

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Stadhouderspark Kamers 1'

December 2017

Geanonimiseerd

Inleiding

In het kader van de procedure als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Stadhouderspark, deelgebied Kamers 1' gedurende zes weken, van 28 september tot en met 8 november 2017 ter inzage gelegen.

Het verslag 'vooroverleg en inspraak' is verstuurd aan instanties en insprekers die een reactie hebben gegeven op het voorontwerpplan.

Het ontwerpplan is toegestuurd aan de volgende instanties:

- Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant;
- Waterschap De Dommel;
- Veiligheidsregio/Brandweer.

Op het ontwerpplan zijn van deze instanties geen zienswijzen ontvangen. Er zijn 11 zienswijzen van particulieren ontvangen.

Van het ter inzage leggen van het plan is vooraf kennisgeving gedaan middels:

- a. een bekendmaking in de op 27 september 2017 verschenen edities van de Staatscourant en het Klaverblad alsmede;
- b. kennisgevingen langs elektronische weg en op de gebruikelijke wijze. Daarbij is melding gemaakt van de mogelijkheid voor een ieder tot het kenbaar maken van zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan binnen de termijn van terinzagelegging. De Wet bescherming persoonsgegevens laat niet toe dat de persoonsgegevens van reclamanten digitaal openbaar worden gemaakt. Om die reden zijn de zienswijzen geanonimiseerd.
- c. de stukken waren digitaal in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl onder ID-nummer NL.IMRO.0865.vghBPshp-kamers1-ON01.

Nota van zienswijzen

Ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk indien deze binnen de wettelijke termijn van zes weken is ontvangen. In totaal zijn er 11 zienswijzen ontvangen op het plan. Alle zienswijzen zijn tijdig ontvangen en daarmee ontvankelijk.

Samenvatting en beoordeling zienswijze

Hierna zijn de zienswijzen samengevat. Dit betekent niet dat onderdelen, die niet specifiek zijn gemeld, niet zijn beoordeeld. Bij de uiteindelijke beoordeling is de volledige zienswijze betrokken.

Conclusies

De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de zienswijzen zijn:

1. Aantal parkeerplaatsen wijzigt

Bezwaarmakers merken terecht op dat het uitgangspunt van 52 parkeerplaatsen niet voldoende is. Het minimum aantal parkeerplaatsen is 53. In het definitieve ontwerp worden nu in totaal 57 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt ruimvoldoende voldaan aan de norm.

2. Ontsluiting blijft ongewijzigd

Bezwaarmakers geven aan onevenredige overlast te verwachten van de gekozen ontsluiting via de Louise de Colignylaan. In het bestemmingsplan is argumentatie toegevoegd over de kengetallen van de weg waaruit blijkt dat de Louise de Colignylaan ook met het toevoegen van de extra 256 verkeersbewegingen ten behoeve van Kamers 1 ruim binnen de norm valt. De gekozen ontsluiting via de Louise de Colignylaan is vanuit verkeerskundig oogpunt het veiligst en wordt niet aangepast. In bijlage 2 en 3 en 4 wordt de keuze nader toegelicht door een vergelijking met alternatieve ontsluitingen.

3. Nadere toelichting keuze woningen

De keuze voor het soort woningen en het aantal woningen wordt in de toelichting uitgebreider onderbouwd. Hierbij wordt de maatschappelijke discussie nader toegelicht en tot welke bestuurlijke keuzes dit heeft geleid.

4. Uitzicht en beeldkwaliteit

In Nederland is er geen recht op vrij uitzicht. Wel kan er middels een beeldkwaliteitsplan rekening gehouden worden met de uitstraling en zichtlijnen. Met betrekking tot de carports zal het bestemmingsplan worden gewijzigd. Carports kunnen alleen met een plat dak worden uitgevoerd.

5. Proces inrichtingsplan

Bezwaarmakers zijn zeer betrokken bij het gebied en de ontwikkelingen. Voor vaststelling van het bestemmingsplan zal het inrichtingsplan dan ook besproken worden met omwonenden.

Bijlagen bij deze nota

1. Informatieblad interesse in woningen Kamers 1.
2. Beoordelingen alternatieve ontsluitingen Stadhouderspark Kamers 1
3. Overzichtskaart beoordeling varianten ontsluiting Kamers I
4. Factsheet Duurzaam Veilig

Zienswijze 1

1. Formele bezwaren

1. Bezwaarmakers geven aan dat geacht wordt dat uit het rechtszekerheidsbeginsel middels de plantoelichting en verbeelding duidelijk moet zijn waar precies de ontsluiting van het plangebied zicht zal bevinden.

