

**Nota van beantwoording inspraak- en vooroverlegreacties
voorontwerpbestemmingsplan 'Johan de Ridderlaan nabij nr. 1'
27 februari 2019**

1. Inleiding

Bestemmingsplan en plangebied

Het bestemmingsplan 'Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1' voorziet in een planologische regeling voor het perceel ten zuiden van de Johan de Ridderlaan nr. 1. Hiermee wordt er een bouwvlak opgenomen waarmee de realisatie van maximaal 10 woningen mogelijk wordt.

Procedure

Met ingang van 27 juni 2018 heeft het voorontwerp bestemmingsplan inclusief bijbehorende onderzoeken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn zijn er 6 overlegreacties en 8 inspraakreacties ingediend ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan. Alle reacties zijn binnen de termijn ingediend. De binnengekomen reacties zijn in dit document samengevat en voorzien van beantwoording. Op basis hiervan wordt beoordeeld of de reacties leiden tot aanpassingen aan van het bestemmingsplan. De aanpassingen die in het bestemmingsplan worden doorgevoerd, naar aanleiding van de reacties, zijn beschreven in hoofdstuk 4 staat van wijzigingen.

Ook is een inloopavond georganiseerd waarbij het bestemmingsplan is toegelicht. De beantwoording van de ontvangen reacties tijdens deze avond volgt na beantwoording van de vooroverlegreacties en inspraakreacties.

Vooroverlegreacties

	Aanpassing van het bestemmingsplan
1. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden	Ja
2. Provincie Utrecht	Nee
3. Vitens	Ja
4. Stichting Hugo Kotestein, werkgroep Montfoort en Linschoten	Nee
5. Veiligheidsregio Utrecht	Nee
6. Gasunie	Nee

Inspraakreacties

	Aanpassing van het bestemmingsplan
7. [REDACTED]	Nee
8. [REDACTED]	Nee
9. [REDACTED]	Nee
10. [REDACTED]	Nee
11. [REDACTED]	Ja
12. [REDACTED]	Ja
13. [REDACTED]	Nee
14. [REDACTED]	Nee

2. Vooroverlegreacties

1 Vooroverlegreactie Hoogheemraadschap

1a Opnemen definitieve ontwerptekening in waterparagraaf

Op de ontwerp tekening van het watersysteem zijn ook de greppels op particulier terrein ingetekend. Het Hoogheemraadschap verzoekt deze ontwerp tekening op te nemen in de waterparagraaf, die als bijlage bij de toelichting is opgenomen.

Beantwoording

De ontwerp tekening wordt als bijlage bij de waterparagraaf opgenomen. In de waterparagraaf in de toelichting wordt hierna verwezen. De waternotitie is naar aanleiding van overleg met het Hoogheemraadschap aangepast en hiertoe wordt de bijlage (waternotitie) bij de toelichting gewijzigd.

1b Opnemen afspraken onderhoud greppels in toelichting

Met de gemeente worden afspraken gemaakt omtrent het onderhoud van de greppel op eigen terrein van bewoners. De eigenaren sluiten een overeenkomst bij koop van de woning waarin de instandhouding, het beheer en onderhoud van de greppel wordt vastgelegd. Het Hoogheemraadschap verzoekt deze afspraken op te nemen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording

In privaatrechtelijke afspraken is het beheer van de greppel op eigen terrein vastgelegd. De instandhoudingsverplichting wordt onderdeel van de koopakte richting bewoners. Hierbij wordt ook door een civieltechnisch bureau aangegeven welk onderhoud aan de greppel noodzakelijk is om een goede werking van de afwatering te kunnen waarborgen. In de waterparagraaf van de toelichting wordt toegevoegd dat het onderhoud is geregeld door middel van privaatrechtelijke afspraken.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan, zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze nota.

2 Vooroverlegreactie provincie Utrecht

Het bestemmingsplan "Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1" geeft indiener geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016).

Beantwoording

De vooroverlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

3 Vitens

De locatie Johan de Ridderlaan ligt in de boringsvrije zone Linschoten. Op grond van de Provinciale Milieu Verordening (PMV) gelden voor boringsvrije zones regels die moeten voorkomen dat de kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt, wordt doorboord.

In het voorontwerpbestemmingsplan is alleen in de toelichting aandacht besteed aan deze boringsvrije zone. Deze toelichting is echter niet volledig.

De indiener verzoekt het met de reactie meegestuurde tekstvoorstel in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen, alsmede de boringsvrije zone op de verbeelding en in regels toe te voegen, zodat duidelijk wordt dat bij dit type activiteiten regels uit de PMV van toepassing zijn.

Beantwoording

De voorgestelde aanpassingen van de toelichting, regels en verbeelding worden overeenkomstig de reactie verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan, zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze nota.

4 Stichting Hugo Kotestein, werkgroep Montfoort en Linschoten

Op basis van de plannen is door de indiener beoordeeld dat het perceel geen bijzondere (cultuur)historische waarde heeft. De indiener staat ook neutraal ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan en heeft verder geen bemerkingen.

Beantwoording

De vooroverlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

5 Vooroverlegreactie Veiligheidsregio Utrecht

5a Eisen omtrent wegbreedte doodlopende weg

De veiligheidsregio heeft aangegeven dat de minimale breedte van de doodlopende ontsluitingsweg 3,5 meter moet zijn.

Beantwoording

De weg is minimaal 5 meter breed waarmee er wordt voldaan aan de minimale breedte van 3,5 meter.

5b Ontwerp weg

De veiligheidsregio heeft aangegeven dat ontsluitingsweg ontworpen dient te zijn volgens CROW30 publicatie 164 at/m d en CROW publicatie 165 "Hulpdiensten snel op weg".

Beantwoording

De ontsluitingsweg wordt ontworpen volgens de CROW30 publicatie 164 at/m d en CROW publicatie 165 "Hulpdiensten snel op weg".

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

6 Vooroverlegreactie Gasunie

6a Toetsing externe veiligheidsbeleid

De Gasunie heeft geconcludeerd dat op grond van deze toetsing blijkt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Beantwoording

De vooroverlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2. Inspraakreacties

7

7a Gekozen materiaal fundering

Om tijdens het bouwproces overlast en schade in de directe omgeving zoveel mogelijk te voorkomen, gaat onze voorkeur uit naar boorpalen i.p.v. heipalen voor wat betreft de fundering.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. De keuze wat betreft fundering maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.

Toelichting

Uit de informatie van ontwikkelaar blijkt dat er uitgegaan wordt van zogenaamde avegapalen. Dit betreffen funderingspalen die de grond in 'geschroefd' worden.

7b Route bouwverkeer

Inzake overlast en veiligheid gaat de voorkeur uit naar aan- en afvoer van bouwmaterialen via de inrit van Vermeulen aan de provinciale weg.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. De aan- en afvoer maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.

Toelichting

Wel kan het volgende worden aangegeven: Op dit moment is logistiek gezien de enige mogelijkheid om de aan- en afvoer route te laten verlopen vanaf de rotonde via de Jan de Rijkelaan. Transporten zullen waar mogelijk zo beperkt mogelijk in omvang worden gehouden en in opdracht van de ontwikkelaar zodanig worden gepland dat deze plaatsvinden buiten de spitsuren en schooltijden. Deze transporten worden daarbij waar nodig voorzien van bemande verkeersbegeleiding die meelopen van de rotonde tot op de bouwlocatie en vice versa. Omwonenden aan de betreffende straten zullen vooraf door de bouwer worden geïnformeerd wanneer er bouwtransporten zullen plaatsvinden. Waar nodig wordt vooraf ook gekeken waar en hoe een voldoende rij- en manoeuvreerruimte kan worden gewaarborgd i.r.t. geparkeerde auto's.

7c Parkeren

Voor wat betreft parkeren ter hoogte van de Johan de Ridderlaan nummers 4 en 6 is de wens van de indiener om de huidige vorm van parkeren, namelijk langsparkeren ter hoogte van dit deel van de Johan de Ridderlaan, te handhaven. Parkeren binnen vijf meter van de bocht, hetgeen bij wet verboden is, dient dan wel te worden gehandhaafd. Het wil nu regelmatig dat de hoek vol staat en dan is er bijna geen doorkomen aan.

Beantwoording

Wij begrijpen de wens van de indiener. Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaats vinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1.

