Rapport zienswijze en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan

Op Zuid in Zetten - Fase 2

Vastgesteld door de raad op 11 februari 2025
Registratienummer: 2022-003233

Inhoud

1. Inleiding

2. Procedure ontwerp-bestemmingsplan

3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording
    3.1 Individuele zienswijzen

4. Aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan
    4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen
    4.2 Aanpassingen als gevolg van reacties van overlegpartners
    4.3 Ambtelijke aanpassingen

5. Conclusies

1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van de gevolgde inspraakprocedure voor het ontwerpbestemmingsplan Op Zuid in Zetten - Fase 2. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van een nieuw woongebied met 80 woningen juridisch-planologisch mogelijk.

2. Procedure ontwerpwijzigingsplan

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening lag het ontwerpbestemmingsplan zes weken voor zienswijzen ter inzage en was het digitaal te bekijken op de websites www.overbetuwe.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. Dit is openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in Hét Gemeentenieuws op woensdag 6 december 2023. Eenieder was in de gelegenheid om vanaf donderdag 7 december 2023 tot en met woensdag 17 januari 2024 een zienswijze in te dienen.

De Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens. Om deze reden worden in dit rapport geen NAW-gegevens vermeld.

Gedurende de termijn van terinzagelegging is één zienswijze ingediend.

3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording

3.1 Individuele zienswijzen

Zienswijze 1

Samenvatting:
De indiener geeft aan dat zij wonen aan de Stationsstraat. In hun zienswijze hebben zij enkele opmerkingen over de aansluiting van het plangebied op de Stationsstraat en de afwikkeling van het verkeer over deze weg.

Verkeersintensiteit en verkeersveiligheid
De verkeersgeneratieberekening in het bestemmingsplan komt uit op 530-589 extra verkeersbewegingen op de Stationsstraat door het plan op een gemiddelde werkdag. Deze stijging is al inbegrepen in de totaal berekende verkeersintensiteit van de Stationsstraat á 5.600-6.000 verkeersbewegingen. Dit is door de gemeente berekend en beoordeeld als acceptabel. Daarbij stelt de indiener dat de verkeersgeneratieberekening verwijst naar door de gemeente Overbetuwe aangeleverde verkeersintensiteiten. De indiener vindt deze echter niet terug in (de bijlagen van) het bestemmingsplan en ook niet op de site van de gemeente. De indiener wil graag zien hoe de gemeente aan deze intensiteiten komt.

De indiener stelt ook dat de analyse van de verkeerssituatie puur gericht is op het kruispunt toegangsweg nieuwe wijk – Stationsstraat. Wat de indiener niet in de analyse terug ziet is de bocht op 50 meter van de uitrit met daarin ook een kruising met de Sint Walburg. Hierbij vraagt de indiener ook aandacht voor de brandweerkazerne op de hoek van deze kruising.

Ook stelt de indiener dat de toevoeging van een extra toegangsweg naar het plan de kans biedt om de totale verkeersafwikkeling naar het centrum van Zetten opnieuw in te richten. De initiatiefnemer vraagt zich af of hier bij de gemeente is over nagedacht.
Daarnaast verwacht de indiener dat de verkeersveiligheid verbeterd kan worden door een extra toegang te maken ter plaatse van de Wageningsestraat, of een extra toegangsweg op de Stationsstraat. De indiener vraagt om de gekozen variant te heroverwegen in het kader van verkeersveiligheid, maar dan op basis van de feitelijke situatie ter plaatse.

Ten slotte vraagt de indiener waarom de bouwkavels voor de vrijstaande woningen tegenover de woning van de indiener niet ontsloten worden via de woonwijk, maar direct op de Stationsstraat. De initiatiefnemer merkt op dat deze nieuwe uitritten niet alleen tegenover hun perceel liggen, maar ook dicht bij de bocht in de Stationsstraat en vraagt zich af of hier geen gevaarlijke situaties ontstaan.

Inschijnende koplampen
De indiener stelt dat toegangsweg van de wijk en de uitritten van enkele kavels aan de Stationsstraat direct tegenover de oprit van hun woning worden gerealiseerd. Zij verwachtten dat auto's die de wijk uitrijden en linksaf de Stationsstraat op draaien met hun lichten de woning van de indiener beschijnen. Dit geeft een onrustig effect voor de bewoners van de woning. De indiener vraagt of er aandacht is bij de gemeente voor dit probleem en wat de gemeente en de ontwikkelaar kunnen doen om dit te voorkomen.

