

De Lutte, 12-08-2021

Aan het de Gemeenteraad van Losser  
Postbus 90  
7580 AB Losser

Geachte collegeleden,

N.a.v. uw officiële publicatie in “De week van Losser d.d. 14 juli 2021” aangaande voorontwerp bestemmingsplan “De Lutte partiele herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte, IMRO-idnNL.IMRO.0168.03BPH001PH07-0301” en uw brief “Nota van inspraak en vooroverleg”, “Bestemmingsplan De Lutte, partiële herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte” van 13 juli 2021 wil ik middels dit schrijven mijn inspraakreactie indienen.

In mijn bezwaar refereer ik aan:

- Verkeersveiligheidstoets Ambachtsweg De Lutte Ontsluiting Luttermolenveld Goudappel-Coffeng d.d. 20 februari 2020 Kenmerk: 006157.N1.01
- Toelichting op de verkeerssituatie De Lutte, 19 januari 2017 LSR026/Brg/0480.01, Goudappel-Coffeng
- Rapportage bomen effect analyse, Expeditio Arbori d.d. 31-12-2019 kenmerk: RAPPORT: BEA-281119B-263
- Bestemmingsplan Luttermolenveld 2008, Stedebouwkundig Adviesburo Witpaard-Partners
- Memo Zaaknr : 17Z02358 Documentnr : 18.0030816 Afdeling :Beleid, Strategie en Projecten (BSP) Aan :College van Burgemeester en Wethouders Van :J.B.H. ter Avest:- Onderwerp :Afweging alternatieven doortrekking Ambachtstraat – Luttermolenveld
- voorontwerp bestemmingsplan “De Lutte partiele herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte, IMRO-idnNL.IMRO.0168.03BPH001PH07-0201
- Mijn inspraak van 20 oktober 2020
- Uw reactie van in de “Nota van inspraak en vooroverleg”, “Bestemmingsplan De Lutte, partiële herziening doortrekking Ambachtstraat De Lutte” van 13 juli 2021. Kenmerk 21.0019869, Zaaknummer: 17Z02358
- Handleiding “Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019”
- Handboek Bomen van NormInstituut Bomen (versie 2018)
- MEMO Zaaknr : 17Z02358 Documentnr : 18.0030816 Afdeling :Beleid, Strategie en Projecten (BSP) Aan :College van Burgemeester en Wethouders Van :J.B.H. ter Avest Kopie aan :- Onderwerp :Afweging alternatieven doortrekking Ambachtstraat - Luttermolenveld
- Memo Zaaknr : 17Z02358 Documentnr : 18.0030816

Vooraf moet ik even het volgende benoemen in deze totale procedure:

Ten eerste vind ik de bovenstaande benoeming van het document misleidend. Er is namelijk geen vooroverleg geweest. U heeft zelf aangegeven dat dit in uw eigen woorden “niet de Schoonheidsprijs verdient” omdat er helemaal geen vooroverleg met omwonenden is geweest. Ook is geen omwonende schriftelijk geïnformeerd over geplande wijzigingen in de periode tussen 2008 en 2020. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

In de memo (Memo Zaaknr : 17Z02358 Documentnr : 18.0030816) geeft u aan: “Op 17 april 2018 heeft op verzoek van omwonenden een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente Losser en omwonenden van de Ambachtstraat en Haerpad in de Lutte.”. Zelfs nadat u had geconstateerd dat u in gebreke was gebleven en u er op geattendeerd was heeft u de omwonenden van de Pelmolen, Ertsmolen, Korenmolen en Poldermolen nog steeds niet verwittigd of gehoord!

Ten tweede geeft u aan dat de inspraken hebben deels geleid hebben tot aanpassing. U geeft in geen enkele wijze aan op welke punten van de inspraak de aanpassingen zullen plaatsvinden, wat u als aanpassingen gaat plannen (specifieke inhoud van de aanpassingen, daaraan verbonden meetbare doelstellingen, tijdspad, e.d.). Ik zou u dringend willen verzoeken om dit nader te duiden bij elke inspraak van alle insprekers.

Ten derde:

Er is blijkbaar binnen deze gehele procedure sprake van een extreme ambtelijke bureaucratie hetgeen duidt op het met voeten treden van het zorgvuldigheidsbeginsel en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur:

- A. Geen vooroverleg met omwonenden
- B. Aankoop van grond zonder logica, overleg, aankondiging of inspraak.
- C. Onjuiste voorstelling van zaken in de gemeenteraad (aangeven dat de weg voldoet aan de eisen voor een ontsluitingsweg, aangeven dat deze weg net zo breed is als alle andere ontsluitingswegen)
- D. De aankoop van de grond daarna als reden gebruiken waarom het tracé daar geplaatst moet worden (financieel en locatie)
- E. De financiële oplossingen van de omwonenden niet eens beantwoorden en volhouden in het argument dat de grond reeds is aangekocht daarom dit tracé gekozen moet worden.
- F. Voorstellen van omwonenden afwimpelen met redenen/onderbouwingen waar het huidige bestemmingsplan en tracé ook niet aan voldoen.
- G. Het niet serieus beoordelen en beantwoorden van de inspraakreacties (een aantal antwoorden betreft in het geheel niet de betreffende situatie of dilemma)
- H. Conclusies van Goudappel-Coffeng, die u niet passen, afdoen als aanbevelingen die niet opgevolgd hoeven te worden.
- I. Conclusies van Goudappel-Coffeng die u wel passen gebruiken als ultieme onderbouwing en niet discussieerbaar en onweerlegbaar presenteren.
- J. Geen gedegen vervolgonderzoek naar aanleiding van de eerste inspraakprocedure.

Ik zal onderaan deze inspraakbrief verder ingaan op de bovenstaande zaken.

## Afbeelding 2

3.4. Handboek Bomen van NormInstituut Bomen & Expedia Arbo: Niet meer dan 10 % van het totale wortelgestel verloren laten gaan.

Indien een boom in goede conditie verkeert, zal het verlies van een klein deel (maximaal 10%) van de fijne wortels goed verdragen worden en zal de boom meestal weer herstellen. Bij verlies van een groot deel van de fijne wortels zal vrijwel zeker (ernstig) conditieverlies optreden.

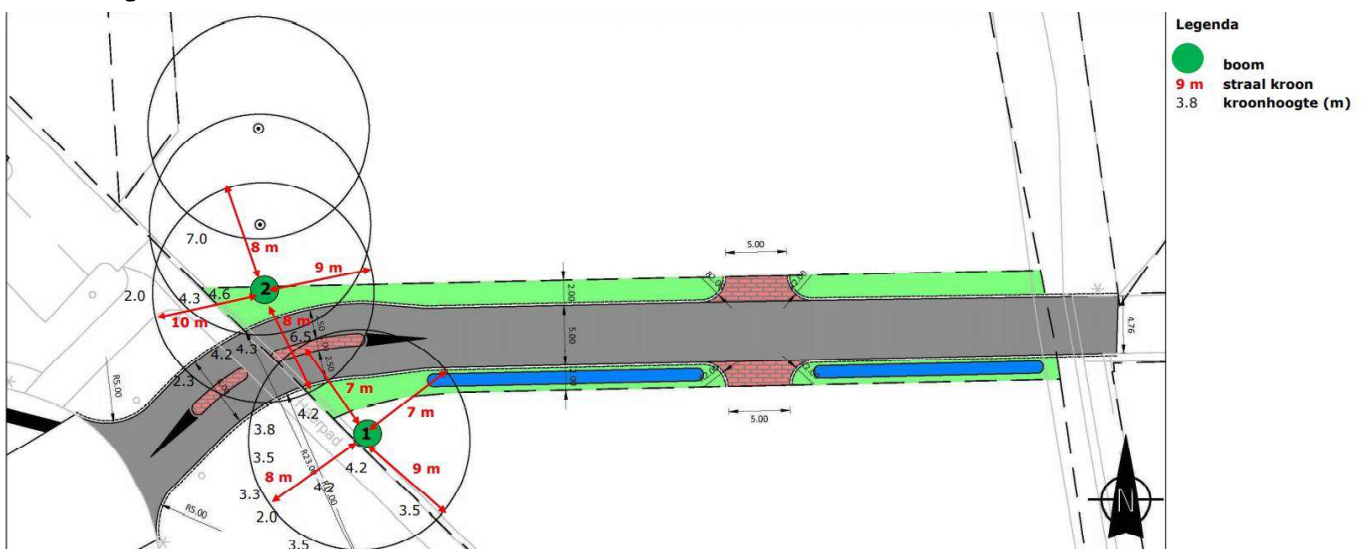
Bij de huidige plannen zou er wel meer dan 10% van de wortels getroffen worden (zie afbeelding 2&3).