7d Verkeersaantrekkende werking

De inspraakreactie heeft betrekking op de verkeersaantrekkende werking van het plan. Uit het akoestisch onderzoek van het plan blijkt dat op basis van de kengetallen het aantal verkeersbewegingen in de Johan de Ridderlaan momenteel 16 per etmaal bedraagt. In de situatie dat het plan is verwezenlijkt neemt het aantal verkeersbewegingen toe met minimaal 80 autoritten per etmaal.

Dit heeft volgens indiener behoorlijk veel negatieve gevolgen te weten minder privacy, luchtverontreiniging, minder veiligheid en hogere geluidsniveaus op de gevel van de woning. De rust van de huidige woonomgeving, waar bij de koop van de woning ook bewust voor is gekozen, is straks weg en eigenlijk is dat voor indiener niet acceptabel.

Beantwoording

Er is begrip dat verwacht wordt dat er negatieve gevolgen zullen optreden ten gevolge van de realisatie van het plan. Voor het bestemmingsplan is door middel van meerdere onderzoeken onderzocht of er sprake is van een planologisch acceptabel effect op de omliggende woningen. Gezien de uitkomsten hiervan, zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan, wordt gesteld dat er sprake is van een planologisch acceptabel effect op de omliggende woningen. Mogelijke gevolgen, zoals een verkeerstoename, worden op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken planologisch acceptabel geacht.

Wat betreft luchtkwaliteit blijkt uit de beoordeling dat er geen sprake is van een significante verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving.

Wat betreft geluid blijkt uit het onderzoek dat er voldaan wordt aan de grenswaarde van geluid. Hierdoor is sprake van een acceptabel akoestisch klimaat. Ook de mogelijk geluidseffecten op omliggende woningen zijn onderzocht. In paragraaf 4.4 van het akoestisch onderzoek is vermeld dat uit de uitgevoerde geluidsberekeningen blijkt dat de maximale, ongecorrigeerde geluidsbelasting, die optreedt door de verkeersgeneratie van de nieuwe woningen, op de aanliggende (bestaande) woningen maximaal 47 dB bedraagt. Dit voldoet (ruim) aan de grenswaarde 55 dB en is daarom planologisch acceptabel.

Wat betreft verkeer blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting). Op de provinciale weg Heeswijk veroorzaakt het plan een (verwachte) verkeerstoename van minder dan 1 procent. Op deze weg zal dit extra verkeer nauwelijks worden opgemerkt. De wegen zijn al ingericht voor de verwerking van een dit aantal verkeersbewegingen. Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was van een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en niet leidt tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk, zie hiervoor ook blz. 14 en 19 van het akoestisch- en verkeersrapport.

Resume, op basis van de uitgevoerde onderzoeken wordt gesteld dat de verwachte verkeerstoename ten gevolge van realisatie van het plan niet leidt tot negatieve gevolgen aangaande geluid, lucht en verkeersdruk en verkeersveiligheid. Zie hiervoor ook de rapporten akoestiek en verkeersgeneratie en luchtkwaliteit, deze zijn als bijlagen bij de toelichting opgenomen. Ook leidt de toename niet tot knelpunten aangaande verkeersveiligheid. Dit blijkt uit het verkeersonderzoek.

Wat betreft privacy: het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van het plan betreft een niet significante toename op onder meer de Johan de Ridderlaan. Hierdoor is in planologisch opzicht, wat betreft verkeer, sprake van een acceptabel effect op de leefomgeving van de aangrenzende woningen. En op basis hiervan worden ook geen negatieve effecten wat betreft privacy verwacht.

Ook gezien de ruime afstand van het plangebied tot de woning van de indiener (>25 meter) en het gegeven dat direct zicht op de nieuwe woningen vanuit de tuin van de indiener wordt geblokkeerd door de bestaande woning Johan de Ridderlaan nr. 2 worden geen negatieve gevolgen wat betreft privacy verwacht.

De woningen zijn zorgvuldig ruimtelijk ingepast op de locatie. De wijze waarop het stedenbouwkundig plan is vormgegeven is zorgvuldig gekozen. De wijze waarop de woningen zijn gepositioneerd en het aantal van 10 woningen wordt vanuit stedenbouwkundig opzicht gezien als een passende invulling van de locatie.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

8

8a Verkeersdruk

De ontsluitingsroute dwars door de wijk en bovendien strak langs de mooie speelplaats baart de indiener grote zorgen. Ook het toenemende verkeer, wat naar inziens van indiener overigens veel te laag wordt ingeschat, is gezien de kinderrijke buurt en de naastgelegen speelplaats onwenselijk.

Beantwoording

Er is begrip voor de zorgen van de indiener dat de toename van verkeer onwenselijk is in de kinderrijke buurt. Wat betreft verkeer uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename (hetgeen is bepaald d.m.v. een berekening). De verkeersgeneratie is berekend op basis van CROW richtlijnen en verkeersprognoses. De verwachte verkeerstoename betreft een worstcase scenario, daarmee is het maximaal aantal verkeersbewegingen berekend. Omdat is uitgegaan van een worstcase scenario is naar ons inziens de toename van verkeer daarom niet te laag ingeschat. Het is de verwachting dat verkeerstoename geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen berekend is om een dergelijke toename op te vangen, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting). Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en leidt niet tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk.

8b Bereikbaarheid hulddiensten

Voor wat betreft de bereikbaarheid van de nieuwe woningen voor hulpdiensten heeft de indiener twijfels. Bekend is dat de brandweer in deze wijk gezien de smalle straten al de nodige problemen heeft om woningen te bereiken.

Beantwoording

Het plan is voorgelegd aan de veiligheidsregio. Deze reactie had betrekking op de breedte en normen van de ontsluitingsweg. Hieruit blijkt dat de ontsluitingsweg breed genoeg is en dat de weg wordt ontworpen conform de CROW richtlijnen.

In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met toegankelijkheid voor de brandweer, de ontsluitingsweg is breed genoeg voor een brandweerwagen en op centrale plein is voldoende ruimte voor brandweerwagens om te keren.

8c Overstortriool

Waar gebouwd gaat worden ligt het overstortriool. Zoals wellicht bekend zijn er in de wijk vele huizen met een lager gelegen garage welke afhankelijk zijn van de werking van dit overstortriool. In verband met de zorgplicht van de gemeente op dit vlak wil de indiener hierop wijzen om te voorkomen dat in een later stadium blijkt dat verplaatsen van het overstortriool noodzakelijk is.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. Het aspect riolering wordt uitgewerkt in het kader van het waterhuishoudkundig plan (geen onderdeel van het bestemmingsplan). Het genoemde aandachtspunt wordt hierin meegenomen. Vanuit afdeling rioolbeheer van de gemeente Montfoort is aangegeven dat het aansluiten van 10 woningen op het riool voor VWA geen probleem is; daarnaast wordt al het regenwater op de locatie zelf geïnfiltreerd, dit levert dus geen extra belasting op voor het bestaande riool. Er is bij het ontwerp rekening gehouden met het aanwezige overstortriool. Privaatrechtelijk wordt vastgelegd dat er geen werken of werkzaamheden mogen plaats vinden die de werking van het riool belemmeren. Het bestaande riool wordt dan ook niet verplaatst.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

9a Parkeren

Het parkeerprobleem aan de Johan de Ridderlaan is nu al erg groot. Mochten er plannen zijn om dit te gaan verbieden omdat dit een ontsluitingsweg gaat worden, dan moet dit ook verboden worden aan de gehele Johan de Ridderlaan en niet alleen het kleine stukje na de bocht. Gevolg hiervan is, dat mensen elders hun auto kwijt moeten en dit zou gaan om circa 10 auto's. Hier is geen plek voor!! Ook worden er al auto's geparkeerd tegenover de parkeervakken zodat uitrijden uit de vakken bijna niet meer mogelijk is.

Beantwoording

Wij begrijpen de zorgen van de indiener dat parkeerproblemen aan de Johan de Ridderlaan groter worden door realisatie van het planvoornemen. In het bestemmingsplan voor de nieuwe ontwikkeling is de parkeerbehoefte bepaald en is onderbouwd dat hierin wordt voorzien in het plangebied zelf en dat er geen parkeerplaatsen buiten het plangebied worden aangewend. De aanleg van voldoende parkeerplaatsen conform de parkeernormen is geborgd in het bestemmingsplan, in de regels is opgenomen dat er voldaan moet worden aan de normen uit de Nota parkeernormen van de gemeente Montfoort.

Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaatsvinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het ter plaatse vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1.

9b Parkeren bedrijfsbussen

Ook wil de indiener graag de bedrijfsbussen uit de wijk hebben. Ze zijn veel te groot voor de parkeerplaatsen en leiden tot veel ergernis en minder parkeerplek voor de gewone auto.