Verkeersintensiteit en het akoestisch rapport
De indiener stelt dat de beleving van de verkeersintensiteit wordt vergroot door de situering van de toegangsweg en de 2 of 3 aansluitingen nabij en tegenover de woning van de indiener. Dit zorgt voor auto's die, meer dan de huidige situatie, afremmen en optrekken in plaats van doorrijden. Om een idee te krijgen van het verkeerslawaai is het Akoestisch onderzoek verkeerslawaai (bijlage 2 bij de toelichting) bestudeerd, maar in dit onderzoek is alleen het verkeerslawaai op de gevels van de nieuw te bouwen woningen onderzocht.

Volgens de indiener lijkt het akoestisch onderzoek er van uit te gaan dat er ter plaatse van de Stationsstraat sprake is van een 30 km weg, wat niet het geval is. Op het stuk waar de nieuwe toegangsweg van de wijk komt is een snelheid van 50 km per uur toegestaan. Ook verwacht de indiener dat hier meer geluidsoverlast zal ontstaan dan gebruikelijk, gebaseerd op de conclusie dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De indiener vraagt of hierbij rekening wordt gehouden met de omgeving.

De indiener leest ook in het akoestisch rapport dat deze gebaseerd is op maximaal 72 woningen terwijl het ontwerp bestemmingsplan is gemaakt voor 80 woningen.
Ook leest de indiener in het akoestisch rapport blijkt dat er sprake is van 550-610 verkeersbewegingen per etmaal. In de Verkeerskundige Onderbouwing wordt gerekend met 530-589 verkeersbewegingen per etmaal. Waar zit dit verschil?

Peilhoogte
De indiener verneemt graag op welke hoogte de wijk komt te liggen ten opzichte van de woning van de indiener. Dit is enerzijds van belang om een idee te krijgen op welke wijze de nieuwbouwwoningen in het uitzicht van de woning komen. Daarnaast bepaalt het ook de intensiteit van de koplampen op de gevels van de woning. Graag ontvangt de indiener een doorsnede met daarop de peilhoogte van de nieuw te bouwen woningen ten opzichte van de bestaande woning.

Beeldkwaliteitsplan
De Stationsweg is de toegangsweg tot het centrum van Zetten. Aan deze weg zijn veelal vrijstaande woningen gesitueerd. In het plan is er een bouwblok van 9 aaneengesloten woningen ingetekend direct bij de entree van Zetten. Het zou beter passen in het bestaande straatbeeld als er bijvoorbeeld (bouwkavels voor) vrijstaande woningen worden ingetekend of dat het bouwblok wordt opgesplitst in bijvoorbeeld 3 blokken van 3 woningen.

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om woningen te bouwen met een goothoogte van 6 meter en nokhoogte van 12 meter direct tegenover de woning. Dit biedt de gelegenheid om een woning te bouwen van 2 bouwlagen met een kap. De indiener stelt dat de bestaande bebouwing van de Stationsstraat veelal bestaat uit woningen van 1 bouwlaag met een kap. Het nieuwbouwplan zou in de mening van de indiener niet passen in het beeld zoals dit nu bestaat, en de indiener verzoekt ook om de bouwhoogte en de nokhoogte naar maximaal 4 en 9 meter bij te stellen, in ieder geval bij de nieuwbouw kavels tegenover de woning.

Reactie:

Verkeersintensiteit
Het genoemde is correct. In het verkeersmodel van de gemeente Overbetuwe is al rekening gehouden met de toename van het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door de te realiseren wijk. De verwachte verkeersintensiteit kan dus binnen de bestaande capaciteit van de Stationsstraat worden opgelost. De gebruikte verkeersintensiteiten komen voort uit tellingen die de gemeente eerder heeft uitgevoerd. Deze stukken zullen met de initiatiefnemer worden gedeeld.

In het verkeerskundige onderzoek is zowel rekening gehouden met de verkeersintensiteit op de Stationsstraat ten noorden van de ontsluiting als de intensiteit ten zuiden van de aansluiting op de wijk. Zoals toegelicht in het onderzoek is de omvang van de voorgenomen ontwikkeling relatief klein en ook de totaal berekende intensiteit op de Stationsstraat, ten zuiden van de ontsluiting, is met circa 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal beperkt. De analyse van de verkeerssituatie is dus niet alleen gericht op het kruispunt met de nieuwe wijk maar ook op de verkeersintensiteit op de Stationsstraat ten noorden en zuiden van de toegangsweg.