1. Antwoord Gemeente

1. Gemeente is het met bezwaarmakers eens dat de ontsluiting duidelijker kan worden verbeeld in het bestemmingsplan. De tekeningen worden toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

2. Inhoudelijke bezwaren

1. Bezwaarmakers geven aan bezwaar te hebben tegen de gekozen ontsluiting van onderhavige woonwijk. Bezwaarmakers argumenteren dit middels een analyse van de woonbestemming van de eigen woning ten tijde van de aankoop van deze woning door bezwaarmakers. De bestemming in het toen vigerende bestemmingsplan 'Stadhouderspark Vught' (W-Wp1)'Wonen-Woonpark 1' bevatte ten tijde van de aankoop geen indicatie aanduiding 'verkeersontsluiting'. Bezwaarmakers geven aan dat zij ten tijde van de aankoop van de woningen hierdoor geen rekening hebben gehouden met de mogelijkheid dat onderhavige woonwijk via de Louise de Coligny laan zou worden ontsloten.
2. Bezwaarmakers voeren aan dat er per dag 276 extra voertuigen langs hun woningen zouden gaan rijden door de voorgestelde ontsluiting. Deze hoeveelheid voertuigbewegingen per dag zal voor bezwaarmakers ernstige overlast veroorzaken in de vorm van verkeersonveiligheid, toename van geluidsoverlast, toename van fijnstof en waardedaling van de woning.
3. Bezwaarmakers stellen dat in de toelichting van het ontwerpplan geen specifieke informatie is aangetroffen welke ingaat op deze bezwaren (punt 2). Bezwaarmakers geven daarom aan dat er geen deugdelijke onderbouwing ligt voor het betrokken plangebied.
4. Bezwaarmakers geven aan dat in de plantoelichting wel is ingegaan op de aspecten geluid en luchtkwaliteit, maar onduidelijk is – althans niet onderbouwd – of de gevolgen van deze ontsluitingsweg pal langs de woning van bezwaarmakers is betrokken bij het onderzoek met betrekking tot de aspecten geluid en luchtkwaliteit.
5. Bezwaarmakers merken op dat zij bij ongewijzigde vaststelling van het dit bestemmingplan t.z.t een planschadeverzoek indienen zoals bedoeld in artikel 6.1. e.v. van de Wet ruimtelijk ordening.
6. Bezwaarmakers merken op dat op pagina 6 van het beeldkwaliteitsplan (bijlage 7) waarin onder de kop verkeer wordt gesteld dat de woonstraten 'hoofdzakelijk met rotondes' aansluiten op de Postweg. "De woonstraten van de verschillende deelgebieden sluiten hoofdzakelijk met rotondes aan de op deze weg. Het realiseren van duurzame verkeersveilige oplossingen staat daarbij voorop. Sluipverkeer door de deelgebieden en de omliggende bestaande woonbuurten is geminimaliseerd." Bezwaarmakers constateren dat bij de kruising Louise de Coligny laan en Kampdijk laan niet als rotonde wordt uitgevoerd.

Bezwaarmakers zijn van mening dat het ontwerpplan op dit onderdeel in strijd is met het genoemd beeldkwaliteitsplan.

2. Antwoord Gemeente

1. In 2014 is een herziening van het bestemmingsplan Stadhouderspark Vught (2011) vastgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet op de bestemming 'W-Wp1' - waarop bezwaarmakers wijzen - in twee nieuwe bestemmingen. De bestemming 'Wonen-1' en de bestemming 'Groen-1'. In de bestemming Groen zijn wegen en paden gelegen. Dit is in afwijking van het bestemmingsplan Stadhouderspark Vught (2011) waarin alleen paden worden omschreven op deze plaats. Bezwaarmakers hebben geen zienswijze ingediend tegen deze herziening. De wegen zijn alle voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen of paden. Ontsluiting naar achtergelegen gebieden is hiermee niet uitgesloten.
2. De Louise de Colignylaan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal – en niet 276), valt ruim binnen de gestelde norm. Van verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten is hierdoor geen sprake.
3. Bij een 30 km weg is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk. Het aantal verkeersbewegingen valt ruim binnen de norm van de weg (zie 2). De luchtkwaliteit valt binnen de normen 'Niet in Betekende Mate' (p26 toelichting). Hiermee is onderbouwd dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het leefmilieu van bezwaarmakers.
4. Zoals bij punt 2 al is toegelicht valt de toename van het aantal verkeersbewegingen ruim binnen de gestelde kaders. Hierdoor is geen extra onderzoek noodzakelijk.
5. Het staat bezwaarmakers vrij een planschade verzoek in te dienen bij de gemeente. Een verzoek om planschade kan worden ingediend vanaf dat het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is tot 5 jaar erna. Dit is een aparte procedure en wordt afgehandeld volgens de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade van de gemeente Vught.
6. Het beeldkwaliteitsplan benoemt dat er hoofdzakelijk gewerkt wordt met rotondes. Een rotonde is vanuit verkeerskundig oogpunt op de genoemde locatie niet noodzakelijk voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer.