Beantwoording

Wij begrijpen de zorg van de indiener. In de APV van de gemeente (artikelen 5.6 en 5.8) zijn regels opgenomen voor het parkeren van kampeermiddelen en aanhanger en parkeren van grote voertuigen. Hierin is onder meer geregeld dat grote voertuigen alleen overdag op een werkdag mogen worden geparkeerd op een openbare weg of parkeergelegenheid. De omliggende wijk maakt geen deel uit van het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1, het treffen van verkeerstechnische maatregelen in de wijk maakt daarmee ook geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Problemen en oplossingen aangaande de parkeerdruk kunnen bij de gemeente worden aangekaart.

9c Verkeersveiligheid

Door de aanleg van de 10 riante woningen, zullen in het ergste geval ongeveer 20 extra auto's dagelijks onze straat passeren. De straat is naar inziens van de indiener te smal om dit als een doorgaande weg/ ontsluitingsweg voor deze nieuwbouwwijk te gebruiken. Er wonen veel kinderen in deze buurt. Ook de aangrenzende tuin aan deze weg heeft een zijuitgang waar kleine kinderen uitkomen.

Beantwoording

Uit het verkeersonderzoek (bijlage bestemmingsplan) blijkt dat er sprake is van een verkeerstoename (hetgeen is bepaald d.m.v. een berekening) maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is om een dergelijke opname op te vangen, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport.

Hierin wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en ook niet leidt tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk.

De breedte van de weg (minimaal 5 meter) is afdoende om te fungeren als doorgaande weg. Eveneens blijven de geldende verkeersregels van toepassing. Dit betekent dat auto's niet harder mogen rijden dan 30 km/uur op de Johan de Ridderlaan.

Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaatsvinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het ter plaatse vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1.

Met inachtneming van geldende verkeersregels en het gegeven dat de capaciteit van de wegen afdoende is om de toename op te vangen, wordt gesteld dat er geen negatieve gevolgen zijn aangaande de verkeersveiligheid.

9d Inloopavond

Na de info avond van 11 juli is duidelijk naar voren gekomen dat er alleen nagedacht is over de woningen die gaan komen, maar totaal niet over de verkeersveiligheid en parkeerproblemen in deze wijk.

Beantwoording

Door middel van onderzoeken en beoordelingen zijn de gevolgen van het plan aangaande verkeersveiligheid en parkeren in beeld gebracht. Wat betreft verkeer blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename (hetgeen is bepaald d.m.v. een berekening) maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is om de toename op te vangen, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting).

Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en ook niet leidt tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk.

De breedte van de weg (minimaal 5 meter) is afdoende om te fungeren als doorgaande weg. Eveneens blijven de geldende verkeersregels van toepassing. Dit betekent dat auto's niet harder mogen rijden dan 30 km/uur op de Johan de Ridderlaan.

Wat betreft parkeren. In het bestemmingsplan voor de nieuwe ontwikkeling is de parkeerbehoefte bepaald en is onderbouwd dat hierin wordt voorzien in het plangebied zelf en dat er geen parkeerplaatsen buiten het plangebied worden aangewend. De aanleg van voldoende parkeerplaatsen is geborgd in het bestemmingsplan, in de regels is opgenomen dat er voldaan moet worden normen uit de Nota parkeernormen. Door het voldoen hieraan zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in het plangebied.

Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaats vinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan 1.

Op basis van het bovenstaand achten wij dat realisatie van het planvoornemen niet leidt tot negatieve gevolgen wat betreft verkeersveiligheid en parkeerproblemen.

9e Bouwverkeer

Ook begrepen wij dat nog niet eens duidelijk is hoe het bouwverkeer op de plaats van bestemming moet komen. Dit kan absoluut niet door onze wijk!

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. Het bouwverkeer maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.

Toelichting

Wel kan het volgende worden aangegeven. Op dit moment is logistiek gezien de enige mogelijkheid om het bouwverkeer te laten verlopen vanaf de rotonde via de Jan de Rijkelaan. Transporten zullen waar mogelijk zo beperkt mogelijk in omvang worden gehouden en in opdracht van de ontwikkelaar zodanig worden gepland dat deze plaatsvinden buiten de spitsuren en schooltijden. Deze transporten worden daarbij waar nodig voorzien van bemande verkeersbegeleiding die meelopen van

de rotonde tot op de bouwlocatie en vice versa. Omwonenden aan de betreffende straten zullen vooraf door de bouwer worden geïnformeerd wanneer er bouwtransporten zullen plaatsvinden. Waar nodig wordt vooraf ook gekeken waar en hoe een voldoende rij- en manoeuvreerruimte kan worden gewaarborgd i.r.t. geparkeerde auto's.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

10

10a Kadastrale grenzen

Voordat er met de bouw begonnen wordt wil indiener graag duidelijk weten wat de kadastrale grens is tussen de bouwlocatie en perceel van de indiener. Het hekwerk wat er nu staat klopt namelijk niet met de kadastrale gegevens.

Beantwoording

De grenzen van het bestemmingsplan zijn afgestemd op de kadastrale grenzen. Conform verzoek van indiener wordt door de initiatiefnemer/ontwikkelaar geïnformeerd over de definitieve kavelsgrens zodra deze bekend is.

10b Erfafscheiding

De indiener heeft mondeling vernomen dat er een scheiding geplaatst zal worden van een 2 meter hoog hekwerk met heder.

Omdat dit een lengte van 70 meter betreft komt er veel onderhoud bij kijken. Daarom heeft de indiener grote twijfels over het tot stand houden van het aanzicht in de toekomst. Wie houdt het allemaal netjes bij? De voorkeur van indiener gaat uit naar een dichte onderhoudsvrije scheiding.

Beantwoording

De uitvoering van de erfafscheiding is niet vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Hierin is alleen vastgelegd dat de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen ten hoogste 2 m mag bedragen. De bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen voor de voorgevelrooilijn mogen niet meer dan 1 m bedragen. Derhalve wordt deze reactie voor kennisgeving aangenomen.

De initiatiefnemer zal in overleg treden met de indiener over de erfafscheiding, waarbij belang wordt afgewogen tussen groene aanzicht vanuit het buitengebied, functioneel en onderhoudsvrij voor toekomstige eigenaren.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

11

11a Vermindering woongenot

De realisatie van de 10 woningen met bijbehorende infrastructuur zorgt voor een vermindering van het woongenot van de indiener. Het plan leidt tot meer verkeer, meer drukte, meer fijnstof en meer geluid.

Beantwoording

Er is begrip dat er verwacht wordt dat het plan leidt tot meer verkeer, drukte, fijnstof en geluid.

Voor het bestemmingsplan is door middel van meerdere onderzoeken onderzocht of er sprake is van een planologisch acceptabel effect op de omliggende woningen. Gezien de uitkomsten hiervan, zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan, wordt gesteld dat er sprake is van een planologisch acceptabel effect op de omliggende woningen en dat dus geen sprake is van negatieve gevolgen.

Wat betreft luchtkwaliteit blijkt uit de beoordeling dat er geen sprake is van een significante verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving.

Wat betreft geluid blijkt uit het onderzoek dat er voldaan wordt aan de grenswaarde van geluid. Hierdoor is in planologisch opzicht sprake van een acceptabel akoestisch klimaat.

Wat betreft verkeer blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting). Op de provinciale weg Heeswijk veroorzaakt het plan een (verwachte) verkeerstoename van minder dan 1 procent. Op deze weg zal dit extra verkeer nauwelijks worden opgemerkt. De wegen zijn al ingericht voor de verwerking van een bepaald aantal verkeersbewegingen. Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en leidt niet tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk, zie hiervoor ook blz. 14 en 19 van het akoestisch- en verkeersrapport.

Resume, op basis van de uitgevoerde onderzoeken wordt gesteld dat de verwachte verkeerstoename ten gevolge van realisatie van het plan niet leidt tot negatieve gevolgen aangaande geluid, lucht en verkeersdruk en verkeersveiligheid. Zie hiervoor ook de rapport akoestiek en verkeersgeneratie en luchtkwaliteit, deze zijn als bijlagen bij de toelichting opgenomen. Ook leidt de toename niet tot knelpunten aangaande verkeersveiligheid. Dit blijkt uit het verkeersonderzoek.