De zuidwestelijke hoek van het plangebied zal in de beoogde situatie worden vrijgelaten waardoor ter plaatse van de bocht in de Stationsstraat een overzichtelijke situatie wordt gecreëerd. Dit is ook vastgelegd in het bestemmingsplan middels een groenbestemming. Ook is de gemeente aan het onderzoeken of een aanpassing van deze bocht/kruising naar bijvoorbeeld een rotonde een meer passende oplossing kan vormen voor de verkeerssituatie ter plaatse. Mede ten behoeve van dit onderzoek, samen met de wens om voor de verkeerskundige situatie ter plaatse van de bocht meer overzicht voor bestuurders te creëren, is gekozen voor deze ruimtereservering.

Aan de westzijde van het plangebied worden een aantal woningen gebouwd in het lint van de Stationsstraat en direct ontsloten op de Stationsstraat. In het ontwerp van het plan is hiervoor gekozen om beter aan te sluiten bij de landelijke omgeving. Hierbij is gekozen om dit alleen aan de Stationsstraat en niet aan de Wageningsestraat te realiseren. De Wageningsestraat wordt als weg veel intensiever gebruikt, Wat ook de reden is dat is gekozen voor ontsluiting van de wijk op de Stationsstraat. Het klopt inderdaad dat de uitritten van de twee woningen die de initiatiefnemer benoemd, dichtbij de kruising met de St. Walburg liggen. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat zij bereid zijn om deze woningen intern via de wijk te ontsluiten, en met de initiatiefnemers in gesprek zal gaan over de uitwerking van dit nieuwe ontwerp. Als gevolg hiervan zullen deze woningen wel gewijzigd worden naar twee-onder-een-kap woningen. Deze aanpassing in het bouwplan zal geen gevolgen hebben voor de regels van het bestemmingsplan. In het Beeldkwaliteitsplan, wat is opgenomen als bijlage 2 bij de regels van het bestemmingsplan, is het voorlopige stedenbouwkundig plan aangepast. Ook is de beoogde toekomstige situatie, zoals opgenomen in paragraaf 2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan, aangepast.

Inschijnende koplampen
Er is begrip voor de zorgen van de indiener ten aanzien van mogelijke overlast door inschijnende koplampen. De ontwikkelaar heeft reeds aan deze bewoner toegezegd hier bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan naar een inrichtingstekening rekening mee te houden en de bewoner hierover tijdig te informeren. In het bestemmingsplan zijn de toegangsweg en de in-/uitritten niet recht tegenover de woning van de indiener gesitueerd. Daarnaast houden de ontwikkelaar en de gemeente in het ontwerp rekening met een vlakke aansluiting van de toegangsweg op de Stationsstraat, waardoor de overlast van het inschijnen van koplampen bij de woning tot een minimum wordt gereduceerd. Bovendien ligt de woning van de indiener op een relatief grote afstand vanaf de Stationsstraat, waarbij erven en tuinen zijn ingericht met hagen en beplantingen, dit draagt bij aan het voorkomen van de eventuele overlast door inschijnende autolampen. Indien deze punten niet voldoende zijn om overlast door inschijnende koplampen te kan worden gedacht aan eventuele verdere maatregelen. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van hagen in de openbare ruimte en nadere uitwerking van het nieuwe kruispunt met betrekking tot drempelwerking.

Verkeersintensiteit en het akoestisch rapport
Voor de realisatie van nieuwe objecten dient te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de normen met betrekking tot geluid. Dit is dan ook gedaan middels het akoestisch onderzoek. Deze verplichting geldt niet voor bestaande objecten. Deze zijn immers al vergund onder de op dat moment geldende normen. Tevens kent het beoogde plan enkel 30km/uur wegen en in-/uitritten. Deze wegen kennen geen onderzoeksplicht in het kader van de Wet geluidhinder. Het is dan ook niet noodzakelijk om eventuele geluidhinder afkomstig van toegangsweg of de uitritten op omliggende objecten te onderzoeken.

De stelling dat in het rapport uit wordt gegaan van een maximumsnelheid van 30 km/u op de Stationsstraat is onjuist. Pagina 7 van het akoestisch onderzoek beschrijft dat er is uitgegaan van een snelheid van 50 km/uur voor de Stationsstraat.