Zienswijze 2

1. Onderbouwing toename aantal woningen strijdig met deugdelijke ruimtelijke ordening

1. Bezwaarmakers geven aan dat zij de onderbouwing van de bijna verdubbeling van het aantal woningen onvoldoende gemotiveerd zien in de toelichting. Er wordt niet gemotiveerd waarom er nu behoefte is aan meer woningen ten opzichte van de Woonvisie die pas een jaar geleden nog is vastgesteld door de gemeente en waarbij werd uit gegaan van in totaal 20 woningen. De woningen van dit plan zouden geen onderdeel uit maken van de fases die zijn opgenomen in de Woonvisie 2016.
2. Bezwaarmakers wijzen in aanvulling hierop op het volgende: Toelichting bladzijde 16: “Met het vaststellen van het woningbouwprogramma in juni 2016 heeft de raad voor Kamers 1 de bouw van 30 woningen mogelijk gemaakt. Omdat het plan nu 32 woningen bevat, zullen er in de actualisatie van het woningbouwprogramma in 2017 twee extra woningen voor het gebied opgenomen worden. Deze actualisatie wordt naar verwachting in december 2017 door de raad vastgesteld.” Daarbij wordt verwezen naar tabel 3.1 een uitsnede uit de Woonvisie Vught 2016, vastgesteld op 9 juni 2016. Hetgeen bevreemding wekt, immers uit bijlage 1 van de Woonvisie 2016 opgesteld door STEC, betreffende het meerjarenplan woningbouw 2016-2019 (met een doorkijk naar 2024), is een aantal van 20 woningen opgenomen voor zowel 2015-2023 als voor 2016-2024. Er wordt hierbij verwezen naar bijlage 1 bij de stukken.
3. Bezwaarmakers stellen dat hierbij nog in ogenschouw dient te worden genomen dat een tweetal woningen, welke in eerste aanleg deel uitmaakte van het aantal woningen op “de strook Klaassen”, de strook grond waar onderhavig plan betrekking op heeft, reeds gerealiseerd zijn middels het uitwerkingsplannetje ‘Kampdijklaan 68 – Postweg ong. te Vught’. Het gehanteerde aantal is dan ook, naast het feit dat het niet in de Woonvisie is opgenomen, op onjuiste en ondeugdelijke wijze tot stand gekomen.
4. Bezwaarmakers vinden het plan in deze vorm onwenselijk. Met name omdat het groter aantal woningen voor meer overlast zorgt. En zowel het type woningen als de oriëntatie ervan door hen als minder gunstig wordt ervaren dan die aspecten in het initiële plan. Op grond van voorgaande vinden bezwaarmakers dat er geen sprake is van een deugdelijke onderbouwing vanuit het oogpunt van ruimtelijke onderbouwing voor de toename van het aantal woningen dat het plan mogelijk maakt. Enkel op grond hiervan kan het plan niet worden vastgesteld.

1. Antwoord Gemeente

1. Punt 1 en 2 worden gecombineerd beantwoord.

In de zienswijze wordt verwezen naar de Woonvisie 2016, vastgesteld op 9 juni 2016. De Woonvisie is op die datum op een aantal punten gewijzigd vastgesteld. Zo ook op het punt van het aantal woningen in het onderhavige plan. In de gewijzigde vastgestelde versie – te vinden in het RIS op de website van de gemeente – staat wel het juiste aantal woningen (30) vermeld.

Zie hiervoor: <http://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=vught&agendaid=7c2ac8a5-2a7a-4474-a620-7a2242f03a4f&FoundIDs=&year=2016>

Bij agenda punt 7.1 [Aangepaste Woonvisie Vught 2016 na besluit raad 09.06.2016.pdf](#) (1,4MB)

De aanleiding voor de aanpassing van 20 naar 30 woningen ligt in de maatschappelijke discussie over welke woningwensen er zijn in de gemeente Vught.

Op 19 maart 2015 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen in het kader van het Meerjarenplan Woningbouw 2015-2018. Daarin heeft het college verzocht om voor de strook Klaassen/Kamers 1 het programma aan te passen naar een mix van een aantal seniorenwoningen met betaalbare koopwoningen voor onder andere de doelgroep starters.

Na de zomer van 2015 is het college gestart met de voorbereiding van de locatieontwikkeling. Om tot een aanpak te komen is er overleg geweest met diverse partijen (o.a. BPD, SIR-55 en Ouderen Samen) over de ontwikkelmogelijkheden op de locatie. Ook is onderzoek gedaan naar de wijze van marktbenadering en hoe om te gaan met de bestaande kaders zoals het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Hierna heeft het college ten slotte nog een afweging gemaakt over het beoogde woningprogramma voor de locatie in relatie tot de recente ontwikkelingen in Stadhouderspark fase 2. Dit heeft in mei 2016 geresulteerd in een afwijking van het besluit van 19 maart 2015, waarbij voor plan Kamers 1 nu uitgegaan wordt van middeldure koop en senioren woningen. Dit besluit is door de raad op 9 juni 2016 overgenomen bij vaststelling van de Woonvisie 2016 en werd het uitgangspunt bij de besprekingen met BPD. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een plan met 32 woningen voor middeldure koop en seniorenwoningen.

3. Het aantal woningen waarnaar wordt verwezen in de toelichting is inderdaad niet juist. Het uitgangspunt voor de locatie Klaassen 1 is 16 woningen in plaats van 18 woningen. Zie voor een nadere toelichting punt 1 van de ambtshalve wijzigingen.

4. De onderbouwing zal worden aangepast met betrekking tot de het aantal woningen waarmee als uitgangspunt is gerekend. Bezwaarmaker geeft niet aan welke overlast het betreft. Het minder positief ervaren van de oriëntatie van de woningen geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