11b Aantal parkeerplaatsen

De parkeersituatie is in het voorontwerpbestemmingsplan niet goed geregeld. Er wordt uitgegaan van twintig parkeerplaatsen. Te weten bij zes woningen een dubbele oprit, bij vier woningen een oprit en vier openbare parkeerplaatsen. Een snelle rekensom doet vermoeden dat iedere woning dan twee parkeerplaatsen heeft. In de praktijk hoeft dat helemaal niet het geval te zijn.

Beantwoording

Wij begrijpen de zorgen van de indiener. In het bestemmingsplan voor de nieuwe ontwikkeling is de parkeerbehoefte bepaald en is onderbouwd dat hierin wordt voorzien in het plangebied zelf en dat er geen parkeerplaatsen buiten het plangebied worden aangewend. In de regels is geborgd dat er voldoende parkeerplekken moeten worden aangelegd, er is vastgelegd dat er voldaan moet worden aan de normen uit de Nota parkeernormen van de gemeente Montfoort. Door het voldoen hieraan zijn, conform de parkeernormen, voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in het plangebied. Ook is geborgd dat bij elke woning parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd en in stand moeten worden gehouden. In het bestemmingsplan kan het verplicht gebruiken van deze parkeerplaatsen niet worden geborgd, wel wordt verwacht dat deze parkeerplaatsen worden gebruikt omdat binnen het plangebied weinig openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Verwacht wordt dan ook dat na realisatie van de nieuwe woningen geen sprake is van parkeeroverlast.

11c Gebruik oprit

In het bestemmingsplan is geen verplichting om de voortuin (deels) als oprit te gebruiken opgenomen. Het is daardoor goed mogelijk dat opritten niet worden gebruikt om de auto te parkeren. In dat geval worden auto's op de weg geplaatst of elders in de wijk neergezet. Gezien de hoge parkeerdruk in de wijk kan deze extra belasting daar niet bij komen.

Beantwoording

In de regels is opgenomen dat per woning op eigen terrein parkeerplaatsen aangelegd moeten worden en in stand moeten worden gehouden. Ook is geborgd dat er binnen het gehele plan voldoende parkeerplaatsen aangelegd moeten worden. In het bestemmingsplan kan het verplicht gebruiken van deze parkeerplaatsen niet worden geborgd, wel wordt verwacht dat deze parkeerplaatsen worden gebruikt omdat binnen het plangebied weinig openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Verwacht wordt dan ook dat na realisatie van de nieuwe woningen geen sprake is van parkeeroverlast. Indien er onverhoopt toch problemen aangaande de parkeerdruk worden ervaren kan dit bij de gemeente worden aangekaart.

11d Openbare parkeerplaatsen

Er zijn slechts vier openbare parkeerplaatsen. Vermoedelijk worden deze parkeerplaatsen ook gebruikt door de bewoners van de tien nieuwe woningen. Dit brengt met zich mee dat er amper parkeerplaatsen voor bezoekers zijn. Bij een verjaardag of ander feestje kan zo'n piekbelasting tot parkeerproblemen leiden. Het voldoen aan de CROW-normen is hier weinigzeggend, door het grote aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en het geringe aantal openbare plaatsen. Een aanzienlijke verbetering wordt bereikt wanneer gespiegeld aan de vier openbare parkeerplaatsen nog vier plaatsen

worden gerealiseerd in plaats van het groen. Tevens dienen de opritten als parkeer op eigen terrein opgenomen te worden in het plan.

Beantwoording

In het bestemmingsplan is geborgd dat er binnen het bestemmingsplangebied voldoende parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd conform de geldende parkeernorm van de gemeente. In de regels is opgenomen dat er voldaan moet worden aan de normen uit de Nota parkeernormen van de gemeente Montfoort. Door het voldoen hieraan zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in het plangebied. Ook is vastgelegd dat er parkeerplaatsen op eigen terrein per hoofdgebouw aangelegd moeten worden. Extra parkeerplaatsen zijn niet nodig, conform de norm.

Door het borgen dat er voldoende parkeerplaatsen aangelegd moet worden en doordat er wordt voldaan aan de norm wordt parkeeroverlast in de omliggende wijk, ten gevolge van de realisatie van het planvoornemen, naar ons inziens niet verwacht. Daarnaast is in het stedenbouwkundig plan voldoende ruimte opgenomen om ook bij piekmomenten ruimte ter beschikking te hebben voor het parkeren van extra auto's.

11e Trottoir

Op de verbeelding lijkt het er op dat geen trottoir wordt aangelegd. Het is zeer wenselijk wanneer een trottoir wordt neergelegd aansluitend op het bestaande trottoir in de Johan de Ridderlaan. Dit komt de veiligheid van (spelende) kinderen en ouderen in de wijk zeer ten goede.

Beantwoording

Er wordt langs de ontsluitingsweg geen separaat trottoir aangelegd. Zie hiervoor ook het stedenbouwkundig ontwerp in de afbeelding rechts. Voet-, fiets- en autoverkeer maken gebruik van dezelfde weg. Wel is in het profiel een rabatstrook ((smalle) strook langs de rijbaan in andere kleurstelling en materiaal dan rijbaan) opgenomen die gebruikt kan worden voor voetgangers. De ontsluitingsstraat is geen doorgaande weg in een wijk, maar alleen voor bestemmingsverkeer. De veiligheid is voldoende geborgd.



11f Brandveiligheid

Tevens maakt de indiener zich zorgen over de brandveiligheid. Wanneer brand is in een van de voorste woningen, dan kunnen de bewoners niet vluchten doordat de straat (ook lopend) alleen aan de voorzijde valt te verlaten.

Beantwoording

Het plan is voorgelegd aan de veiligheidsregio. Deze reactie had betrekking op de breedte en normen van de ontsluitingsweg. Hieruit blijkt dat de ontsluitingsweg breed genoeg is en dat de weg wordt ontworpen conform de CROW richtlijnen. In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met toegankelijkheid voor de brandweer, de ontsluitingsweg is breed genoeg voor een brandweerwagen en op centrale plein is voldoende ruimte voor brandweerwagens om te keren.

Wel is het noodzakelijk dat de bestaande bluswatervoorziening voor het plangebied wordt uitgebreid. Hiervoor dient een primaire bluswatervoorziening (debiet 500 liter/min) gerealiseerd te worden op maximaal 100 meter van de opstelplaats van de brandweer. Deze opstelplaats dient op maximaal 40 meter afstand te komen van de verst gelegen geprojecteerde woning. Dit wordt in het kader van verdere inrichting van het gebied meegenomen en dit staat een goede ruimtelijke ordening niet in de weg en maakt derhalve geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan, zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze nota.

Allereerst wil de indiener de verbazing uitspreken over het feit waarom dit voorontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd in de vakantieperiode. De indiener is als direct aanwonende nimmer geïnformeerd door de eigenaar of projectontwikkelaar. Wat is hiervan de achterliggende gedachte.

Beantwoording

Belanghebbenden zijn geïnformeerd tijdens de inloopavond. Het bestemmingsplan lag maar een deel van de vakantieperiode ter inzage (zomervakantie regio midden, start 14 juli). Dit betekent dat het bestemmingsplan ruim 2,5 week voor de vakantieperiode ter inzage is gegaan.

Dat het bestemmingsplan slechts deels tijdens de zomervakantie ter inzage lag en feit dat bewoners op een inloopavond ook zijn geïnformeerd over het bestemmingsplan maakt dat naar inziens van de gemeente belanghebbenden voldoende gelegenheid hebben gehad om een reactie te dienen.

12b Stedenbouwkundige aspecten

Het plan voor de bouw van 10 woningen vind indiener niet passend in een omgeving waar alleen vrijstaande woningen op grote kavels zijn gesitueerd. Indiener kan de stedenbouwkundige samenhang dan ook niet ontdekken. Het thans voorliggende plan is een voorbeeld van winstmaximalisatie. De bouw van 4 of 5 vrijstaande woningen op grote kavels past beter in de omgeving en geeft bovendien veel minder verkeersbewegingen en parkeeroverlast.

Beantwoording

De wijze waarop het stedenbouwkundig plan is vormgegeven is zorgvuldig gekozen, ook in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente. De wijze waarop de woningen zijn gepositioneerd en het aantal van 10 woningen wordt vanuit stedenbouwkundig opzicht gezien als een passende invulling van de locatie.

In het bestemmingsplan is de Nota Volkshuisvesting en de toetsing van het plan toegelicht (subparagraaf 3.4.2)

Hieruit blijkt dat het nieuwbouwprogramma voor woningen vooral gericht dient te zijn op woningen in de dure sector (vrijstaand en twee-onder-één-kap) en seniorenwoningen en appartementen. De behoefte aan duurdere grondgebonden koopwoningen neemt toe de komende jaren. Op de planlocatie worden vrijstaande en twee-onder-één woningen gebouwd in het duurdere segment. Hiermee wordt gesteld dat het planvoornemen passend is binnen het volkshuisvestingsbeleid van de gemeente.