De opmerking omtrent de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde geldt voor een aantal geplande woningen in de nieuwe wijk, die de geluidsbelasting van zowel de Stationsstraat als de Wageningsestraat ervaren, en dus niet op de bestaande woningen.
Eventuele toename van verkeerslawaai op de omgeving als gevolg van het plan zal zeer beperkt zijn. Dit vanwege de realisatie van niet aansluitende woningbouw en de afstand van de beoogde woning. Er geldt geen speciale onderzoeksplicht voor het aanleggen van nieuwe in- en uitritten op een bestaande weg, daarom is dit niet verder onderzocht.

In de aanleiding van het akoestisch rapport wordt inderdaad een aantal van 72 woningen genoemd. Dit betreft een typefout. In het akoestisch onderzoek is conform het bestemmingsplan rekening gehouden met 80 woningen. Dit wordt in de bijlagen bij het vast te stellen plan aangepast. Daarnaast zijn in de verkeerskundige onderbouwing en het akoestisch rapport verschillende rekenmethodes gebruikt om de te verwachten verkeersbewegingen te bepalen. Hierdoor wijken deze een aantal bewegingen af. Deze onderzoeken worden aangepast zodat deze beide gebruik zullen maken van de zelfde cijfers.

Peilhoogte
De toekomstige hoogte van het projectgebied zal nog verder worden uitgewerkt, waarbij voldaan zal worden aan de voorwaarde tot een gesloten grondbalans en het klimaatadaptief ontwerpen. Het peil van het plan ten opzichte van de omgeving zal in de vergunningfase nader worden uitgewerkt. Zodra deze informatie beschikbaar is, zal de ontwikkelaar deze delen met aanvrager.

Beeldkwaliteitsplan

Het plangebied is opgezet met meerdere typen woningen, waaronder ook rijwoningen. Deze grotere volumes worden landschappelijk ingericht om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de omgeving. Het is niet de wens van de gemeente om het aantal nieuw te bouwen woningen in te perken door de rijwoningen in het bestemmingsplan om te zetten naar vrijstaande woningen.

Aan de Stationsstraat staan verschillende typen woningen, waarbij ook woningen met twee lagen met kap (bijv. de woning aan de Stationsstraat 56). Het BKP laat verschillende typologieën toe. Zo zijn in fase noord bij de vrije kavels ook woningen met verschillende typologieën gebouwd. De gemeente ziet dan ook geen aanleiding om de hoogten van de woningen langs de Stationsstraat te beperken.

4. Aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan

4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen
De ingediende zienswijze geeft aanleiding tot drie wijzigingen van het bestemmingsplan.

Akoestisch onderzoek verkeerslawaai
Het akoestisch onderzoek verkeerslawaai is aangepast, hierin wordt op pagina 3 nu correct vermeld dat de initiatiefnemer 80 woningen op deze locatie wil realiseren.

Verkeerskundige onderbouwing
De berekening van het aantal te verwachtten verkeersbewegingen is herberekend en aangepast naar 550 tot 610 verkeersbewegingen. Hiermee is het onderzoek consistent met het Akoestisch onderzoek verkeerslawaai. Dit heeft geen gevolgen voor de conclusies van de onderbouwing.

Aanpassing voorlopig stedenbouwkundig plan
Uitritten op Stationsstraat v.d. twee woningen nabij de bocht in de Stationsstraat gewijzigd naar ontsluiting via achterzijde. Deze twee woningen worden gewijzigd naar twee-onder-een-kapwoningen. Deze aanpassingen worden doorgevoerd in bijlage 2 bij de regels, en in paragraaf 2.2 van de toelichting.

4.2 Aanpassingen als gevolg van reacties van overlegpartners
n.v.t.

4.3 Ambtelijke aanpassingen
Er zijn geen aanleidingen om ambtelijke wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan.

5. Conclusies

Er is één schriftelijke zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan ontvangen.

De ingediende zienswijze leidt tot drie aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan.

Daarnaast zijn er geen ambtshalve wijzigingen door gevoerd.

Het bestemmingsplan wordt derhalve gewijzigd vastgesteld.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 11 februari 2025.

De raad voornoemd, de griffier, de voorzitter,

drs. D.E. van der Kamp R.P. Hoytink-Roubos