2. Ontsluiting

1. Bezwaarmakers uiten zorgen over de toename van het aantal auto's en verkeerbewegingen. De overlast neemt volgens bezwaarmakers toe en de verkeerveiligheid komt nog meer in het gedrang. De toenemende verkeersdruk kan volgens bezwaarmakers niet goed worden opgevangen middels de nu gekozen ontsluiting. Immers voor de ontsluitingsweg wordt uitgegaan van een aanrijdroute die voert langs de voor- en achtertuinen van de Louise de Coligny laan 1 tot en met 7.
2. Bezwaarmakers maken zich zorgen dat zij op een "rotonde" komen te wonen. Het aantal woningen in het plan (Kamers 1) wordt verdubbeld ten opzichte van het oorspronkelijke plan wat leidt tot een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen. En die voeren allemaal om hun woning heen.
3. Bezwaarmakers spreken de wens uit dat de ontsluiting wordt gerealiseerd via de ventweg van en naar de Postweg, zodat het verkeer richting dit bestemmingsplan niet via de Louise de Coligny laan wordt ontsloten. Dit is reeds kenbaar gemaakt in de voorfase, helaas zonder gewenst resultaat. Uitgangspunt voor bezwaarmakers is dat zij niet alle verkeer aan de voor- en achterkant langs hun woning krijgen. Ook gezien het feit dat het hier gaat om een kinderrijke buurt en de verkeerveiligheid extra de aandacht verdient.
4. Bezwaarmakers stellen dat daar het plan geen onderbouwing biedt voor het aspect verkeer, de gekozen ontsluiting, én de verkeerveiligheid, kan het op deze wijze niet in stand blijven. Bezwaarmakers stellen dat het plan een deugdelijke onderbouwing ontbeert in ruimtelijk opzicht voor de afwikkeling van verkeer afkomstig van het nieuwe plan. Er kan hier niet worden volstaan met een uitleg over de ontsluiting en een verwijzing naar het vervoersplan. Ter plaatse moet de situatie concreet worden bekeken, alternatieven worden afgewogen waarna na gedegen onderzoek een zorgvuldig besluit daarover kan worden genomen. Idealiter wordt het nieuwe gebied ontsloten via een ventweg vanaf de Postweg, zodat verkeer niet door Louise de Coligny laan komt.
5. Bezwaarmakers stellen voor om een rotonde op de kruising Postweg/Louise de Coligny laan aan te leggen met een afslag richting ventweg voor 'Kamers 1'. Dit is dan een vergelijkbare oplossing waarvoor bij de rotonde met de atletiekbaan is gekozen, waarbij ook na de rotonde een ventwegtoegang is voorzien.
6. Buiten het feit dat bezwaarmakers een andere wijze van verkeersafwikkeling voorstaan, merken zij nog op dat het de voorkeur verdient de Postweg te voorzien van drempel of een andere snelheid beperkende maatregel ter plaatse. Op dit moment is de verkeersintensiteit al hoog en wordt er (te) hard gereden op de Postweg volgens bezwaarmakers.
7. Bezwaarmakers stellen dat bij realisatie van dit plan de verkeersintensiteit zal toenemen en daarmee ook de veiligheidsrisico's, indien er geen maatregelen worden genomen op de Postweg. De verkeerssituatie bij het oversteken richting de speeltuin en de school is reeds zeer onveilig. Met toename van het overstekende verkeer bij deze kruising zal dit verder toenemen. Ook de veiligheid van fietsers is in het geding, komende van het fietspad de Dillenburg laan, die worden samengevoegd met het autoverkeer.
8. Bezwaarmakers geven aan dat het nu bij uitstek het moment is om de gevaarlijke verkeerssituatie van de Postweg,
 - onduidelijke oversteekplaats vanuit Louise de Coligny laan,
 - grote aantallen kinderen die naar school en de speeltuin gaan en;
 - de Postweg waar veel te hard wordt gereden)

te combineren met een goede ontsluiting voor dit plan. Daarmee wordt de overlast in Louise de Coligny laan voor bezwaarmakers verminderd zo stellen zij, en wordt de verkeerssituatie van het hele gebied, te weten het Parkbos, het nieuwe project en de Postweg veiliger. Nogmaals wordt verwezen naar de suggestie die hier boven is gedaan, ontsluiting via de ventweg en een rotonde. In aanvulling op bovenstaande: Temeer daar de verwachting is dat er nog ontwikkeling in het gebied gaat plaatsvinden. "In het bestemmingsplan 'Stadhouderspark Vught' ligt in de huidige situatie binnen de bestemming 'Wonen- Uit te werken1' een sportveld met tennisbanen. Het sportveld behoort tot milieucategorie 3 en de richtafstand is 50 meter. De tennisbanen worden enkel overdag gebruikt door het personeel van Essent. De banen hebben geen verlichting en zijn 's avonds niet in gebruik. De tennisbanen hebben reeds een woonbestemming en zullen verdwijnen zodra dit gebied ontwikkeld wordt." Aldus het vastgestelde Bestemmingsplan 'Stadhouderspark, herziening deelgebieden Parkbos en Kazerne'. Het verkeer neemt in de toekomst dus nog verder toe, het is van belang dat reeds in een vroeg stadium te onderkennen en al te anticiperen op deze situatie. Concreet: bezwaarmakers stellen dat een andere ontsluiting dan onderhavige ook zorgt voor een beter toekomstperspectief voor de afwikkeling van de verkeersstroom van en naar het plangebied. En ook dit toekomstige gebied dus niet via de Louise de Coligny laan te ontsluiten.