12c Ontsluiting

De huidige Johan de Ridderlaan is niet geschikt om te dienen als ontsluiting van de nieuw te realiseren woningen. De straat is erg smal en aan een zijde worden auto's geparkeerd. Hierdoor is het nu al vaak moeilijk bereikbaar voor de hulpdiensten. De bouw van 10 extra woningen zal deze situatie alleen maar verslechteren. Bovendien word de locatie ontsloten via een uitrit zonder stoepen aan beide zijden van de weg. Dit is gevaarlijk, veroorzaakt overlast en gaat ten koste van het woongenot.

Beantwoording

Het plan is voorgelegd aan de veiligheidsregio. Deze reactie had betrekking op de breedte en normen van de ontsluitingsweg. Hieruit blijkt dat de ontsluitingsweg breed genoeg is en dat de weg wordt ontworpen conform de CROW richtlijnen.

In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met toegankelijkheid voor de brandweer, de ontsluitingsweg is breed genoeg voor een brandweerwagen en op centrale plein is voldoende ruimte voor brandweerwagens om te keren. Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaatsvinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het ter plaatse vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1.

12d Parkeren

Het parkeren is voorzien op de dubbele uitritten van de 6 woningen en 4 woningen met 1 auto per oprit. Daarnaast zijn er de 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte die als nodig zijn voor het bezoekersparkeren. Hoe denkt de gemeente dit parkeren op eigen terrein af te dwingen? Daarnaast is indiener van mening dat een te lage parkeernorm wordt gehanteerd. De 2 parkeerplaatsen per woning bij de 6 woningen lijkt misschien te kloppen, maar de 4 woningen met 1 parkeerplaats per

woning is veel te laag. Volgens de CROW normen (ASVV2012) moet in de bebouwde kom worden gerekend met een parkeernorm van 2,7 voor een vrijstaande woning en 2,6 voor een twee onder een kapwoning. Dit betekent een tekort van 6,6 parkeerplaatsen.

Dit heeft tot gevolg dat er wordt geparkeerd in de bestaande wijk. De Johan de Ridderlaan heeft nu al een groot parkeerprobleem. Dit geeft ergernis en tast het woongenot aan. Dit wordt alleen maar vergroot door de 10 extra woningen.

Beantwoording

Er wordt voorzien in de parkeerbehoefte die is bepaald op basis van de nota parkeernormen van de gemeente Montfoort. Er wordt alleen getoetst aan de CROW normen als er geen gemeentelijke parkeernormen zijn.

De parkeernormen in de Nota parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers uit de meest recente CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen voor deze parkeernormennota is gekeken naar:

- Het aantal personenauto's per duizend inwoners in de gemeente Montfoort
- De stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort.

Het autobezit in de gemeente Montfoort is bijna 10% lager dan het landelijk gemiddelde in gebieden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad.

Gelet op de stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) van de gemeente Montfoort en het (iets) lager dan gemiddeld autobezit in de gemeente ten opzichte van gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad is in deze parkeernormennota ervoor gekozen uit te gaan van een gemiddelde parkeernorm (afgerond naar 1 cijfer achter de komma) op basis van de minimum- en maximumparkeernorm van het CROW voor weinig stedelijke gebieden. Bovengenoemd is de afwijking tussen de parkeernormen in Montfoort en de CROW normen toegelicht.

Het planvoornemen is getoetst aan het geldende parkeerbeleid, in dit geval de Nota parkeernormen van de gemeente Montfoort.

In het plangebied wordt voorzien in de parkeerbehoefte. In de regels van het bestemmingsplan is – als voorwaardelijke verplichting – geborgd dat conform de gemeentelijke norm er voldoende parkeerplekken aangelegd moeten worden. Ook wordt geborgd dat op eigen terrein parkeerplekken worden aangelegd.

12e Calamiteitenontsluiting

De woningbouwlocatie is alleen bereikbaar via eerder genoemde uitrit. Bij calamiteiten moeten de hulpdiensten deze smalle uitrit gebruiken. Wat als deze geblokkeerd is? Is er een calamiteitenontsluiting? Kan de brandweer hiermee instemmen?

Beantwoording

Het plan is voorgelegd aan de veiligheidsregio. Deze reactie had betrekking op de breedte en normen van de ontsluitingsweg. Hieruit blijkt de ontsluitingsweg breed genoeg is en dat de weg wordt ontworpen conform de CROW richtlijnen.

Wel is het noodzakelijk dat de bestaande bluswatervoorziening voor het plangebied wordt uitgebreid. Hiervoor dient een primaire bluswatervoorziening (debiet 500 liter/min) gerealiseerd te worden op maximaal 100 meter van de opstelplaats van de brandweer. Deze opstelplaats dient op maximaal 40 meter afstand te komen van de verst gelegen geprojecteerde woning. Dit wordt in het kader van verdere inrichting van het gebied meegenomen en dit staat een goede ruimtelijke ordening niet in de weg en maakt derhalve geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

12f Bouwverkeer

Tijdens de inloopavond is de indiener duidelijk geworden dat de Johan de Ridderlaan zal worden gebruikt als ontsluiting voor het bouwverkeer. In de directe omgeving is een speeltuintje voor de allerkleinsten en bovendien leidt de route naar de bouwlocatie over een schoolroute naar de Heeswijkschool (rotonde en een gedeelte van de Jan de Rijkelaan). Daarnaast is de straat veel te smal om te gebruiken voor het bouwverkeer.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. Het bouwverkeer maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.

Toelichting

Wel kan het volgende worden aangegeven: Op dit moment is logistiek gezien de enige mogelijkheid om het bouwverkeer te laten verlopen vanaf de rotonde via de Jan de Rijkelaan. Transporten zullen waar mogelijk zo beperkt mogelijk in omvang worden gehouden en in opdracht van de ontwikkelaar zodanig worden gepland dat deze plaatsvinden buiten de spitsuren en schooltijden. Deze transporten worden daarbij waar nodig voorzien van bemande verkeersbegeleiding die meelopen van de rotonde tot op de bouwlocatie en vice versa. Omwonenden aan de betreffende straten zullen vooraf door de bouwer worden geïnformeerd wanneer er bouwtransporten zullen plaatsvinden. Waar nodig wordt vooraf ook gekeken waar en hoe een voldoende rij- en manoeuvreerruimte kan worden gewaarborgd i.r.t. geparkeerde auto's.

12g Watercompensatie

Het voorontwerp bestemmingsplan geeft geen duidelijkheid over de watercompensatie. Indiener kan geen oppervlaktewater in dit plan ontdekken. Hoe wordt geregeld en wie is verantwoordelijk voor het onderhoud van dit stukje openbare ruimte.

Beantwoording

In de toelichting (paragraaf 4.3) en bijbehorende bijlage waterparagraaf is toegelicht op welke wijze watercompensatie wordt geregeld. Deze wijze van compenseren is ook afgestemd met de waterbeheerder. De aanleg van voldoende waterbergende voorzieningen is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan (artikel 8.1 van de regels). Door deze borging is geregeld dat de toename van verhard oppervlak voldoende gecompenseerd moet worden om nadelige gevolgen voor de waterhuishouding te voorkomen.

De verantwoordelijkheid van wie de voorzieningen gaat onderhouden wordt verder bepaald in de uitwerking van het plan. Dit staat een goede ruimtelijke ordening niet in de weg en maakt daarom ook geen deel uit van het bestemmingsplan.

12h Boomgaard

In de toelichting behorende bij het voorontwerp bestemmingsplan wordt gesproken dat de naastgelegen boomgaard niet professioneel wordt gebruikt. Dit is pertinent onjuist. De boomgaard wordt al jaren door fruittelers gepacht en er wordt regelmatig met bestrijdingsmiddelen gespoten. Dit betekent dat de woningen op minimaal 50 meter van de boomgaard moeten worden gesitueerd. Op de tekening is dit slechts 36,5 meter en daardoor in strijd met de wet.

Beantwoording

Er is een separaat onderzoek naar de spuitzone van de boomgaard uitgevoerd, dit onderzoek wordt opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Uit het onderzoek volgt dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied.