3.5. In de plannen (afbeelding 1) van de gemeente wordt in de tekening in geen enkele vorm rekening gehouden met de volgende uitspraken van Expedia Arbo:

Het duurzaam behouden van de bomen is mogelijk mits onverkort rekening wordt gehouden met de hiernavolgend beschreven eisen en randvoorwaarden (zie par. 5.4) en boombeschermende maatregelen (zie hfdst. 6).

3.6. Volgens het Handboek Bomen moet hier zelfs ruimte gehouden worden van >3 meter. In afbeelding 2&3 is duidelijk zichtbaar dat de gemeente niet van plan is zich aan deze norm te houden. Sterker nog: de gemeente kan zich niet houden aan deze norm door de beperkte ruimte tussen de bomen.

Afbeelding 3

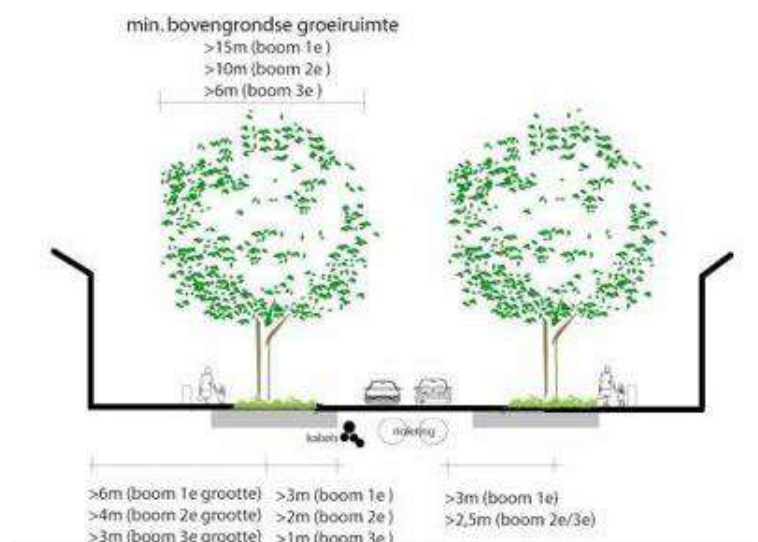


3.7. Naast de ondergrondse schade zal er bovenmatig veel gesnoeid moeten worden aan beide bomen om een doorgang te creëren voor Brandweer, vrachtwagen en ander groot verkeer:

Hierdoor ontstaat ook nog eens bovengrondse schade.

In werkelijkheid is het niet mogelijk om een situatie te creëren als de afbeelding 4 op deze plek. De bomen hebben reeds een kroon van >15 meter en daarnaast is de ruimte te smal.

Afbeelding 4



Conclusie:

– De gemeente heeft in het bestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de normen voor deze bomen. Door deze weg zullen de bomen overduidelijk op basis van meerdere punten in gevaar komen.

4. Naast de deskundige van een andere gemeente blijkt dat dit gewoon openbare informatie is:

Handboek Bomen van NormInstituut Bomen.

– Stelregel: “Voorkom bodemvergraving tot 2 meter buiten de kruinprojectie.”

– Ontwerp richtlijnen en maatvoering: Ondergronds obstakelvrij 80-jarige boom /15 kruin: straal 3 meter

– Obstakelvrij = minimale graafafstand van bestaande boom

Hiermee zou er absoluut geen weg geplaatst mogen worden tussen deze 2 monumentale bomen. De kruinen vallen volledig over de geplande weg waarmee de discussie vervalt of de weg überhaupt daar mag komen. (afbeelding 2,3,4)(Handboek NormInstituut Bomen)

Om de monumentale eiken te beschermen behoort hier dus geen weg aangelegd te worden.

Uw reactie op 5,6,7 en 8

Omdat u op geen enkele wijze adequaat gereageerd heeft op mijn uiteenzetting herhaal ik hierbij onderstaand mijn inspraak van oktober 2020. Daaronder ga ik specifieker in op mijn bezwaar van oktober 2020 zodat u de inhoud van mijn inspraak beter kunt begrijpen en niet nogmaals een inadequate reactie hoeft te geven.

Inspraak punt 5 (2020)

- De toevoer en aanvoer van verkeer met behulp van een ontsluitingsweg via de Ertsmolen is veel te gevaarlijk door de bestaande situatie maar voldoet ook niet aan de wettelijke stedenbouwkundige norm voor ontsluitingswegen:  
Gebiedsontsluitingswegen:  
“Routes met meer dan twee rijstroken zijn gelijk of breder dan 5,50 meter (fietsstroken mogen daarin meegerekend zijn, mits het verkeer daarover kan uitwijken). Voetgangerszones mogen hierin niet meegerekend zijn.”

Inspraak Punt 6 (2020)

- In het rapport Goudappel-Coffeng wordt in algemene zin vermeld dat de wegen overal breed genoeg zijn: Citaat Goudappel-Coffeng:  
“Het verkeer op het Luttermolenveld wordt verdeeld via 5,0m brede (asfalt)straten met tweerichtingsverkeer. In combinatie met de loopstrook van 1,50 zijn deze straten geschikt om iets meer verkeer te verwerken dan de smalle eenrichtingsstraatjes die vooral een functie hebben voor de aanliggende woningen.”  
Dit is pertinent onjuist voor de Ertsmolen; de straat is echter beduidend smaller dan 5m (4.30m asfalt).  
Het trottoir van de Ertsmolen is precies op de geplande plek van de ontsluitingsweg te smal (1,20m in plaats van de gewenste breedte van 1,50m) over een te grote afstand. Dit is wettelijk bepaald in verband met de veiligheid voor voetgangers, rolstoelen en kinderwagens.  
Daarnaast voldoet 5,0m dus niet aan een de vereisten voor een ontsluitingsweg.

Inspraak Punt 7 (2020)

- De bovenstaande twee punten en bijbehorende meetwaarden staan niet als zodanig benoemd in het rapport van Goudappel-Coffeng en moeten dus ook beschouwd worden als niet voldoende beoordeeld als voorbereiding op het plan: Citaat Goudappel-Coffeng:  
“ Twee tegemoetkomende auto's moeten met elkaar rekening houden in de knikken bij de Ertsmolen. Dat is op alle straten in het Luttermolenveld zo, in dit geval is door het verloop van de weg het zicht op tegemoetkomend verkeer goed, tegenliggers kunnen elkaar op tijd zien.”  
Dit gaat over de nieuw aan te leggen stuk Ertsmolen maar niet over het reeds bestaande deel van de Ertsmolen.  
Het gedeelte waar de werkelijke problematiek zich bevindt beschrijft Goudappel-Coffeng relatief summier en ontoereikend:  
“Een aandachtspunt is de beperkte breedte van de Ertsmolen tussen de Korenmolen en de verbindingsweg. Dit wegdeel oogt smaller dan de andere tweerichtingsstraten op het

Luttermolenveld. Er is een voetpad aanwezig, maar een margestrook aan de andere zijde ontbreekt.”

Het oogt niet alleen smaller maar is in werkelijkheid absoluut te smal.

Feit 1: het asfaltgedeelte voor de auto's is beduidend smaller dan in de rest van de wijk: geen 5,00m maar 4,20-4,30m.

Feit 2: het trottoir is te smal 1,20m (wettelijk mag dit zelfs op een normale weg niet over een lengte van 25 meter aangelegd worden in verband met gevaar voor voetgangers)

Feit 3: de margestrook ontbreekt bij dit gedeelte.

Er is dus op een drievoudige manier een te beperkte breedte voor tweerichtingsverkeer die gevaar zou opleveren voor alle verkeer. De oplossing wordt door Goudappel-Coffeng echter niet aangedragen. Het plan voor aanleg van de ontsluitingsweg blijft zelfs na de benoeming van de 'beperkte breedte' door Goudappel-Coffeng onveranderd. Dit is onacceptabel.

Inspraak Punt 8 (2020)

- Doordat de marge aan de noordzijde aan de Ertsmolen ontbreekt ontstaat er een uitermate gevaarlijke aansluiting van de woning aan de Ertsmolen 2 op deze weg. Bij het huidige verkeer is dit maar een klein probleem. Maar bij een tweerichting-ontsluitingsweg ontstaat er op deze te smalle deel van het tracé een te gevaarlijke situatie om je op de straat te gaan begeven vanuit de Ertsmolen 2.

5. In de veiligheidstoets is geen meting en beoordeling van de weg aanwezig (de eerste 25 meter voorbij de kruising met de Korenmolen). De veiligheidstoets heeft de kruising beoordeeld en niet de weg. (zie afbeelding 5).

Uw verweer is dus niet passend en niet ter zake op mijn inspraak.



Afbeelding 5

Het college heeft meerdere malen aangegeven dat er onvoldoende onderbouwing is voor een standpunt bij inspraak. Tot nu toe heeft de gemeente, het bestemmingsplan en het college geen enkele onderbouwing inclusief meting van deze weg aangeleverd. Dit is meten met twee maten en zijn duidelijke tekenen van onbehoorlijk bestuur.