2. Antwoord Gemeente

1. De Louise de Coligny laan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal), valt ruim binnen de gestelde norm. Van verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten is hierdoor geen sprake.
2. Het is juist dat het aantal verkeersbewegingen verdubbeld. Zoals bij de beantwoording in 1 is aangegeven is er geen reden om aan te nemen dat dit leidt tot verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten.
3. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveilig beoordeeld. Beleidsuitgangspunt bij een gebiedsontsluitingsweg is het zo veel mogelijk beperken van aansluitingen met zijwegen. Een extra aansluiting van de parallelweg op de Postweg is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.
4. De verkeerssituatie is ter plaatse bekeken. Ook zijn mogelijke alternatieven beoordeeld. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveiliger dan de mogelijke alternatieven beoordeeld.
5. Een rotonde is vanuit verkeerskundig oogpunt op deze locatie niet noodzakelijk voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer.
6. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.
7. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.

8. Op dit moment zijn er nog geen (verkeers-)gegevens bekend over de ontwikkeling van de gronden in het gebied Kamers 2. Als blijkt dat de verkeersveiligheid en/of doorstroming als gevolg van deze of andere toekomstige ontwikkelingen in het gedrag komen, wordt er te zijner tijd (verkeers-)maatregelen genomen om de verkeersveiligheid en/of doorstroming te waarborgen.

3. Plan in strijd met de parkeernorm

1. Bezwaarmakers stellen dat de parkeerbehoefte, weggezet tegen de beschikbaarheid, niet voldoet in het plan. Weliswaar minimaal maar feit is dat het aantal niet volstaat. Enkel op grond daarvan kan het plan in deze vorm geen doorgang vinden. Het gestelde, "Omdat aan de parkeernorm dient te worden voldaan binnen het plangebied is de parallelweg opgenomen in het plangebied (bestemming Verkeer). Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm en de parkeernota van de gemeente Vught" valt in dat kader dan ook niet te volgen. Het plan voldoet niet en om die reden wordt de parallelweg in het plan betrokken.
2. Bezwaarmakers stellen dat buiten het feit dat er dan nog niet duidelijk in hoeverre er dan meer parkeergelegenheid is, druist dit ook in tegen een deugdelijke ruimtelijke ordening. De norm halen door middel van het uitvergroten van het plangebied is in strijd daarmee. Op grond van bovenstaande dient te worden geconcludeerd dat het plan geen doorgang kan vinden dan wel dat er alsnog een voorziening wordt getroffen om voldoende parkeergelegenheid in het plan op te nemen. Zonder dat cliënten daar overlast van ondervinden.

3. Antwoord Gemeente

1. De Parallelweg is onderdeel van het plangebied en is om die reden ook meegenomen in het zoekgebied voor het realiseren van de parkeerplaatsen. Het aantal woningen is echter het uitgangspunt voor het aantal parkeerplaatsen. De omschrijving wordt aangepast in de toelichting. Voor het plan zijn in totaal 53 parkeerplaatsen nodig. De afronding naar 52 zoals vermeld in het bestemmingsplan is inderdaad niet juist. Dit wordt aangepast in de toelichting. Zie verder beantwoording bij 2.
2. Bij nadere concretisering van het ontwerp is duidelijk geworden dat er meer dan 53 parkplaatsen gerealiseerd kunnen worden. In totaal komen er 57, waarvan nu een aantal op eigen terrein worden gerealiseerd. Hierdoor wordt de groene uitstraling van het plan behouden. Hiermee wordt ruim voldaan aan de norm en daarmee aan een goede ruimtelijke ordening.

4. Bezwaarmakers vrezen dat hun woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan

Bezwaarmakers stellen dat nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, dit nadeel zo klein mogelijk dient te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt. Immers door de toename van het aantal woningen, het huidige ontsluitingsvoorstel met een toename van de overlast en de wijzigingen qua type woningen, qua stijl en prijsklasse, is de kans op waardevermindering reëel zo stellen bezwaarmakers. En om die reden verzoeken bezwaarmakers, ondanks dat zij wel ontwikkeling van de grondstrook voorstaan, het plan niet vast te stellen.

4. Antwoord Gemeente

Met betrekking tot uw zienswijzen tot verkeer en het aantal woningen verwijzen wij u naar de beantwoording hiervan hierboven. Hiermee wordt gemeente inziens tegemoet gekomen aan de wens voor een nadere onderbouwing en daarmee de borging van een goede ruimtelijke ordening.

Het staat bezwaarmakers vrij een planschade verzoek in te dienen bij de gemeente. Een verzoek om planschade kan worden ingediend vanaf dat het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is tot 5 jaar erna. Dit is een aparte procedure en wordt afgehandeld volgens de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade van de gemeente Vught.

5. Berkenboom

Direct achter het perceel van bezwaarmakers staat een mooie berkenboom. Bezwaarmakers geven aan dat het in de plannen niet duidelijk is of deze blijft staan. Om de privacy in de tuin enigszins te behouden bij realisatie van dit plan stellen bezwaarmakers het bijzonder op prijs wanneer deze behouden blijft. Het verzoek is te bevestigen dat de boom gehandhaafd blijft.

5. Antwoord Gemeente

De berkenboom maakt onderdeel uit van het inrichtingsplan voor de buitenruimte van het plan Kamers 1. De gemeente is voornemens de berkenboom te behouden.

6. Pad naar poort

De achtertuin van bezwaarmakers heeft een poort welke dienst doet als achteruit- en ingang, welke grenst aan het plan. Het is voor bezwaarmakers niet duidelijk op welke wijze het plan aansluit op voornoemde poort. Bezwaarmakers zien hiervoor graag een voorstel tegemoet, zodat zij op een goede manier gebruik kunnen blijven maken van de achteruit- en ingang via de poort met een goede aansluiting op de wegen/paden van het plan.

