niet mogelijk om te beoordelen hoe de benoemde principes in het plan landen.

Wij verzoeken u om de onderdelen van het bestemmingsplan die nog niet in overeenstemming zijn met de Interim-Omgevingsverordening aan te passen.

Reactie gemeente

De door de provincie gewenste uitwerking heeft in het kader van het ontwerpbestemmingsplan plaatsgevonden. Daarbij zijn de overige opmerkingen van de provincie ook meegenomen en verwerkt. Het kwaliteitsverbeteringsplan alsmede het Beeldkwaliteitsplan maken onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

Inspraak reclamant I (Waterschap)

Op basis van het bestemmingsplan geven wij onder voorbehoud een positief wateradvies. Het voorbehoud heeft betrekking op:

- De aanwezigheid van een a-water aan de noordzijde van de ontwikkeling. Dit a-water staat niet benoemd in de toelichting en ook niet weergegeven op de verbeelding.
- In deze fase is een detailbeoordeling t.b.v. hydrologisch neutraal ontwikkelen nog niet mogelijk. Echter zien we dat er in de plannen voldoende ruimte aanwezig is om de benodigde retentie aan te leggen. Uiteindelijk zal een detailbeoordeling benodigd zijn aan de hand van een op te stellen waterhuishoudkundig rapport die onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvraag.

Tot slot wijzen u erop dat er voor het uitvoeren van werkzaamheden in of rondom oppervlaktewaterlichamen of waterkeringen en voor het onttrekken/infiltreren van grondwater, gebods- of verbodsbepalingen kunnen gelden op basis van de Keur.

Reactie gemeente

In de aangepaste toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is ingegaan op de aanwezigheid van de A-watergang ten noorden van het plangebied, en de invloed daarop als gevolg van het planvoornemen.

In het kwaliteitsverbeteringsplan en de uitgewerkte toelichting is aangegeven hoe wordt omgegaan met water binnen het plangebied.