Het bestemmingsplan, de beoordeling van Goudappel-Coffeng, de verkeersveiligheidstoets hebben deze strook niet beoordeeld en daarmee ook niet beschreven. Ook na mijn uiteenzetting van oktober 2020 is dit deel nog steeds niet beoordeeld. U voldoet hiermee niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

Graag aanlevering van bewijs dat deze weg voldoet aan de gestelde eisen voor een ontsluitingsweg door een onafhankelijke partij.

6. Identiek als nummer 5.

Er is sprake van veralgemenisering op basis van twee punten die niet de weg van de Ertsmolen betreffen:

A. "Het verkeer op het Luttermolenveld wordt verdeeld via 5,0m brede (asfalt)straten met tweerichtingsverkeer. In combinatie met de loopstrook van 1,50 zijn deze straten geschikt om iets meer verkeer te verwerken dan de smalle eenrichtingsstraatjes die vooral een functie hebben voor de aanliggende woningen."

B. De beoordeling van de kruising van de Korenmolen- Ertsmolen waar gesnoeid moet worden volgens Goudappel-Coffeng.

Beide situaties betreffen niet de door mij benoemde strook van de Ertsmolen (breedte 1,20 meter trottoir, 4,30 meter asfalt) (afbeelding 6).

afbeelding 6



Het zou passend zijn als het college werkelijk beoordeeld wat er ter sprake gebracht wordt.

Dit stuk van de Ertsmolen is nog steeds niet beoordeeld door een onafhankelijke partij.

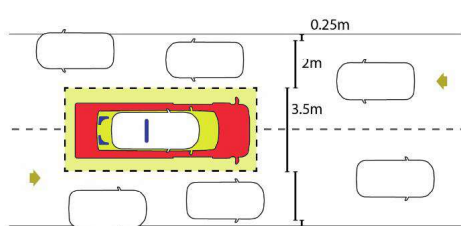
In uw reactie geeft u wel aan dat het gedeelte smaller is dan 5 meter. Het voldoet daarmee niet aan de wettelijke eisen. Er is na deze constatering geen onderzoek gestart naar dit niet-beoordeelde deel. Hiermee voldoet u wederom niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel. Desondanks reageert u met een veiligheidstoets die dat stuk niet beoordeeld heeft. Dit valt weer onder onbehoorlijk bestuur en foutieve voorstelling van zaken.

Het voldoet ook niet aan de Handleiding "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019"

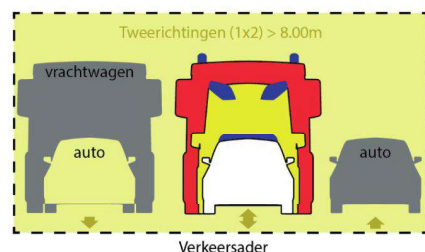
#### 4.1 Eisen aan de weg in relatie tot de hulpdienstvoertuigen

"Om te kunnen spreken van een goede bereikbaarheid, worden in de meeste gevallen aanvullende eisen gesteld.

Voor een tweerichtingsverkeer-ontsluitingsweg zijn de volgende eisen: >8,00 meter (zie afbeelding 3 en 4)



**Afbeelding 7: Minimale verharde breedte van een verkeersader met tweerichtingsverkeer**



**Afbeelding 8: Minimale verharde breedte van een verkeersader met tweerichtingsverkeer**

De Ertsmolen voldoet dus niet aan de bovenstaande vereiste afmetingen van de handleiding.

7.1 Identiek aan 5 en 6: U reageert wederom niet op mijn inhoud en u beoordeelt en beschrijft in uw reactie niet de strook die ik benoem. Ik benoem de straat na de kruising ter hoogte van Ertsmolen 2. (afbeelding 6)

– Uw antwoord betreft de kruising waar Goudappel-Coffeng waar gesnoeid moet worden.

– U benoemt hierbij het snoeien als oplossing: deze mogelijkheid heeft u niet eens; de gemeente heeft geen recht om het snoeien hier uit te voeren of af te dwingen.

– Uw antwoord is onzinnig omdat u andere situatie beschouwd heeft.

Het door mij benoemde deel is dus nog steeds niet onderzocht en beoordeeld en daarmee voldoet u niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

8. U reageert wederom in het geheel niet op de situatie van Ertsmolen 2. Uw antwoord betreft wederom alleen de kruising. Wederom is uw reactie inhoudelijk niet overeenkomstig de benoemde dilemma en locatie (afbeelding 9).

Dit gaat om straat aansluiting van de Ertsmolen 2 op deze weg.

U creëert gevaar met de overgang van een smalle eenrichtingslus naar tweerichtingsverkeer-ontsluitingsweg op deze te smalle weg.

afbeelding 9



9 U creëert gevaar met de overgang van een smalle eenrichtingslus naar tweerichtingsverkeer-ontsluitingsweg op deze te smalle weg.

9.1 De beplanting is niet het gevaar bij deze smalle eenrichtingsweg met minimaal verkeer.

9.2 Zoals reeds eerder aangegeven heeft u juist niet het recht. Artikel 2:15 vervalt omdat niet de bewoner fout is in deze situatie maar u:

Voorstel aan het college van burgemeester en wethouder 06-05-2020 aaknr. : 17Z02358 Documentnr : 18.0032888 Datum : 06-05-2020 Portefeuillehouder : H.J.M. Nijhuis, Afdeling: BSP Opsteller: J.B.H. ter Avest Hoofd: A.A. de Jong Secretaris: J. van Dam Akkoord Collegevergadering: 12-05-2020

“Kanttekeningen:

1.2 Het snoeien van hoogopgaande beplanting ter hoogte van de rotonde Poldermolen – Rosmolen – Korenmolen kan **niet** worden afgedwongen

GoudappelCoffeng constateert dat het zicht op de aansluiting met de Korenmolen minder goed is door hoogopgaande beplanting. Aanbevolen wordt om hier de beplanting te snoeien, zodat beter zicht ontstaat. De hoogopgaande beplanting bevindt zich in de tuin van een particulier. Dit betekent dat het snoeien van deze beplanting niet kan worden afgedwongen. Wel wordt met de eigenaar van 1 Percelen kadastraal bekend gemeente Losser, sectie O, nummers 1391 en 1390. dit perceel in overleg getreden, of het mogelijk is om een meer overzichtelijke verkeerssituatie te realiseren.”

Wederom een bewijs van onbehoorlijk bestuur: bewust foutief voorlichten en informeren van burgers

9.4 de maatregel snoeien is onvoldoende voor deze onoverzichtelijke kruising in combinatie met de te smalle aanvoerweg (Ertsmolen). Er is geen ontwijkruimte bij calamiteiten.

9.5 Artikel 2:15 van de Algemene Plaatselijke Verordening 2016

Artikel 1. Begripsbepalingen:

In deze nadere regels wordt verstaan onder:

•a.

overhangende beplanting: boven een openbare plaats hangende beplanting, bomen hieronder begrepen;

•b.

rabatstroken: klinkerstroken langs de rijbaan, bedoeld als parkeer- en voetgangersgedeelte.

In beide gevallen betreft dit niet de Ertsmolen 2: uw onderbouwing en daarmee verweer vervalt hiermee.

10. Een herhaling van zetten van de punten 5,6,7 en 8.

Correctie: GoudappelCoffeng benoemd de onoverzichtelijkheid. GoudappelCoffeng heeft in alle beoordeling verzuimd om getallen te benoemen omtrent de te smalle straat (afbeelding 6).

Er is nog steeds geen beoordeling geweest van dat onderdeel van het bestemmingsplan. Nergens staan de waardes beschreven van de breedte van de weg, het trottoir, de lengte van het te smalle trottoir.

Als reactie wederom geen inhoudelijke reactie maar alleen de mening van het college. Er is geen onderbouwing van deze mening door het college; er worden geen feiten of getallen aangedragen uit welk rapport dan ook die mijn bevindingen logenstraffen of corrigeren. Mijn inspraak blijft dus staan. Dit is dus door het college wederom een bewuste tekortkoming in het zorgvuldigheidsbeginsel.

11. Dit is dus precies wat ik bedoel met alle punten 5,6,7,8 en 10.

De uiteenzetting en onderbouwing is telkens globaal. Het citaat van GoudappelCoffeng is globaal maar wordt wel gebruikt als onderbouwing dat de geplande ontsluitingsweg veilig zou zijn.

Zoals ik op de benoemde en nu dus ook punt 11 benoem. De onderbouwing dat deze weg (afbeelding 6) veilig zou zijn is er niet. Er is geen meting of bewijs die dit zou onderbouwen alleen maar globale beweringen zoals uit het citaat.