6. Antwoord Gemeente

De aansluiting van de buitenruimte op de poort wordt meegenomen in het inrichtingsplan. Het gebruik van de poort is hiermee verzekerd. Een voorstel zal te zijner tijd met betrokkenen worden gedeeld.

7. Bezwaarmakers vragen u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen

Dan wel tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.

7. Antwoord Gemeente

Het plan wordt op de hierboven benoemde punten aangepast en ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Zienswijze 3

Inleiding

Bezwaarmakers geven aan hun woning gekocht te hebben in februari 2015. Er was toen geen sprake van aanpassing van de Woonvisie, noch het bestemmingsplan. Projectontwikkelaar BPD heeft bezwaarmakers nooit op dergelijke gewijzigde plannen gewezen. Het vigerende bestemmingsplan deelgebied Kamers 1, was voor bezwaarmakers reden om voor hun kavel aan de Louise de Colignylaan te kiezen. Deelgebied Kamers 1, zou in het vigerende bestemmingsplan, een uitstraling krijgen conform de dorpsrand (vrijstaande woningen), waarbij vanuit de woning uitgekeken wordt over de achtertuinen van de woningen in het plangebied.

Antwoord Gemeente

In Nederland is er geen recht op blijvend uitzicht. Wel kan hier vanuit beeldkwaliteit op worden gestuurd. Met betrekking tot de hoogte van de carports wordt in het bestemmingsplan opgenomen dat deze alleen met plat dak mogen worden uitgevoerd. Gemeente merkt op dat met betrekking tot het type woningen op Kamers 1, zoals in de zienswijze wordt benoemd niet volledig is. Zowel vrijstaande als half geschakelde woningen waren mogelijk voor dit plangebied in het toen geldende regime.

1. Onderbouwing toename aantal woningen strijdig met deugdelijke ruimtelijke ordening

1. Bezwaarmakers geven aan dat zij de onderbouwing van de bijna verdubbeling van het aantal woningen onvoldoende gemotiveerd zien in de toelichting. Er wordt niet gemotiveerd waarom er nu behoefte is aan meer woningen ten opzichte van de Woonvisie die pas een jaar geleden nog is vastgesteld door de gemeente en waarbij werd uit gegaan van in totaal 20 woningen. De woningen van dit plan maken geen onderdeel uit van de fases die zijn opgenomen in de Woonvisie 2016.
2. Bezwaarmakers wijzen in aanvulling hierop op het volgende: Toelichting bladzijde 16: "Met het vaststellen van het woningbouwprogramma in juni 2016 heeft de raad voor Kamers 1 de bouw van 30 woningen mogelijk gemaakt. Omdat het plan nu 32 woningen bevat, zullen er in de actualisatie van het woningbouwprogramma in 2017 twee extra woningen voor het gebied opgenomen worden. Deze actualisatie wordt naar verwachting door de raad in december 2017 vastgesteld." Daarbij wordt verwezen naar tabel 3.1 een uitsnede uit de Woonvisie Vught 2016, vastgesteld op 9 juni 2016. Hetgeen bevreemding wekt, immers uit bijlage 1 van de Woonvisie 2016 opgesteld door STEC, betreffende het meerjarenplan woningbouw 2016-2019 (met een doorkijk naar 2024), is een aantal van 20 woningen opgenomen voor zowel 2015-2023 als voor 2016-2024. Er wordt hierbij verwezen naar bijlage 1 bij de stukken.
3. Bezwaarmakers stellen dat hierbij nog in ogenschouw dient te worden genomen dat een tweetal woningen, welke in eerste aanleg deel uitmaakte van het aantal woningen op "de strook Klaassen", de strook grond waar onderhavig plan betrekking op heeft, reeds gerealiseerd zijn middels het uitwerkingsplannetje 'Kampdijklaan 68 – Postweg ong. te

Vught'. Het gehanteerde aantal is dan ook, naast het feit dat het niet in de Woonvisie is opgenomen, op onjuiste en ondeugdelijke wijze tot stand gekomen.

4. Op grond van voorgaande vinden bezwaarmakers dat er geen sprake is van een deugdelijke onderbouwing vanuit het oogpunt van ruimtelijke onderbouwing voor de toename van het aantal woningen dat het plan mogelijk maakt. Enkel op grond hiervan kan het plan niet worden vastgesteld.

1. Antwoord Gemeente

1. Punt 1 en 2 worden gecombineerd beantwoord.

In de zienswijze wordt verwezen naar de Woonvisie 2016, vastgesteld op 9 juni 2016. De Woonvisie is op die datum op een aantal punten gewijzigd vastgesteld. Zo ook op het punt van het aantal woningen in onderhavige plan. In de gewijzigde vastgestelde versie – te vinden in het RIS op de website van de gemeente – staat wel het juiste aantal woningen (30) vermeld.

Zie hiervoor: <http://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=vught&agendaid=7c2ac8a5-2a7a-4474-a620-7a2242f03a4f&FoundIDs=&year=2016>

Bij agenda punt 7.1 [Aangepaste Woonvisie Vught 2016 na besluit raad 09.06.2016.pdf](#) (1,4MB)

De aanleiding voor de aanpassing van 20 naar 30 woningen ligt in de maatschappelijke discussie over welke woningwensen er zijn in de gemeente Vught.

