

Nota van zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Bitswijk 9-11, Uden

Gemeente Maashorst

Maashorst, mei 2024

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Bitswijk 9 - 11 in Uden, is ingevolge artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening voor 1 januari 2024 ter inzage gelegd en heeft gedurende een periode van zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn drie zienswijzen ontvangen. Daarmee zijn alle zienswijze binnen de gestelde termijn ontvangen en derhalve ontvankelijk.

Hierna worden de zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord. Hoewel samengevat weergegeven, zijn de zienswijzen volledig beoordeeld en beantwoord. Tevens is per zienswijze aangegeven of, en zo ja op welke wijze de zienswijzen leiden tot wijzigingen in het vastgestelde bestemmingsplan.

Zienswijze 1.

Zienswijze

1. Indiener heeft bezwaar tegen de bouw van 17 woningen op het perceel Bitswijk 9-11 aan Bitswijk/Kroezel. De aankoop van de huidige woning van indieners vond zijn grond in de rustige ligging, het vrije uitzicht aan achterzijde maar ook aan de voorzijde. Bovendien was de ligging langs een zijde aan de doodlopende straat Kroezel die overgaat in een fiets en wandelpad. Naar de mening van indieners zal de bouw van de woningen leiden tot het verlies van rust en een deel van de privacy en zal er een enorme overlast ontstaan.
2. Indiener maakt verder bezwaar tegen het doortrekken van de doodlopende weg nabij hun woning en het gebruik van de weg als toegangsweg voor de nieuw te bouwen woningen. Door het doortrekken van de doodlopende weg ontstaan er teveel verkeersbewegingen. In de huidige situatie is volgens het geleverde onderzoek sprake van 9 voertuigbewegingen per etmaal. In de nieuwe situatie zouden dit er echter 108 worden, hetgeen voor indiener onacceptabel is. Zij zien verder gevaar, doordat vrachtverkeer en bezorgdiensten ook over dit smalle stuk moeten rijden, wat gevaarlijke situaties zal opleveren voor voetgangers en fietsers, die gebruik blijven maken van dit fiets/wandelpad.
3. Als de parkeervakken achter de woningen hun ontsluiting gaan krijgen via Kroezel ontstaan er zeker forse parkeerproblemen in de wijk. Volgens indiener zijn er in de huidige situatie al te weinig parkeerplekken in de wijk. In het nieuwe plan is rekening gehouden met 1,5 parkeerplek per woning. Dat betekent dat bezoekers hun voertuig daar niet kwijt zouden kunnen en elders in de wijk gaan parkeren, waardoor er volgens indieners ernstige overlast zal ontstaan.
4. Daarnaast bestaat er bezwaar tegen het opstelpunt voor klike's nabij Kroezel 9. Vanwege de nu voorgestelde oplossing voor de uitweg van de woningen wordt voorgesteld om het opstelpunt voor klike's voor de woningen te situeren op de hoek bij Kroezel/Bitswijk. Indiener vindt dit onacceptabel vanwege de verkeersveiligheid, door de klike's wordt de bocht onoverzichtelijker voor m.n. het autoverkeer. Verder vreest indiener de overlast van geluid, rommel en stank. Bovendien wordt het aanzicht van daar liggende bedrijvigheid aangetast.

Beantwoording

Antwoord 1:

Als men een woning heeft gekocht en al langer bewoont, die men om bepaalde specifieke redenen zoals rustige ligging of een vrij uitzicht heeft gekocht is het begrijpelijk dat men in het algemeen niet gelukkig is met nieuwbouw van woningen die afbreuk doen aan die kenmerken. Anderzijds stelt de wet in ons land eisen aan de locatie en bouw van woningen zodat er geen overmatige overlast wordt veroorzaakt. In dat kader wordt in ons land met grote zorgvuldigheid getoetst of nieuw te bouwen woningen voldoen aan alle wettelijke eisen en (beleids)voorwaarden. Dit gebeurt op basis van onder meer geluids- en verkeersonderzoek etc en door milieuzonering; de normering is erop gericht dat in ons dichtbevolkte land wordt voorkomen dat er voor bewoners onaanvaardbare overlast of hinder wordt ervaren. Onder deze voorwaarden is de bouw van nieuwe woningen mogelijk. In ons dichtbevolkte

land bestaat in dat kader geen recht op vrij uitzicht of een recht dat er in de omgeving van een woning niets mag veranderen. In dit plan en op deze locatie wordt op alle punten voldaan aan de wettelijke eisen voor de bouw van woningen.