12i Economische uitvoerbaarheid/Planschade

Indiener is van mening dat deze wellicht schade zal leiden als gevolg van deze planologische maatregel. Is er voor het bepalen van de economische uitvoerbaarheid een planschade-risicoanalyse uitgevoerd? Zo ja, kan indiener daar inzage in krijgen of is daarvoor een WOB-verzoek nodig.

Beantwoording

Indien een direct belanghebbende van mening is dat er sprake is van geleden schade als gevolg van het onderhavige bestemmingsplan dan kan hiervoor een onderbouwd verzoek worden ingediend op grond van artikel 6.1 Wro en op grond van de procedureverordening planschade, vastgesteld door de gemeenteraad van Montfoort op 21 april 2009.

12j Aantal woningen

Indiener is niet tegen woningbouw op deze locatie, maar er moet wel sprake zijn van passende woningbouw. De bouw van 4 of 5 vrijstaande woningen is voor indiener het maximum.

Beantwoording

De wijze waarop het stedenbouwkundig plan is vormgegeven is zorgvuldig gekozen, ook in overleg met de gemeente. De wijze waarop de woningen zijn gepositioneerd en het aantal van 10 woningen wordt vanuit stedenbouwkundig opzicht gezien als een passende invulling van de locatie.

In het bestemmingsplan is de Nota Volkshuisvesting en de toetsing van het plan toegelicht (subparagraaf 3.4.2)

Hieruit blijkt dat het nieuwbouwprogramma voor woningen vooral gericht dient te zijn op woningen in de dure sector (vrijstaand en twee-onder-één-kap) en seniorenwoningen en appartementen. De behoefte aan duurdere grondgebonden koopwoningen neemt de komende jaren toe. Op de planlocatie worden vrijstaande en twee-onder-één woningen gebouwd in het duurdere segment. Hiermee wordt gesteld dat het planvoornemen passend is binnen het volkshuisvestingsbeleid van de gemeente.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan, zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze nota.

13.

13a verkeersbewegingen

De grootste zorg is de toename van 80 tot 120 autoritten in de nieuwe situatie.

Beantwoording

Wat betreft verkeer uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename (hetgeen is bepaald d.m.v. een berekening). De berekende verkeersgeneratie is berekend op basis van CROW richtlijnen en verkeersprognoses. De verwachte verkeerstoename betreft een worstcase scenario, daarmee is een inschatting gemaakt van het maximaal verkeersbewegingen. Naar ons inziens is de toename van verkeer, een worstcase scenario, daarom niet te laag ingeschat. Het is de verwachting dat verkeerstoename geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen berekend is om een dergelijke toename op te vangen, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting). Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en leidt niet tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk.

13a Bouwverkeer

Het is onvoldoende duidelijk op welke wijze het bouwverkeer het nieuwe plan gaat bereiken. De indiener voorziet onveilige situaties voor kinderen en geparkeerde auto op de oprit, door de toename van het aantal verkeersbewegingen van bouwverkeer.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. Het bouwverkeer maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.

Toelichting

Wel kan het volgende worden aangegeven: Op dit moment is logistiek gezien de enige mogelijkheid om de aan- en afvoer route te laten verlopen vanaf de rotonde via de Jan de Rijkelaan. Transporten zullen waar mogelijk zo beperkt mogelijk in omvang worden gehouden en in opdracht van de ontwikkelaar zodanig worden gepland dat deze plaatsvinden buiten de spitsuren en schooltijden. Deze transporten worden daarbij waar nodig voorzien van bemande verkeersbegeleiding die meelopen van de rotonde tot op de bouwlocatie en vice versa. Omwonenden aan de betreffende straten zullen vooraf door de bouwer worden geïnformeerd wanneer er bouwtransporten zullen plaatsvinden. Waar nodig wordt vooraf ook gekeken waar en hoe een voldoende rij- en manoeuvreerruimte kan worden gewaarborgd i.r.t. geparkeerde auto's.

13b Verkeersveiligheid

Toename van aantal verkeersbewegingen zorgt voor verhoogd risico van onveilige verkeerssituaties voor kinderen uit de buurt en de geparkeerde auto op de oprit van de indiener.

Beantwoording

Wat betreft verkeer blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting). Op de provinciale weg Heeswijk veroorzaakt het plan een (verwachte) verkeerstoename van minder dan 1 procent. Op deze weg zal dit extra verkeer nauwelijks worden opgemerkt. De ontsluitingswegen zijn ingericht voor de verwerking van een bepaald aantal verkeersbewegingen. Deze drempelwaarde (capaciteit van de wegen) wordt niet overschreden door realisatie van het planvoornemen. Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en leidt niet tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk, zie hiervoor ook blz. 14 en 19 van het akoestisch- en verkeersrapport.

13c Parkeren

De indiener voorziet een tekort aan parkeer gelegenheid. Doordat auto's hierdoor op stoepen parkeren, zijn voetgangers (waaronder kinderen) genoodzaakt om van de stoep op de openbare weg te lopen om naar de Heeswijkschool te lopen. Tevens is er onvoldoende zicht voor voetgangers door "fout" geparkeerde auto's.

Beantwoording

Wij begrijpen de wens van de indiener. Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaatsvinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het ter plaatse vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1.

13d Geluidsoverlast

Ondanks eigen investeringen om een kamer (op de hoek Roelof de Roverlaan / Johan de Ridderlaan) te isoleren van huidig geluidsoverlast, zal de toename van motoriserend verkeer meer dan evenredig geluidsoverlast veroorzaken. Onderdeel van deze investering was het verlagen van het raam. Door de toename van verkeer zal ook de privacy van de indiener meer dan evenredig afnemen.

Beantwoording

Wat betreft geluid blijkt uit het onderzoek dat er voldaan wordt aan de grenswaarde van geluid. Hierdoor is in planologisch opzicht sprake van een acceptabel akoestisch klimaat.

Wat betreft privacy, het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van het plan betreft een niet significante toename op onder meer de Johan de Ridderlaan. Hierdoor is in planologisch opzicht, wat betreft verkeer, sprake van een acceptabel effect op de leefomgeving van de aangrenzende woningen

13e Uitstoot

Met de toename van het aantal verkeersbewegingen neemt de overlast van uitlaatgassen in de achtertuin van de indiener toe.

Beantwoording

Wat betreft luchtkwaliteit blijkt dat er geen sprake is van een significante verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving en dat daarmee ook sprake is van overlast in de achtertuin van de indiener.

13f Aantal woningen

Het aantal woningen is gesteld op 10. Kijkend naar de woonambitie van gemeente Montfoort, is het de indiener onvoldoende duidelijk of dit in lijn is met de ambities van gemeente Montfoort. Kunt u dat verduidelijken?

Beantwoording

In paragraaf 3.2.3.1 Ladder voor duurzame verstedelijking en paragraaf 3.4.2 Nota Volkshuisvesting 2013-2020 Montfoort is nader toegelicht dat het aantal en type woningen passend is in Montfoort. In het bestemmingsplan is de Nota Volkshuisvesting en de toetsing van het plan toegelicht (subparagraaf 3.4.2). Hieruit blijkt dat het nieuwbouwprogramma voor woningen vooral gericht dient te zijn op woningen in de dure sector (vrijstaand en twee-onder-één-kap) en seniorenwoningen en appartementen. De behoefte aan duurdere grondgebonden koopwoningen neemt de komende jaren toe. Op de planlocatie worden vrijstaande en twee-onder-één woningen gebouwd in het duurdere segment. Hiermee wordt gesteld dat het planvoornemen passend is binnen het volkshuisvestingsbeleid van de gemeente.

De wijze waarop het stedenbouwkundig plan is vormgegeven is zorgvuldig gekozen, ook in overleg met de gemeente. De wijze waarop de woningen zijn gepositioneerd en het aantal van 10 woningen wordt vanuit stedenbouwkundig opzicht gezien als een passende invulling van de locatie.

13g Suggestie vermindering aantal woningen

De indiener ziet het aantal verkeersbewegingen als belangrijkste zorg. Om het aantal verkeersbewegingen te minimaliseren; hoe kijkt de gemeente aan naar een bijstelling van 10 naar 5 vrijstaande woningen? Dit ligt meer in lijn met het huidige bestemmingsplan (staan alleen maar vrijstaande woningen, bv Burggraaf Zwederlaan en Heeswijk).