Op 19 maart 2015 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen in het kader van het Meerjarenplan Woningbouw 2015-2018. Daarin heeft het college verzocht om voor de strook Klaassen het programma aan te passen in een mix van een aantal seniorenwoningen met betaalbare koopwoningen voor onder andere de doelgroep starters.

Na de zomer van 2015 is het college gestart met de voorbereiding van de locatieontwikkeling. Om tot een aanpak te komen is er overleg geweest met diverse partijen (o.a. BPD, SIR-55 en Ouderen Samen) over de ontwikkelmogelijkheden op de locatie. Ook is onderzoek gedaan naar de wijze van marktbenadering en hoe om te gaan met de bestaande kaders zoals het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Recent heeft het college ten slotte nog een afweging gemaakt over het beoogde woningprogramma voor de locatie in relatie tot de recente ontwikkelingen in Stadhouderspark fase 2. Dit heeft in mei 2016 geresulteerd in een afwijking van het besluit van 19 maart 2015, waarbij voor plan Kamers 1 nu uitgegaan wordt van middeldure koop en senioren woningen. Dit besluit is door de raad op 9 juni 2016 overgenomen bij vaststelling van de Woonvisie 2016 en werd het uitgangspunt bij de besprekingen met BPD. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een plan met 32 woningen voor middeldure koop en seniorenwoningen.

3. Het aantal woningen waarnaar wordt verwezen in de toelichting is inderdaad niet juist. Het uitgangspunt voor de locatie Klaassen 1 is 16 woningen in plaats van 18 woningen. Zie voor een nadere toelichting punt 1 van de ambtshalve wijzigingen.

4. De onderbouwing zal worden aangepast met betrekking tot de het aantal woningen waarmee als uitgangspunt is gerekend. Bezwaarmaker geeft niet aan welke overlast het betreft. Het minder

positief ervaren van de oriëntatie van de woningen geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

2. Oriëntatie van de woningen

Bezwaarmakers geven aan dat het ontwerpbestemmingsplan afwijkt van het vigerende plan ten aanzien van de oriëntatie van de woningen. De woningen zouden 'met de voordeuren naar de Postweg' worden geplaatst. Het beeldkwaliteitsplan wordt op dit punt deels aangepast aan de voorgenomen inrichting in plaats van andersom. Het plan voldoet echter niet aan de kwaliteitskaders (bijlage 7b), waarin in de eerste afbeelding is beschreven dat 'percelen haaks op de zuidelijke plangrens' dienen te komen. De uitstraling van het gebied en het uitzicht van de bezwaarmakers daarop, zal daarmee wezenlijk wijzigen zo stellen zij. Bezwaarmakers verzoeken de oriëntatie van de woningen conform het vigerende plan te handhaven.

2. Antwoord Gemeente

De kwaliteitskaders voor Kamers 1 geven een indicatie weer van de wensen voor het gebied. Hierbij wordt ook expliciet vermeld dat de markt hier een vrijere invulling aan mag geven. Het merendeel van de woningen komt alsnog met de voordeur aan de Postweg te liggen. Aan de zijde van de Louise de Colignylaan komen woningen die haaks op de zuidelijke plangrens staan. De uitstraling van het gebied voldoet nog steeds aan de kaders zoals meegegeven in het beeldkwaliteitsplan. Daarnaast moet bezwaarmakers zich beseffen dat bij woningen met een zuidelijk georiënteerde kavel aan de achterzijde ook mogelijkheden zijn voor het bouwen van bijgebouwen en vergunningsvrije bouwwerken, welke het uitzicht kunnen verminderen.