Ik ben blij dat het college ook inziet dat de onderbouwing alleen maar “algemene omschrijving van de verkeersstructuur op Luttermolenveld inhoudt”. Dit was precies mijn punt.

De uiteindelijke conclusie van het college is helaas weer foutief: het is daardoor zeer van toepassing omdat dit citaat van GoudappelCoffeng telkens weer naar voren komt als onderbouwing. Dit is de totale onderbouwing van het verkeersveiligheidsonderzoek van dit deel van de Ertsmolen en schiet daarmee ernstig tekort. Het is precies de reden waarom al het andere verweer van het college ook niet onderbouwd is op de punten 5,6,7,8,10 en 11.

12. Hierbij wordt verwezen naar punt 5 en 21.

Zoals onder punt 5 reeds aangegeven voldoet niet. Dit kunt u terugvinden in de Handleiding “Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019”(pagina 48, afbeelding 4.5a en 4.5b) en op afbeeldingen 7 en 8 van dit document.

Punt 21 wordt onder nummer 21 behandeld. U heeft zelf echter bij eerdere onderbouwingen de brandweer als criterium aangehaald (bestemmingsplan 2008: reden voor aanleg 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg, toegang erfweg bij de dorpstraat bij de nieuwbouw aan de dorpstraat: minimumbreedte van deze weg)

Dat u nu de brandweer afwijst onder punt 21 is daarbij wel weer opmerkelijk. Er is wederom sprake van weinig consistentie in uw onderbouwing. (evenals in punt 11 in combinatie met 5,6,7,9 dit gebeurt)

13. Hierbij verwijs ik naar de onderbouwingen 5,6,7,9 en 11.

Toelichting 5,6,7: De weg is te smal voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen inclusief fietsers en voetgangers. Uw eigen bevindingen onderstrepen dit.

14. Mijn inspraak: Via het geplande tracé (de kruising Korenmolen-Ertsmolen en aansluitend de eerste 25 meter van de Ertsmolen) is het niet mogelijk om een veilige doorgang te creëren voor fietsen en voetgangers in combinatie met een tweerichtingsontsluitingsweg: de aanliggende bebouwde kavels bieden deze ruimte niet.

14.1 Hierbij verwijs ik naar mijn onderbouwingen onder 5,6,7,9 en 11.

14.2 Uw eigen bevestiging dat deze weg smaller is dan 5 meter kunt u ook meenemen maar is als zodanig geen bewijs omdat u verzuimd heeft de precieze maten aan te geven.

14.3 Daarnaast wordt ook hier niet weerlegd dat het trottoir te smal is over een te lange afstand (punt 7, feit 2).

U blijft dus wederom achter in het zorgvuldigheidsbeginsel; u reageert niet werkelijk op de inspraak, geeft geen onderbouwing aan en er is geen onderzoek naar gedaan.

15 Dit is dus met de achtergrond van de reeds bestaande kennis een grove schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

– U weet dat de weg niet voldoet (minder dan 5 meter)

– U weet dat u niet ervoor kunt zorgen dat de situatie acceptabel kan worden (kanttekening 1.2)

– U gebruikt de argumenten wel om voorstellen van omwonenden af te wimpelen

16. U heeft zelf al vastgesteld dat u aan de aanbeveling van GoudappelCoffeng niet kunt voldoen.

U weet nu dus ook dat u niet aan de criteria van de bocht kunt voldoen (voorheen bij u onbekend?)

Voorstel aan het college van burgemeester en wethouder 06-05-2020 aaknr. : 17Z02358 Documentnr :

18.0032888 Datum : 06-05-2020 Portefeuillehouder : H.J.M. Nijhuis, Afdeling: BSP Opsteller: J.B.H. ter Avest

Hoofd: A.A. de Jong Secretaris: J. van Dam Akkoord Collegevergadering: 12-05-2020: Kanttekening 1.2

Desondanks houdt u onterecht vast aan uw besluiten zonder de juiste criteria te hebben voor de aanleg.

Daarentegen gebruikt u deze criteria wel om voorstellen van omwonenden af te wimpelen.

Dit is dus onbehoorlijk bestuur.

17. identiek aan 15 en 16.

18. Ik referereer aan:

In MEMO Zaaknr : 17Z02358 Documentnr : 18.0030816 Afdeling :Beleid, Strategie en Projecten (BSP)

Aan :College van Burgemeester en Wethouders Van :J.B.H. ter Avest:- Onderwerp :Afweging alternatieven doortrekking Ambachtstraat - Luttermolenveld

Afwimpelen voorstellen omwonenden terwijl de Ertsmolen en kruising Ertsmolen/Korenmolen niet voldoen aan dezelfde criteria:

Variant 1:

“De minimaal benodigde wegbreedte hiervoor bedraagt 5,50 meter (exclusief berm).”

Variant 2:

“De benodigde breedte, inclusief berm, dient minimaal 6,50 meter te zijn.”

“de binnenbocht minstens een straal 7 á 8 meter te hebben en is dan in principe alleen goed berijdbaar voor personenauto's.

Variant 4:

“een breedte variërend tussen 4 en 6 meter, te smal. De benodigde breedte, inclusief berm, dient minimaal 6,50 meter te zijn.”

Het beoogde trace moet voldoen aan dezelfde criteria als alle varianten die aangedragen worden door omwonenden. Het kan dus niet zo zijn dat er gemeten wordt met twee maten.

19. Dit is het neerzetten van een mening in plaats van een onderbouwing. Hiermee vervalt uw reactie als serieus antwoord. Gaarne onderbouwing waaruit blijkt dat deze derde ontsluiting essentieel is.

19.1 U heeft niet aangetoond dat er een wettelijke onderbouwing en noodzaak is om de derde ontsluitingsweg aan te leggen.

19.2 U heeft ook niet onderbouwd en aangetoond dat deze ontsluitingsweg op het benoemde tracé moet komen.

19.3 Het gebruikelijke is twee ontsluitingswegen. U draagt wederom geen onderbouwing aan voor

19.3 De, volgens het nieuwe bestemmingsplan, ontsluitingsweg voldoet helemaal niet aan de Handleiding “Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019”. Deze door u gebruikte globale onderbouwing vervalt daarmee volledig.

20.1 Uw verweer met de verwijzing naar uw reactie op punt 19 vervalt: U heeft daarbij geen onderbouwing aangegeven.

20.2 U geeft aan dat de brandweer het nut van een derde ontsluiting heeft bevestigd maar dit heeft u niet onderbouwd met een verklaring van de brandweer. Wederom is uw reactie niet onderbouwd.

20.3 U geeft in uw verweer onder punt 21 aan dat de brandweer geen partij is in deze zaak maar voert desondanks hen hier wel op in uw reactie en in de eerdere beoordeling van bestemmingsplan 2008.

21.1 In het bestemmingsplan van 2008(Bestemmingsplan Luttermolenveld 2008, Stedebouwkundig Adviesburo Witpaard-Partners 3.12.6. Advies lokale brandweer) en in 2010 wordt de brandweer aangevoerd als beoordelaar. Dit bestemmingsplan is door u opgesteld en niet door mij. Aan uw bestemmingsplan inclusief uitleg en onderbouwing refereer ik.

21.2 U geeft in dezelfde reactie aan dat u het plan wel heeft voorgelegd aan de brandweer. Dit is wel heel tegenstrijdig met uw reactie dat zij geen partij zijn.

21.3 U geeft aan dat de brandweer akkoord zou zijn gegaan met het ontwerp. Het toenmalige ontwerp kan echter heel anders zijn dan het huidig voorgelegde bestemmingsplan. Graag onderbouwing/bewijs dat de brandweer akkoord is gegaan met de calimiteitendoorgang van het huidig voorgelegde bestemmingsplan waarbij de doorgang minder dan 5 meter is (zoals u reeds geconstateerd had) en niet het vereiste van meer dan 8 meter.

22.

Ten eerste: U bent dus tot de conclusie gekomen dat de weg minder dan 5 meter is. (uw reactie punt 6)

Ten tweede: De weg voldoet niet aan de eisen voor een ontsluitingsweg.

Ten derde: De weg voldoet niet aan een calamiteitenontsluiting.

Ten vierde: U bent er van op de hoogte dat de weg niet verbreed kan worden bij de probleempunten.

Ondanks bovenstaande feiten maakt u een bestemmingsplan met een ontsluitingsweg met daarnaast het doel een calamiteitenontsluiting. Dit is dus onbehoorlijk bestuur: Wetende dat het niet haalbaar en te gevaarlijk is om dit tracé aan te houden in de planning en desondanks het bestemmingsplan niet wijzigen op dit punt.