Beantwoording

In het bestemmingsplan is de Nota Volkshuisvesting en de toetsing van het plan toegelicht (subparagraaf 3.4.2). Hieruit blijkt dat het nieuwbouwprogramma voor woningen vooral gericht dient te zijn op woningen in de dure sector (vrijstaand en twee-onder-één-kap) en seniorenwoningen en appartementen. De behoefte aan duurdere grondgebonden koopwoningen toeneemt de komende jaren toe. Op de planlocatie worden vrijstaande en twee-onder-één woningen gebouwd in het duurdere segment. Hiermee wordt gesteld dat het planvoornemen passend is binnen het volkshuisvesting beleid van de gemeente.

De wijze waarop het stedenbouwkundig plan is vormgegeven is zorgvuldig gekozen, ook in overleg met de gemeente. De wijze waarop de woningen zijn gepositioneerd en het aantal van 10 woningen wordt vanuit stedenbouwkundig opzicht ook gezien als een passende invulling van de locatie.

Wat betreft verkeer blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting). Op de provinciale weg Heeswijk veroorzaakt het plan een (verwachte) verkeerstoename van minder dan 1 procent. Op deze weg zal dit extra verkeer nauwelijks worden opgemerkt. De ontsluitingswegen zijn ingericht voor de verwerking van een bepaald aantal verkeersbewegingen. Deze drempelwaarde (capaciteit van de wegen) wordt niet overschreden door realisatie van het planvoornemen. Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en leidt niet tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk, zie hiervoor ook blz. 14 en 19 van het akoestisch- en verkeersrapport.

13h “Hartjes op de fiets”

De samenwerking en investering die gemeente Montfoort doet in “Hartjes op de fiets” omarmt de indiener met 100%. De positieve effecten hebben zij zelf ondervonden. In het licht van deze plannen, hoe kijkt de gemeente Montfoort en “hartjes op de fiets” hiernaar?

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. ‘Hartjes op de fiets’ maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.

Toelichting

Wel kan het volgende worden aangegeven: Hartjes op de fiets bestaat uit een groep burgers die zich inzet om de verkeersveiligheid binnen de gemeente Montfoort te bevorderen. Ze maken onderdeel uit van VerkeersVeiligheid Nederland (VVN). Ze willen de (verkeers)veiligheid voor kinderen (en volwassenen) van Montfoort en Linschoten verbeteren door verkeersdeelnemers bewust te maken van hun verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid. Dus derden kunnen "Hartjes op de fiets" inschakelen om verkeersonveilige situaties binnen de gemeente aan te geven. Het initiatief moet dan ook door derden genomen worden en niet door de gemeente.

13j Opmerking bijlagen

Er wordt verwezen naar diverse bijlagen (waaronder tabel B3.3 bijlage 3). Op basis van bij de indiener beschikbare kennis en informatie zijn deze niet beschikbaar. Graag ontvangen zij deze informatie.

Beantwoording

Deze bijlage is opgenomen in het akoestisch rapport. Dit rapport is als bijlage 7 bij de toelichting bijgevoegd.

De bijlages bij de toelichting zijn beschikbaar via de website http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen_p?dossierid=NLMRO.0335.BPJohanRidderlaan1

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

14

14a Waterhuishouding

De indiener geeft aan dat het perceel aan de Jan Hoenlaan 2B tussen de 80 en 30 cm lager ligt dan het plangebied. De vrees is dat dit door extra verharding aldaar regelmatig wateroverlast zal geven.

Uit de beschikbare gegevens wordt niet duidelijk waar voorziene bebouwing wordt aangesloten op het rioolstelsel.

De indiener wijst erop dat volgens het rapport opgesteld door bureau "Waterpas" het overstortpeil van het zogenaamde "slokop-systeem" hoger ligt dan de woningen aan de Jan Hoenlaan 2A en 2C

Beantwoording

De aangedragen punten worden in privaatrechtelijke afspraken vastgelegd tussen ontwikkelaar en belanghebbende. Deze afspraken maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Aangaande toename verharding en compensatie, dit is in hoofdstuk 4 van de toelichting en in de waternotitie (bijlage bij de toelichting) nader toegelicht.

14b Verkeersintensiteit

Indiener stelt dat de verkeersintensiteit van de Jan Hoenlaan onvoldoende wordt onderbouwd.

Beantwoording

Wat betreft verkeer blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting).

De ontsluitingswegen zijn ingericht voor het verwerken van een bepaald aantal verkeersbewegingen. Deze drempelwaarde (capaciteit van de wegen) wordt niet overschreden door realisatie van het planvoornemen. Hierdoor wordt gesteld dat bij aanleg van de wegen, ook bij een toename van verkeersbewegingen, er sprake was een goed woon- en leefklimaat en dat de toename van verkeer (zonder capaciteitsoverschrijding ontsluitingswegen) niet leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de aangrenzende buurt en leidt niet tot verkeersknelpunten aangaande verkeersveiligheid en verkeersdruk, zie hiervoor ook blz. 14 en 19 van het akoestisch- en verkeersrapport.

14c Groenvoorziening / Perceelgrensafscheiding

De perceelgrensafscheiding aan de westzijde van het project is thans voorzien van bomen van ca. 6-8 meter hoog. Het voorstel van de projectontwikkelaar is een oplossing met hederla te maken bovenop de keerwanden hetgeen niet hoger zal zijn dan 2-3 meter. Dit is voor de indiener onacceptabel en een passend voorstel in deze is nog niet ontvangen.

Beantwoording

De aangedragen punten worden in privaatrechtelijke afspraken vastgelegd tussen ontwikkelaar en belanghebbende. Deze afspraken maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

14d Vastleggen afspraken met ontwikkelaar de Vries en Verburg

Modeling zijn er door de ontwikkelaar de Vries en Verburg reeds enkele toezeggingen gedaan. Deze zijn nog niet op papier bevestigd.

Beantwoording

Deze bevestiging volgt nog door middel van het vastleggen van de privaatrechtelijke afspraken tussen ontwikkelaar en belanghebbende. Deze bevestiging maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

3. Inloopavond

Er zijn drie belangrijke thema's waar omwonenden zich zorgen over maken duidelijk geworden tijdens de inloopavond:

1. Verkeer en parkeren (permanent)
2. Bouw en groot verkeer
3. Wateroverlast

1 Verkeer en parkeren

Zorgen om vervallen van parkeerplaatsen bij entree locatie. Bij de ontsluiting van de nieuwe woningen tussen nr 1 en 2 wordt een parkeerverbod verwacht gezien de benodigde doorrijbreedte. Hierdoor vervalt de mogelijkheid tot langsparkeren aan de westzijde. Bewoners geven aan dat dit problematisch is aangezien er al veel parkeerdruk wordt ervaren en het vervallen leidt tot een toename hiervan. Tevens wordt gesteld dat er sprake is van rechtsongelijkheid als hier een verkeersverbod ingesteld wordt ten aanzien van de rest van de Johan de Ridderlaan, aangegeven wordt dat dit verbod dan doorgetrokken moet worden over de Ridderlaan om rechtsongelijkheid te voorkomen. Verder wordt door omwonenden nog gewezen op het feit dat er vaak sprake is van bedrijfsbusjes die parkeerplaatsen in de wijk innemen en de aanwezigheid van de school. Als suggestie is gegeven om te voorzien in extra parkeerplaatsen op het terrein van nr. 1.

Beantwoording

Wij begrijpen de zorgen omtrent parkeren.

Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaats vinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan 1.

Aangaande verkeersverboden en bedrijfsbusjes.

In de APV van de gemeente (artikelen 5.6 en 5.8) zijn regels opgenomen voor het parkeren van kampeermiddelen en aanhanger en parkeren van grote voertuigen. Hierin onder meer geregeld dat grote voertuigen alleen overdag op een werkdag mogen worden geparkeerd op een openbare weg of parkeergelegenheid.

De omliggende wijk maakt geen deel uit van het bestemmingsplan, het treffen van verkeerstechnische maatregelen in de wijk maakt daarmee ook geen deel uit van het bestemmingsplan. Problemen en oplossingen aangaande de parkeerdruk kunnen bij de gemeente worden aangekaart.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2 Bouw en groot verkeer

Er zijn zorgen geuit over de afwikkeling van het bouwverkeer en grootverkeer. Er wordt hierbij vooral gesproken over het bouwverkeer en de aanvoer van grote objecten. De bochten in de wijk worden te beperkt geacht voor groot verkeer. Hierbij wordt ook gedacht aan de hulpdiensten.