Antwoord 2:

In de toelichting van het plan is een juiste berekening opgenomen hoeveel verkeersbewegingen het plan genereert. Dit ligt ongeveer tussen 100-110 bewegingen. Deze zullen voor het grootste deel bestaan uit autobewegingen. Deze bewegingen vinden plaats in het doodlopende stukje van de Kroezel. Daar waar nu alleen bewoners van de Kroezel rijden. De extra verkeersbewegingen zijn weliswaar veel meer dan wat er nu rijdt, maar valt binnen alle richtlijnen. De breedte van de rijbaan is ongeveer 6,5 meter, maar hier wordt wel geparkeerd. Dat maakt het rijden in 2 richtingen wel lastig. Aangezien het voor een woonstraat lage verkeersintensiteiten zijn, worden hiervan geen problemen verwacht.

Hier past nog wel een opmerking bij. Bij het ontwikkelen van het plan is een afweging gemaakt waar de ontsluiting zou moeten plaatsvinden. Een ontsluiting op de Bitswijk is zeer ongewenst. De Bitswijk is een drukke weg waar we bij nieuwe ontwikkelingen kijken naar alternatieve ontsluitingen boven aansluitingen op de Bitswijk. De Kroezel is daarvoor veel beter geschikt en heeft daar voldoende mogelijkheden voor. Het gaat niet zozeer om de 100 extra verkeersbewegingen an sich, maar het effect dat het heeft op het bestaande verkeer op de Bitswijk. Dit levert extra afslaand verkeer op dat vertragend werkt op het overige verkeer. Bovendien moet er dan een fietspad in 2 richtingen worden gekruist. Aansluiten op de rotonde geeft problemen vanwege de beperkte ruimte tussen perceelsgrens en rotonde met een druk bereden fietspad in twee richtingen ertussen.

Antwoord 3:

De ontwikkelaar heeft de parkeerbehoefte volgens de gemeentelijke parkeernormen berekend. De gemeentelijke parkeernormen zijn ontleend aan landelijke cijfers van het CROW. Hiermee wordt, kort gezegd alle parkeerbehoefte op eigen terrein opgelost. Voor parkeren in de openbare ruimte door bewoners van het plan, zijn geen problemen te verwachten.

Antwoord 4.

Er is een keuze gemaakt voor een locatie die als opstelpunt voor klico's zal worden gebruikt. Dit is gebeurd op basis van de voorziene situatie zoals die is, op het moment dat de bouw is afgerond. Daarbij zijn een aantal factoren die te maken hebben met, de nieuwe verkeerssituatie, de draaicirkels van te gebruiken (afval)wagens etc meegewogen. Voor klico's geldt daarbij dat de overlast beperkt is tot de momenten dat deze worden buitengezet om te worden geleegd. De laatste jaren is de frequentie van ophalen van klico's bovendien in het algemeen afgenomen. Mocht er op een later moment in de praktijk blijken een beter opstelpunt voorhanden te zijn, dan kan daarvoor in overleg met de gemeente een andere locatie worden voorgesteld.

Besluit

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.

Zienswijze 2 en 3

Zienswijze

IN zienswijze 2 en 3 worden de argumenten genoemd onder 2, 3 en 4 hierboven (nagenoeg) woordelijke herhaald.

Beantwoording

Voor de beantwoording van zienswijze 2 en 3 wordt dan ook verwezen naar naar de beantwoording van deze argumenten zoals hierboven bij de behandeling van zienswijze 1 aangegeven.

Besluit

Deze zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.