23.1 Er is geen noodzaak om een extra gemotoriseerde ontsluiting aan te leggen.

23.2 Het bestemmingsplan voldoet niet aan de eigen doelstellingen van de Gemeente Losser bij herinrichting die opgesteld zijn aan de hand van het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Hierbij zijn veiligheid en leefbaarheid als belangrijkste pijlers aangegeven en niet de bereikbaarheid. Beide doelstellingen worden bij een extra gemotoriseerde ontsluitingsweg met voeten getreden.

24.1 De weg kan niet gebruikt worden als calamiteitenontsluiting omdat deze er niet aan voldoet.

24.2 Citaat GoudappelCoffeng Toelichting op de verkeerssituatie De Lutte, 19 januari 2017

LSR026/Brg/0480.01:

Het gaat om een verbinding tussen Luttermolen en de Lossersetraat (verbinding Ambachtsstraat) om Luttermolen extra te ontsluiten en de Lossersetraat en de Dorpstraat te ontlasten."

In uw reactie op mijn inspraak wordt dus regelrecht gelogen!

Dit is wederom onbehoorlijk bestuur.

25.1 De aanbeveling is niet mee genomen in het huidige bestemmingsplan:

Dit is wederom in conflict met het zorgvuldigheidsbeginsel.

25.2 Hier wordt een aanbeveling van GoudappelCoffeng weggewimpeld: Het is wel een probleem want GoudappelCoffeng geeft heel duidelijk aan: "Dat is hier wel gewenst.". Als het geen probleem was geweest hadden zij dit wel geschreven. Dan had er gestaan: dit is echter geen probleem.

Dit is dus onbehoorlijk bestuur: er is een zeer specifieke aanbeveling van GoudappelCoffeng omdat het ontwerp incompleet is.

Ten eerste wordt er niets mee gedaan in het aangepaste bestemmingsplan

Ten tweede wordt in de reactie op mijn inspraak mijn inspraak onterecht afgewimpeld; GoudappelCoffeng geeft wel degelijk een probleem aan.

26.1 Wederom geen onderbouwing van de uitspraak van de brandweer. Wie heeft wat beoordeeld en wanneer?

26.2 Zorgvuldigheidsbeginsel: Handleiding "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019" is blijkbaar niet eens goed doorgelezen. De handleiding geeft zeer duidelijk aan dat er een minimale rijbreedte nodig is van meer dan 8 meter (pagina 48: 4.2.2 Doorgang op verkeersaders)

27. Herhaling van mijn argument:

Er is een goed alternatief mogelijk: Het opschuiven van deze gehele ontsluitingsweg(optie 1). Het is mogelijk om de ontsluitingsweg volledig achter het bedrijventerrein aan te leggen vanaf de Lossersestraat. Deze mogelijkheid is nog steeds niet beoordeeld door zowel de gemeente als Goudappel-Coffeng.

\* Hierbij komen geen monumentale eiken in gevaar.

\* Dit is een oorspronkelijke weg vanaf de Lossersestraat geweest.

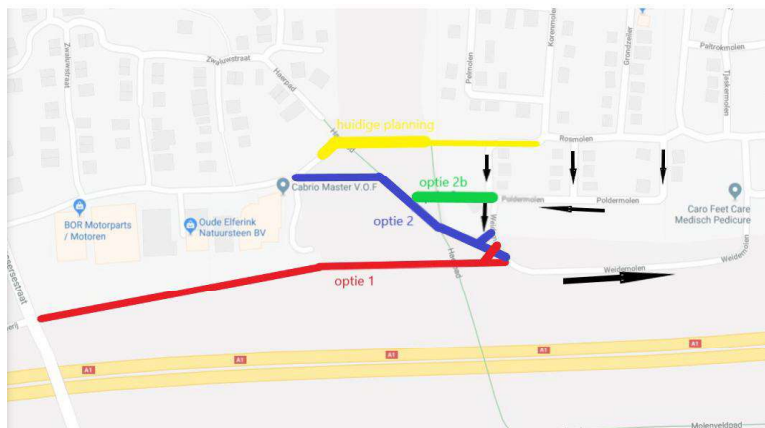
\* De ruimte is meer dan voldoende (>10m breedte over het gehele traject).

\* De aansluiting naar de (optie 1) Weidemolen is ideaal; hier is ook een breedte van 10m ontsluitingsweg mogelijk.

\* Hierbij kunnen de eenrichtingswegen gebruikt worden als veiligere aan- en afvoer van verkeer en hoeft er nergens verandering of aanpassingen aan de straten.

27.1 De aangedragen optie 1 (afbeelding 10) is nooit beoordeeld. (Memo Zaaknr : 17Z02358 Documentnr : 18.0030816 Afdeling : Beleid, Strategie en Projecten (BSP) Aan : College van Burgemeester en Wethouders Van : J.B.H. ter Avest:- Onderwerp : Afweging alternatieven doortrekking Ambachtstraat – Luttermolenveld)

afbeelding 10



27.2 In een reactie heeft men eerder een klein stuk van de beoogde opties afgewezen op oneigenlijke gronden:

a. de grond zou van Rijkswaterstaat zijn

Deze bewering is onjuist (zie afbeelding 11)

afbeelding 11



b. financieel

\*De omwonenden zijn bereid om de aangekochte grond te kopen van de gemeente voor de aankoop prijs maar zelfs voor een 10% hoger bedrag. De gemeente hoeft dus geen verlies te leiden op de aankoop.

28.1 Mijn gehele onderbouwing hierbij gaat om de verkeersveiligheid.

28.2 Wederom wordt het advies van Goudappel-Coffeng afgewimpeld en niet gebruikt in het bestemmingsplan.

28.3 Goudappel-Coffeng vindt de geplande ontsluitingsweg zoals de gemeente deze nu gepland heeft niet acceptabel als normale ontsluitingsweg (conclusie op pagina 5):

“We hebben wel een paar aanbevelingen bij de verbindingsweg om **extra duidelijk te maken dat dit geen doorgaande route** is en ten behoeve van de veiligheid.” Hiermee geven zij dus aan dat deze ontsluitingsweg voor normaal gebruik niet veilig is! Het hernieuwde bestemmingsplan voldoet dus ook niet aan hun adviezen.

28.4 Wederom legt de gemeente een advies van Goudappel-Coffeng naast zich neer: Dit is onbehoorlijk bestuur: Goudappel-Coffeng zorgt met hun advies voor zorgvuldigheid, maar er wordt bewust gekozen om het niet op te volgen en anders te interpreteren dan er staat.

## 29. Mijn inspraak:

Het bestemmingsplan voldoet niet aan de eigen doelstellingen van de Gemeente Losser bij herinrichting die opgesteld zijn aan de hand van het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Hierbij zijn veiligheid en leefbaarheid als belangrijkste pijlers aangegeven en niet de bereikbaarheid. Het tracé in het bestemmingsplan staat volledig in conflict met deze doelstellingen.

29.1 Zoals in bovenstaande punten zeer duidelijk naar voren is gekomen voldoet het geplande tracé niet aan de verkeersveiligheid.

29.2 Leefbaarheid: een extra gemotoriseerde ontsluitingsweg die niet noodzakelijk is verslechterd de lokale leefbaarheid (geluidstoename, luchtvervuiling); het is niet voor niets dat alle voorstellen van omwonenden verder van het woongebied zijn. Een mooie wandel-fietsverbinding zou wel de leefbaarheid vergroten.

29.3 Overall in de wereld is men bezig met leefbaarheid en gezonder leven door middel van nudging. Bij het huidige bestemmingsplan wordt juist het gemotoriseerd vervoer gefaciliteerd en niet lichaamsbeweging (wandelen, fietsen). Het wordt zelfs tegengewerkt door dit plan (zie punt 25: Het huidige ontwerp van bestemmingsplan is incompleet volgens Goudappel-Coffeng en zou bij realiseren een probleem voor voetgangers en fietsers veroorzaken: Citaat rapport Goudappel-Coffeng:

"Er is in het ontwerp niet voorzien in een voetpad langs de verbindingsweg. Dat is hier wel gewenst, er ontstaat niet alleen voor fietsers en automobilisten een nieuwe verbinding, ook voor voetgangers is dit een nieuwe route."

Het huidige staat dus haaks op de doelstelling leefbaarheid.

29.4 Uw verweer dat mijn inspraak is op basis van een landelijke beleid klopt niet: U heeft zelf specifiek voor dit beleid gekozen:

Toelichting op de verkeerssituatie De Lutte, 19 januari 2017 LSR026/Brg/0480.01, Goudappel-Coffeng:

Hoofdstuk 2. Wat willen we bereiken

Vanuit verkeer zijn bij een herinrichting drie thema's van belang:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Bereikbaarheid

Ik refereer dus aan uw eigen beleid en niet aan het landelijk beleid. Gaarne een serieuze reactie.

30. Het bestemmingsplan voldoet niet aan de eisen van Duurzaam Veilig Wegverkeer (zie rapport DV3 van het SWOV (het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek).

"Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt doden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen."

30.1 Er wordt hier geen poging gedaan om duurzaam veilig wegverkeer te realiseren. Op meerdere punten worden juist deze adviezen van Goudappel-Coffeng weggewimpeld.

30.2 Drie van de vijf verkeersveiligheidsprincipes worden niet aangehouden:

a. De ontwerpprincipes:

1. FUNCTIONALITEIT van wegen:

De breedte is a-functioneel voor tweerichtingsverkeer en niet geschikt als calamiteitenontsluiting

2. (BIO)MECHANICA: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers.

Op basis van richting (tweeërchtingsverkeer), afmetingen en bescherming voldoet het geplande tracé niet.

b. De organisatieprincipes: ONTWERPPRINCIPES

• Bij de ontwerpprincipes vormen de kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers explicieter de norm.

Bij dit ontwerp wordt geen rekening gehouden met de kwetsbare vervoerswijzen:

- Het trottoir is te smal over een te groot deel.
- Tegemoetkomende auto's in combinatie met fietsers kunnen niet tegelijk op het te smalle deel van de Ertsmolen. Er is hiervoor geen aanpassing gepland.
- De onoverzichtelijkheid van de kruising kan niet door de gemeente opgelost worden.

30.3 DV3 is in het geheel niet gebruikt en benoemd bij de beoordeling van dit bestemmingsplan.

31.

a. Mijn voorstel (optie 1, afbeelding 10) is nog steeds niet beoordeeld. Uw reactie is dus niet passend en niet ter zake. Gaarne een serieuze reactie.

b.1 Er moet een volledig nieuw bestemmingsplan ontworpen worden (Zelfs Goudappel-Coffeng heeft aangegeven dat het ontwerp incompleet is zonder de wenselijke en veilige doorgang voor voetgangers). Het huidige bestemmingsplan is incompleet en voldoet op zeer veel punten niet aan de wettelijke eisen, adviezen, ontwerpregels, verkeersveiligheidsprincipes en handleiding "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019".

b.2 Bij een nieuw bestemmingsplan moeten ook de omwonenden van de Poldermolen, Korenmolen, Pelmolen en Ertsmolen betrokken en gehoord worden in het proces.

c.1 Zie 31c: Er is geen moment geweest dat de omwonenden van de Poldermolen, Korenmolen, Pelmolen en Ertsmolen betrokken zijn en gehoord zijn in het proces. De beoordeling van de aangedragen alternatieven door de omwonenden is onvolledig.

c.2 Het geplande tracé kan zelf niet voldoen aan de afwijzingsgronden van de gemeente voor de alternatieven.

c.3 Omdat de gemeente ernstig in gebreke is gebleven in communicatie, eerlijkheid en openheid en daarnaast de veiligheid in het geding is moet de procedure volledig opnieuw gestart worden. Hierbij zouden allen gehoord moeten worden en alle veiligheidsaspecten en adviezen wel meegenomen moeten worden.

d. Zie punten 1, 3 en 4: Bescherming van alle drie benoemde bomen door verlegging van het tracé.

e. Herstel van de reeds gekapte houtwal: Planning elders daar het tracé niet geëigend is. Er zijn een aantal beschermde vogels in de problemen gekomen door kapping: Bij de huidige planning komen een aantal vogelsoorten in de problemen door de verwijdering van de houtwal in combinatie van het tracé met de geplande kap van de zomereik: huismus, groene specht, koolmees, pimpelmees en de boomklever.

f. De incomplete beoordeling is een zeer duidelijke reden om een nieuwe onafhankelijke partij in te schakelen. Zie punten 4,5,6,7 en 8.

g. Herhaling van mijn inspraak 2020:

- Overweging/beoordeling aanleg fiets-voetgangerspad in plaats van gemotoriseerde ontsluiting.  
Voordelen:
  - \* ondanks dat het niet nodig is, heeft de gemeente er wel extra ontsluiting bij.
  - \* de veiligheid voor fietsers en voetgangers zijn dan gewaarborgd
  - \* dit pad kan smaller en past daarmee wel in het geplande tracé
  - \* deze smallere weg spaart alle bomen
  - \* het groene karakter blijft behouden en kan men door de extra ruimte naast het pad zelfs verder ontwikkelen
  - \* de aankoop van de grond tussen de Ambachtstraat en Ertsmolen is niet onzinnig geweest
- Als men besluit om deze route ondanks alle zwaarwegende veiligheidsbezwaren toch aan te leggen, dat de gemeente zich in ieder geval zal houden aan het advies van Goudappel-Coffeng:
  - Geen doorgaande route
  - Veiligheid voor voetgangers 1,50m trottoir
  - Veiligheid voor fietsers creëren (fietsstrook in twee richtingen)

Mijn antwoord op uw reactie op punt 1:

g.1.1 Mijn bovenstaande voorstel voldoet aan al deze criteria.

g.1.2 Punt 24 van mijn reactie:

Citaat GoudappelCoffeng Toelichting op de verkeerssituatie De Lutte, 19 januari 2017 LSR026/Brg/0480.01:

Het gaat om een verbinding tussen Luttermolen en de Lossersetraat (verbinding Ambachtsstraat) om Luttermolen extra te ontsluiten en de Lossersetraat en de Dorpstraat te ontlasten."

Er wordt geen verspreiding gerealiseerd maar een geplande en doelbewuste toename van verkeer met dit tracé.

g.2 Mijn antwoord op uw reactie punt 2: Daar voldoet deze geplande weg dus niet aan (criterium >8 meter).

h. Herhaling mijn inspraak:

- Als men besluit om deze route ondanks alle zwaarwegende veiligheidsbezwaren toch aan te leggen, dat de gemeente zich in ieder geval zal houden aan het advies van Goudappel-Coffeng:
  - Geen doorgaande route
  - Veiligheid voor voetgangers 1,50m trottoir
  - Veiligheid voor fietsers creëren (fietsstrook in twee richtingen)

h.1 In het bestemmingsplan is nergens iets van de bovenstaande zaken terug te vinden zoals u deze benoemd in uw reactie.

h.2 Er heeft geen civieltechnische beoordeling plaatsgevonden.

Gaarne civieltechnisch beoordeling uit laten voeren zoals u aan heeft gegeven en aansluitend de aanpassing van bestemmingsplan op bovenstaande punten h.1 en h.2.

Extra punten ten aanzien van het nieuwe bestemmingsplan

32. In de krant van woensdag 14 juli 2021 staat dat de bedoeling is dat hiermee een extra calamiteitenontsluiting te realiseren.

Citaten Handleiding "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019":

Eerste eis volgend het handboek (pagina 46: 4.1):

Een weg is alleen door hulpdienstvoertuigen te gebruiken wanneer deze recht doet aan de specifieke kenmerken van die hulpdienstvoertuigen.

Handleiding "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019":

"4.2.1 Dit houdt in dat er voor de hulpverleningsdiensten de ruimte moet zijn om het verkeer op dezelfde baan te kunnen passeren en het eventueel tegemoetkomende verkeer te kunnen ontwijken."

Tweede eis (pagina 47: 4.2):

"Verkeersaders bieden aan de hulpdienstvoertuigen een onbelemmerde en betrouwbare doorgang."

Handleiding "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019":

"4.2 Handleiding: op verkeersaders met tweerichtingsverkeer dient voldoende ruimte te zijn om hulpdienstvoertuigen doorgang te kunnen geven, waardoor een minimale verharde breedte van 8.00 meter benodigd is."

Het geplande tracé voldoet hier dus niet aan.

Wederom voldoet u niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel: U gebruikt zelf de handleiding als onderbouwing van uw reactie maar heeft blijkbaar niet de moeite genomen om deze te lezen en werkelijk te gebruiken.

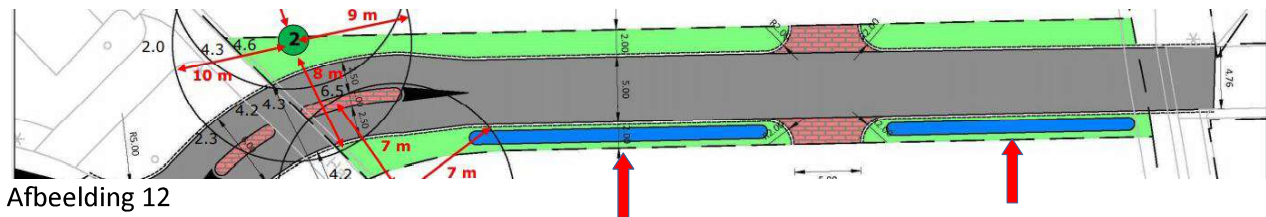
33. De zaken die wel realiseerbaar zijn ter voorkoming van belasting van de het dorpscentrum en het Luttermolenveld worden niet geïnitieerd: omleiding van vrachtverkeer om de dorpskern.