Beantwoording

Wij begrijpen de zorgen omtrent de bouwverkeer. Op dit moment is logistiek gezien de enige mogelijkheid om de aan- en afvoer route te laten verlopen vanaf de rotonde via de Jan de Rijkelaan. Transporten zullen waar mogelijk zo beperkt mogelijk in omvang worden gehouden en in opdracht van de ontwikkelaar zodanig worden gepland dat deze plaatsvinden buiten de spitsuren en schooltijden. Deze transporten worden daarbij waar nodig voorzien van bemande verkeersbegeleiding die meelopen van de rotonde tot op de bouwlocatie en vice versa. Omwonenden aan de betreffende straten zullen vooraf door de bouwer worden geïnformeerd wanneer er bouwtransporten zullen plaatsvinden. Waar nodig wordt vooraf ook gekeken waar en hoe een voldoende rij- en manoeuvreerruimte kan worden gewaarborgd i.r.t. geparkeerde auto's.

Wat betreft de ontsluiting voor hulpdiensten. Het plan is voorgelegd aan de veiligheidsregio. Naar aanleiding van de reactie van de veiligheidsregio is onderbouwd dat de minimale breedte van de ontsluitingsweg 3,5 meter is. In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met toegankelijkheid voor de brandweer, de ontsluitingsweg is breed genoeg voor een brandweerwagen en op centrale plein is voldoende ruimte voor brandweerwagens om te keren. Hiermee is voldaan aan de uitgangspunten die de veiligheidsregio stelt aan de ontsluitingsweg.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

3 Wateroverlast

Er zijn zorgen geuit over de wateroverlast in de wijk. Bij veel regenval wordt er overlast ervaren in de wijk. Bewoners vragen zich af of de riolering de extra woningen wel aan kan en dit niet tot verergering van de problematiek leidt. Tevens wordt er gewezen op de aanwezigheid van een hoofdriool in het zuidelijk deel van het perceel.

Beantwoording

In de toelichting (paragraaf 4.3) en bijbehorende bijlage waterparagraaf is toegelicht op welke wijze watercompensatie wordt geregeld. En dat dit aspect is afgestemd met waterbeheerder. De aanleg van voldoende waterbergende voorzieningen is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Door deze borging is geregeld dat de toename van verhard oppervlak voldoende gecompenseerd moet worden om nadelige gevolgen voor de waterhuishouding te voorkomen.

De verantwoordelijkheid van wie de voorzieningen gaat onderhouden wordt verder bepaald in de uitwerking van het plan. Dit staat een goede ruimtelijke ordening niet in de weg en maakt daarom ook geen deel uit van het bestemmingsplan.

De riolering en aanleg van de waterbergende voorzieningen wordt uitgewerkt in de uitwerking van het waterhuishoudkundig systeem. Omdat voor het bestemmingsplan de hoeveelheid compensatie is bepaald en is beoordeeld dat dit kan worden opgelost in het bestemmingsplangebied wordt gesteld dat de verdere uitwerking van het waterhuishoudkundig aspect een goede ruimtelijke ordening niet in de weg staat. Regenwater wordt op de locatie zelf opgevangen en geïnfiltreerd; dit levert geen extra belasting op het bestaande riool.

Er is bij het civieltechnische ontwerp rekening gehouden met het aanwezige overstortriool. Privaatrechtelijk wordt vastgelegd dat er geen werken of werkzaamheden mogen plaats vinden die de werking van het riool belemmeren.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4 Overige zaken

Woonerf

Aangegeven wordt om voor de nieuwe woningen een woonerf in te stellen. Tevens wordt erop gewezen dat de parkeerplaatsen voor bezoekers gebruikt worden door bewoners zelf en er parkeerdruk in de omliggende wijk ontstaat.

Beantwoording

De suggesties aangaande het woonerf wordt meegenomen in de verdere inrichting van het plan. Dit betreft een verkeerstechnische maatregel, hetgeen geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan.

Wij begrijpen de zorgen dat parkeerproblemen aan de Johan de Ridderlaan groter worden door realisatie van het planvoornemen. In het bestemmingsplan voor de nieuwe ontwikkeling is de parkeerbehoefte bepaald en is onderbouwd dat hierin wordt voorzien in het plangebied zelf en dat er geen parkeerplaatsen buiten het plangebied worden aangewend. In de regels is geborgd dat er voldoende parkeerplekken moeten worden aangelegd conform de normen uit de Nota parkeernormen van de gemeente Montfoort. Door het voldoen hieraan zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in het plangebied. Ook is geborgd dat per woning parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd en in stand moeten worden gehouden. Dit wordt opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.

Buiten het bestemmingsplangebied zal, ter hoogte van Johan de Ridderlaan nrs. 4 en 6 en Roelof de Roverlaan 56, een herinrichting plaatsvinden en worden er parkeerplekken aangelegd. Deze herinrichting is mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan en hoeft daarom niet mogelijk te worden gemaakt middels het bestemmingsplan Johan de Ridderlaan ten zuiden van nr. 1.

Conclusie

Deze reactie leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan, zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze nota.

Boomgaard

Aangegeven wordt dat naastgelegen boomgaard nog wel in gebruik is en dit gebruik niet hobbymatig van aard is.

Beantwoording

Er is een separaat onderzoek naar de spuitzone van de boomgaard uitgevoerd, dit onderzoek wordt opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Uit het onderzoek volgt dat er een sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied.

Conclusie

Deze reactie leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan, zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze nota.

Kadastrale grens

Aangegeven is dat de kadastrale grens aan de oostzijde nog niet zeker is en hier in het plan rekening mee moet worden gehouden. Conform verzoek van indiener wordt deze door initiatiefnemer geïnformeerd over de definitieve kavelsgrens zodra deze bekend is.

Beantwoording

De grenzen van het bestemmingsplan zijn afgestemd op de kadastrale grenzen. Conform verzoek van indiener wordt deze door de initiatiefnemer/ontwikkelaar geïnformeerd over de definitieve kavelsgrens zodra deze bekend is.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Verkeersdruk

De Zwederlaan is al behoorlijk druk en wordt nu verder belast. Men vraagt zich af of deze weg de extra belasting wel aan kan. De weg wordt nu vaak al als onoverzichtelijk en problematisch ervaren.

Beantwoording

Wat betreft verkeer blijkt uit het onderzoek dat er sprake is van een verkeerstoename maar dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid voor de aangrenzende woningen. De verkeerstoename kan worden opgevangen op de erftoegangswegen Jan de Rijkelaan en Roelof de Roverlaan omdat de capaciteit van deze wegen voldoende is, zie hiervoor blz. 14 van het akoestisch rapport (bijlage bij de toelichting). Op de provinciale weg Heeswijk veroorzaakt het plan een (verwachte) verkeerstoename van minder dan 1 procent. Op deze weg zal dit extra verkeer nauwelijks worden opgemerkt. Omdat de wegen al zijn ingericht voor de verwerking van een bepaald aantal verkeersbewegingen en deze drempelwaarde niet wordt overschreden door het planvoornemen, leidt het plan niet tot verkeersknelpunten. Daarmee zijn wij van mening dat geen sprake is van belemmeringen aangaande verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling, zie hiervoor ook blz. 14 en 19 van het akoestisch- en verkeersrapport.

Conclusie

Deze reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4. Staat van wijzigingen

Naar aanleiding van ingediende vooroverlegreacties en inspraakreacties worden de volgende wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp bestemmingsplan

Toelichting

- De ontwerp tekening van het watersysteem wordt als bijlage bij de waterparagraaf opgenomen.
- De bijlage bij de toelichting waternotitie wordt vervangen door de aangepaste notitie.
- In de waterparagraaf wordt opgenomen dat er middels privaatrechtelijke afspraken het onderhoud van de greppel op eigen terrein is geborgd.
- In de toelichting wordt de boringsvrije zone uit de provinciale Milieuverordening verder toegelicht.
- Het uitgevoerde spuitzone onderzoek wordt opgenomen in de toelichting en als bijlage bij de toelichting.

Regels

- Regels aangaande de boringsvrije zone worden opgenomen conform het voorstel van Vitens.
- De aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein wordt geborgd in de regels.

Plankaart

- De boringsvrije zone wordt opgenomen op de verbeelding.

Ambtshalve wijziging

Ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan is het bestemmingsplangebied in noordelijke richting uitgebreid. Een gedeelte van de tuin van Johan de Ridderlaan nr. 2 is bij het plangebied betrokken. Het aantal woningen (maximaal 10) blijft ongewijzigd. Wel zijn een aantal aanvullende onderzoeken uitgevoerd ter plaatse van de uitbreiding. De uitbreiding van het plangebied wordt opgenomen in de toelichting en op de verbeelding. De aanvullende onderzoeken worden als bijlagen bij de toelichting gevoegd.