34.1 In het ontwerp staan twee sloten die het water langs de ontsluitingsweg leiden (afbeelding 12).

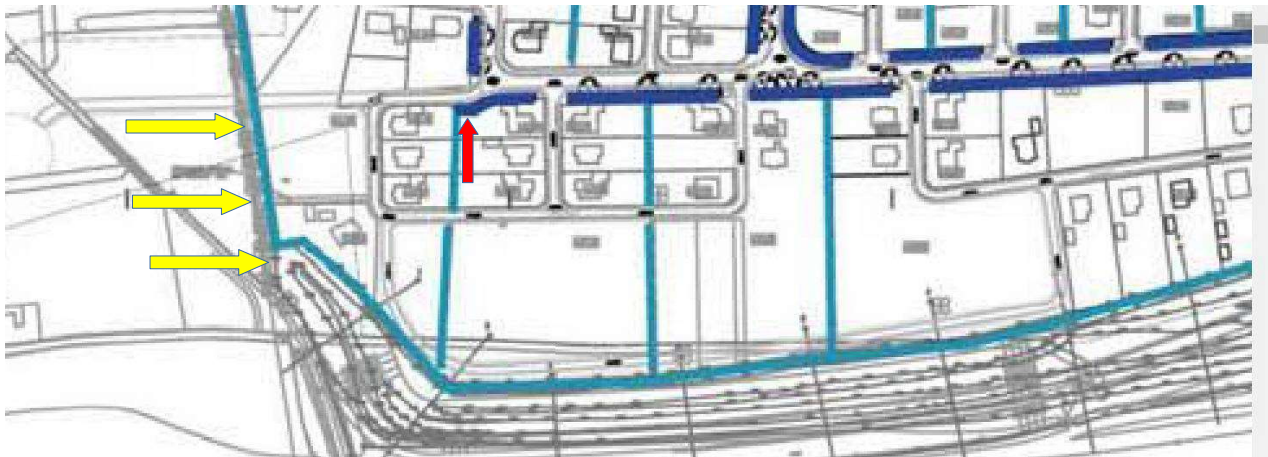
Deze afvoer van water wordt niet voortgezet tot aan de sloot bij de Ertsmolen (afbeelding 13, rode pijl).

Deze aanvoer van water zonder voor verdere afvoer zal tot wateroverlast zorgen bij percelen aan de Ertsmolen en bij Pelmolen 7 (directe aansluiting aan de ontsluitingsweg). Het bestemmingsplan is dus incompleet ten aanzien van het watermanagement.

34.2 In het ontwerpbestemmingsplan zal voor een goede afvoer van het water een nieuwe verbinding aangelegd moeten worden naar de hierboven genoemde afwatering/sloot aan de Ertsmolen (rode pijlen afbeelding 12 naar rode pijl afbeelding 13).



Afbeelding 12



afbeelding 13

35. De bijlage 5: Watertoetsresultaat is van 2017. Dit is dus geen toetsing van het huidige bestemmingsplan.

35.1 De in het nieuwe bestemmingsplan aangegeven sloten stonden in 2017 nog niet gepland.

35.2 In overleg artikel 3.1.1. Bro wordt dus ook gerefereerd aan deze verouderde toetsing.

35.3 Er is geen moeite genomen om de watertoetsing te vernieuwen na alle wijzigingen.

35.4 Er is in het verleden alleen een digitale toetsing geweest.

35.5 Er is reeds een probleem is met betrekking tot wateroverlast door het dichtgooien van een sloot (afbeelding 13, gele pijlen: verbinding Ertsmolen-Haerpad) zonder toetsing of aanpassing.

35.6 Naar aanleiding van het dichtgooien van een bestaande afwater eis ik een hernieuwde aanleg van deze waterafvoer(gele pijlen op afbeelding 13).

35.7 De problematiek onder 35.5 is reeds eerder aangegeven en er is dus nog steeds in geen enkele vorm onderzoek naar gedaan of rekening mee gehouden in het hernieuwde bestemmingsplan.

35.8 Ontwerpbestemmingsplan: 4.2.4.2: "Van belang is de stedelijke ontwikkeling altijd af te stemmen op de kenmerken van het watersysteem, bijvoorbeeld in laaggelegen gebieden bij bouw- en evacuatieplannen rekening houden met risico's op overstroming of wateroverlast."

Dat is hier dus niet gebeurd.

35.9 Alle bovengenoemde zaken zijn tekortkomingen ten aanzien van het zorgvuldigheidsbeginsel.

36.1 Om wateroverlast en schade in woningen en bedrijven te voorkomen wordt geadviseerd om een drempelhoogte van 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren.

Er wordt in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met het perceel aan de Pelmolen 7. De ontsluitingsweg zal ter voorkoming van wateroverlast 30cm lager dan het perceel aangelegd moeten worden.

Bij het asfalteren van het huidige (tijdelijke) fietspad Ertsmolen en Ertsmolen-Haerpad is hier geen rekening mee gehouden.

37. Er is geen akoestisch onderzoek gedaan naar de Ertsmolen en Pelmolen 7. (5.1 Bestemmingsplan en Bijlage 2 akoestisch onderzoek)

38.1 Er is geen onderzoek gedaan naar soortenbescherming (zie 5.6.2 Soortenbescherming).

38.2 Er is reeds een grote houtwal gerooid zonder onderzoek. Hierdoor is er reeds minder habitat voor een aantal soorten vogels. Het besluit om zonder meer een boom te willen kappen (punt 1) is dus niet passend zonder gedegen onderzoek.

39. In uw inleiding van het hernieuwde bestemmingsplan geeft u het volgende aan:

“De gemeente Losser acht het wenselijk om de ontsluiting van het Luttermolenveld te verbeteren. Hiertoe wil men de Ambachtstraat doortrekken naar de Ertsmolen in het Luttermolenveld, zodat er een extra ontsluiting wordt gecreëerd.”

Hierbij geeft u nogmaals aan dat er geen noodzaak is maar alleen maar uw wens.

“De aanleg van een weg is in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingen ‘Bos-/beplantingsstroken’, ‘Voet- /fietspad’, ‘Agrarisch gebied’, ‘Woondoeleinden’, ‘Groenvoorzieningen’ en ‘Tuin’, aangezien de bouw- en gebruiksmogelijkheden ontbreken. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dienen de genoemde bestemmingen gewijzigd te worden naar een verkeersbestemming.”

39.1 Ook hierbij geeft u aan dat u om aan uw eigen wens (niet van omwonenden of andere partij) te voldoen bent u bereid om alles in te zetten om deze wens tot werkelijkheid te maken. Het is namelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingen. U heeft zelfs op eigen initiatief al grond aangekocht zonder vooraf overleg met omwonenden, voordat het ontwerpbestemmingsplan klaar was, voordat het door de gemeenteraad geaccordeerd was en voor het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag voor de de gemeente/inwoners.

U verweer klopt hierbij niet: U heeft de onderhandelingen het grondgebied in het weiland en aankoop daarvan geïnitieerd om op deze locatie een ontsluitingsweg te realiseren. Hieruit volgde de package-deal. U heeft dus eerst de grond gekocht om daarna een ontwerpbestemmingsplan te ontwikkelen dat aansluit op uw aankoop.

40 Op afbeelding 1.2: Uitsnede verbeelding geldende bestemmingsplan ligt het ontwerp voor een gedeelte over mijn kavel. Ik heb hiervoor geen toestemming gegeven en heb dit gedeelte niet verkocht aan de gemeente. Hierbij maak ik daarom bezwaar tegen dit tracé.

41 Ontwerpbestemmingsplan: “3.2 Verkeer en parkeren – 3.2.1 Algemeen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet normaliter rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling, evenals een eventuele toename van de verkeersgeneratie. Hiertoe wordt de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW aangehouden. In dit geval is er echter geen sprake van een parkeerbehoefte. Daarom wordt op dit aspect niet ingegaan.”

4.1 U creëert op deze plek aan deze straat de mogelijkheid voor meerdere huizen. Hierbij zal er dus rekening gehouden moeten worden met een parkeerbehoefte. Het is een zware tekortkoming om niet op dit aspect in te gaan. Er zullen bij de huidige plannen 3-5 woningen aansluiten op dit gedeelte van het tracé. Graag herziening ontwerpbestemmingsplan met inplanning verkeersbehoefte voor alle omwonenden.

4.2 Met de keuze om niet op de parkeerbehoefte in te gaan terwijl u bewust een verschuiving van de weg plant, om woningen te kunnen laten bouwen, voldoet u niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

42. Ontwerpbestemmingsplan: “3.2.2 Verkeer In de verkeersveiligheidstoets is een verkeersmodel opgenomen. Dit model is gebaseerd op een verkeerstelling in 2017. Hieruit blijkt dat geen grote wijzigingen te verwachten zijn. Voor het grootste deel van het verkeer blijft de huidige route de kortste/snelste route. Er is een verschuiving van de Kroepsweg naar deze nieuwe verbinding te zien, maar de verkeersintensiteiten blijven in dezelfde orde van grootte, er ontstaan geen wezenlijke wijzigingen in het verkeersbeeld. In de hiernavolgende tabel is aangegeven hoeveel motorvoertuigen per etmaal meer of minder gebruik maken van het betreffende wegvak”

42.1 De Ertsmolen, Korenmolen en Poldermolen zijn niet beoordeeld in de verkeersveiligheidstoets. De uiteindelijke conclusie kan dus helemaal niet gemaakt worden onder 3.2.3.

Gaarne beoordeling door een onafhankelijke partij en herziening ontwerpbestemmingsplan.

42.2 Het in eerste instantie niet beoordelen (ontwerpbestemmingsplan 2020) van deze wegen is een tekortkoming in het zorgvuldigheidsbeginsel.

42.3 Het nog steeds niet beoordelen van deze wegen, ondanks dat deze wegen direct en indirect te maken hebben met een verandering van verkeer, is een duidelijke schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Ondanks dat men weet dat het niet beoordeeld is worden er doelbewust geen stappen ondernomen.

43. Ontwerpbestemmingsplan: “4.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.”

Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving wordt hier niet gerealiseerd: punten 1 t/m 14, 16, 22 t/m 25, 29, 30, 32 t/m 36, 38, 41, 42.

## **Addendum: Zorgvuldigheidsbeginsel en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur**

Hiermee moet ik concluderen dat de gemeente wederom niet voldoet aan het zorgvuldigheidsbeginsel: Overheidshandelen kan voor de burger ingrijpend zijn. Van de overheid wordt dan ook zorgvuldigheid vereist bij de voorbereiding van besluiten. De overheid dient op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

- 1a. Er is geen vooroverleg met omwonenden geweest.
- 1b. Er is nadat dit erkend is nog steeds geen overleg met omwonenden van het Luttermolenveld geweest.
2. Er is geen noodzaak om een derde gemotoriseerde ontsluitingsweg aan te leggen (bestemmingsplan 2008).
3. Er is geen onderzoek geweest naar de noodzaak voor een derde gemotoriseerde ontsluitingsweg
4. Er is geen onderzoek geweest naar de haalbaarheid van een ontsluitingsweg langs de Erstmolen voor de aankoop van de grond.
5. Op punten 1,5,6,7,8 voldoet de gemeente niet aan artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Er geen sprake van geweest dat de gemeente de nodige kennis heeft vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.
6. Ad1. De betreffende boom is niet onderzocht.
7. Ad5,6,7,8. Er is nog steeds geen onderzoek naar de te smalle weg gedaan.
8. Ad 5,6,7,8. Er wordt geschermd met een verbetering voor de kruising Korenmolen-Ertsmolen terwijl deze verbetering helemaal niet in de hand ligt van de gemeente.
9. De bovenstaande verbetering kan ook niet afgedwongen worden. Artikel 2:15 wordt hierbij opgevoerd, maar deze is hierbij niet relevant. Toch wordt dit bij meerdere punten benoemd als verbetering of oplossing terwijl het helemaal niet zeker is dat dit gerealiseerd kan worden. (Goudappel-Coffeng, bijlage 7, kanttekening 1.2).
10. Het niet serieus lezen en beoordelen van Handleiding "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019" met betrekking tot de criteria voor een ontsluitingsweg en calamiteitenontsluiting.
11. Afwimpelen voorstel zonder zorgvuldige beoordeling: Er geen onderzoek geweest naar het voorgestelde trace1 (onderstaande afbeelding en punt 27).
12. Geen soortenonderzoek uitgevoerd.
13. Geen watermanagement-onderzoek ondanks grote wijzigingen.
14. Geen akoestisch onderzoek (Poldermolen, Pelmolen en Erstmolen).

## Onbehoorlijk bestuur:

1. Memo Zaaknr : 17Z02358 Documentnr : 18.0030816

Het niet verwittigen van of overleg met omwonenden Poldermolen, Ertsmolen, Pelmolen en Korenmolen.

2. Afwimpelen met oneigenlijke gronden  
Het gebied voor het benoemde tracé optie 1 achter het bedrijventerrein zou van de Rijkswaterstaat zijn; De gemeente is zelf eigenaar van een strook in de breedte van +- 7-8meter.

Het verwerven van nieuwe grond zou alleen sprake zijn als de gemeente een ontsluitingsweg zou willen creëren die breder is dan 8 meter. (zie onderstaande kadastrale afbeelding gemeenteground)



## KADASTERDATA

Gratis online kadastrale kaart

ISAE 3000  
CERTIFIED



3. Afwimpelen op oneigenlijke gronden en foutief informeren B&W.

Mijn email als reactie op het voorstel voor verschillende andere tracés en attentie op foutieve voorstelling van zaken wordt niet inhoudelijk meer op gereageerd. Ook zijn meerdere punten en voorstellen nooit meegenomen in de totale beoordeling:

Memo alternatieven 18.0030816\_S\_18.0030816\_2: De B&W is in 2020 hiermee wederom onvolledig en foutief geïnformeerd (Bijlage 6).

4. Onjuiste voorstelling van zaken in de gemeenteraad

- In de raadsvergadering wordt aangegeven dat de weg voldoet aan de eisen voor een ontsluitingsweg
- In de raadsvergadering wordt aangegeven dat deze weg net zo breed is als alle andere ontsluitingswegen).
- De veiligheidstoets wordt gebruikt als bewijs van veiligheid voor de kruising bij voorlichting gemeenteraad terwijl de verbetering niet in hand ligt bij de gemeente.

De herhaaldelijke foutieve informatie heb ik reeds eerder aangegeven in mijn brieven van 22 en 24 juli 2018 (punt a en b). Punt c is bekend bij het opstellen het bestemmingsplan 2020 en 2021. Desondanks wordt de veiligheidstoets continu gebruikt als onderbouwing dat het een veilige kruising wordt. Ondanks de kanttekening wordt hier ook niets mee gedaan en houdt men stug vast aan het oorspronkelijk bestemmingsplan van 2020 en 2021 zonder deze kanttekening.

5. Nu bij de gemeente eindelijk duidelijk is dat de weg inderdaad smaller is dan 5 meter (reactie punt 6: "Het is correct dat de bestaande Ertsmolen smaller is dan 5 meter."), worden en nog geen stappen ondernomen voor gedegen onderzoek, zelfreflectie en herevaluatie. Er wordt zelfs nogmaals geschermd met het rapport dat dit gedeelte helemaal niet beoordeeld heeft. (Reactie punt 6 en 22)
6. Afwimpelen van voorstellen van omwonenden op basis van onvoldoende breedte (Bijlage 5), maar bij de Ertsmolen is het vaststellen van een breedte van minder dan 5 meter geen reden om te herevalueren.
7. Aankoop van grond zonder logica, overleg met omwonenden, aankondiging of inspraakmogelijkheid.
8. De aankoop van de grond aansluitend als reden gebruiken waarom het tracé daar geplaatst moet worden (financieel en locatie).
9. Op 25-05-2020 wordt per email (bijlage 9) aangegeven door de heer ter Avest: "maar in combinatie met de margestrook is er voldoende ruimte om twee auto's elkaar te laten passeren " In de veiligheidstoets (20-02-2020, pagina 4) wordt juist aangegeven dat er geen margestrook aanwezig is: "Er is een voetpad aanwezig, maar een margestrook aan de andere zijde ontbreekt." Er lijkt dus sprake te zijn van onvolledig inzicht, kennis of er is wederom sprake van bewuste misleiding en foutieve voorlichting.
10. Bewuste keuze voor een niet geëigende locatie voor een ontsluitingsweg ondanks het bekend zijn met de problematiek.
11. Liegen (punt 24) over plannen en doelstellingen.
12. Uitgave overheidsgelden zonder vooraf volledig doorgelopen procedures van ontwerpbestemmingsplan (geen informatie voor en overleg met omwonenden, onzorgvuldige voorbereiding, onzorgvuldige aanvraag onderzoek, incomplete en vaak onjuiste voorlichting gemeenteraad) en uiteindelijk daardoor uitgaven voor een niet-passend trace en mede daardoor een foutief en incompleet bestemmingsplan.
- Omdat er op zo veel punten sprake is van het met voeten treden van het zorgvuldigheidsbeginsel en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zie ik mij genooddaakt, bij voortzetting van huidig beleid, niet alleen om een juridische procedure te starten tegen het bestemmingsplan maar ook tegen de verantwoordelijke personen van de Gemeente Losser.

Hoogachtend,

[Redacted signature]