3. Ontsluiting

1. Bezwaarmakers uiten zorgen over de toename van het aantal auto's en verkeerbewegingen. Waarbij de overlast toeneemt en de verkeerveiligheid nog meer in het gedrang komt. De toenemende verkeersdruk kan volgens bezwaarmakers niet goed worden opgevangen middels de nu gekozen ontsluiting. Immers voor de ontsluitingsweg wordt uitgegaan van een aanrijdroute die voert langs de voor- en achtertuinen van de Louise de Colignylaan 1 tot en met 7.
2. Bezwaarmakers maken zich zorgen dat zij op een "rotonde" komen te wonen. Het aantal woningen in het plan (Kamers I) wordt verdubbeld ten opzichte van het oorspronkelijke plan wat leidt tot een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen. En die voeren allemaal om hun woning heen.
3. Bezwaarmakers spreken de wens uit dat de ontsluiting wordt gerealiseerd via de ventweg van en naar de Postweg, zodat het verkeer richting dit bestemmingsplan niet via de Louise de Colignylaan wordt ontsloten. Dit is reeds kenbaar gemaakt in de voorfase, helaas zonder gewenst resultaat. Uitgangspunt voor cliënten is dat zij niet alle verkeer aan de voor- en achterkant langs hun woning krijgen.
4. Bezwaarmakers geven aan dat met name gezien in een latere fase te ontwikkelen Kamers-2, zou een extra ontsluiting halverwege de Louise de Colignylaan en de Kampdijklaan zeer wenselijk zijn. Dit omdat Kamers-2 volledig wordt opgesloten door de ontwikkeling van Kamers-1, is dit het moment om ook de ontsluiting van Kamers-2 te borgen middels een deugdelijk verkeerskundig plan. Het (mondelijke) argument van de gemeente dat deze geen eigenaar is van de gronden van Kamers-2, ontslaat de gemeente volgens bezwaarmakers niet van de plicht om hierin sturend te zijn en een verkeerskundige visie op het totaal gebied te presenteren.
5. Bezwaarmakers stellen dat daar het plan echter geen onderbouwing biedt voor het aspect verkeer, de gekozen ontsluiting, én de verkeersveiligheid, kan het op deze wijze niet in stand blijven. Immers het plan ontbeert een deugdelijke onderbouwing in ruimtelijk opzicht voor de afwikkeling van verkeer afkomstig van het nieuwe plan. Er kan hier niet worden volstaan met een uitleg over de ontsluiting en een verwijzing naar het vervoersplan. Ter plaatse moet de situatie concreet worden bekeken, alternatieven worden afgewogen waarna na gedegen onderzoek een zorgvuldig besluit daarover kan worden genomen.
6. Bezwaarmakers stellen voor om een rotonde op de kruising Postweg/Louise de Colignylaan aan te leggen met een afslag richting ventweg voor 'Kamers'. Dit is dan een vergelijkbare oplossing waarvoor bij de rotonde met de atletiekbaan is gekozen, waarbij ook na de rotonde een ventwegtoegang is voorzien.
7. Buiten het feit dat bezwaarmakers een andere wijze van verkeersafwikkeling voorstaan, merken zij nog op dat het de voorkeur verdient de Postweg te voorzien van drempel of een andere snelheidsbeperkende maatregel ter plaatse. Op dit moment is de verkeersintensiteit al hoog en wordt er (te) hard gereden op de Postweg volgens bezwaarmakers.
8. Bezwaarmakers stellen dat bij realisatie van dit plan de verkeersintensiteit zal toenemen en daarmee ook de veiligheidsrisico's, indien er geen maatregelen worden genomen op de Postweg. De verkeerssituatie bij het oversteken richting de speeltuin en de school is reeds zeer onveilig zo stellen zij. Met toename van het overstekende verkeer bij deze kruising zal

dit verder toenemen. Ook de veiligheid van fietsers is in het geding, komende van het fietspad de Dillenburglaan, die worden samengevoegd met het autoverkeer.

3. Antwoord Gemeente

1. De Louise de Coligny laan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal), valt ruim binnen de gestelde norm. Van verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten is hierdoor geen sprake.
2. Het is juist dat het aantal verkeersbewegingen verdubbeld. Zoals bij de beantwoording in 1 is aangegeven is er geen reden om aan te nemen dat dit leidt tot verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten.
3. Voor kennisgeving aangenomen. Zie verder punt 5.
4. Op dit moment zijn er nog geen (verkeers-)gegevens bekend van de ontwikkeling van de gronden van Kamers 2. Als blijkt dat de verkeersveiligheid en/of doorstroming als gevolg van deze of andere toekomstige ontwikkelingen in het gedrag komen, worden er te zijner tijd (verkeers-)maatregelen genomen om de verkeersveiligheid en/of doorstroming te waarborgen.
5. De verkeerssituatie is ter plaatse bekeken. Ook zijn mogelijke alternatieven beoordeeld. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveiliger dan de mogelijke alternatieven beoordeeld.
6. Een rotonde is vanuit verkeerskundig oogpunt op deze locatie niet noodzakelijk voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer.
7. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.
8. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.

4. Rotondes

Bezwaarmakers merken op dat op pagina 6 van het beeldkwaliteitsplan (bijlage 7) waarin onder de kop verkeer wordt gesteld dat de woonstraten 'hoofdzakelijk met rotondes' aansluiten op de Postweg. "De woonstraten van de verschillende deelgebieden sluiten hoofdzakelijk met rotondes aan de op deze weg. Het realiseren van duurzame verkeersveilige oplossingen staat daarbij voorop. Sluipverkeer door de deelgebieden en de omliggende bestaande woonbuurten is geminimaliseerd." Bezwaarmakers constateren dat bij de kruising Louise de Coligny laan/ Postweg en Kampdijklaan/Postweg niet als rotonde wordt uitgevoerd. Bezwaarmakers zijn van mening dat het ontwerpplan op dit onderdeel in strijd is met het genoemd beeldkwaliteitsplan.

4. Antwoord Gemeente

Het beeldkwaliteitsplan geeft al aan dat hoofdzakelijk wordt gewerkt met rotondes. Dit moet echter ook vanuit verkeersveiligheid de meest doelmatige oplossing zijn. Een rotonde is echter op deze locatie niet noodzakelijk voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer.

5. Plan in strijd met parkeernorm

1. Bezwaarmakers stellen dat de parkeerbehoefte, weggezet tegen de beschikbaarheid, niet voldoet in het plan. Weliswaar minimaal maar feit is dat het aantal niet volstaat. Enkel op grond daarvan kan het plan in deze vorm geen doorgang vinden. Het gestelde, "Omdat aan de parkeernorm dient te worden voldaan binnen het plangebied is de parallelweg opgenomen in het plangebied (bestemming Verkeer). Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm en de parkeernota van de gemeente Vught" valt in dat kader dan ook niet te volgen. Het plan voldoet niet en om die reden wordt de parallelweg in het plan betrokken.
2. Bezwaarmakers stellen dat buiten het feit dat er dan nog niet duidelijk is in hoeverre er dan meer parkeergelegenheid is, druist dit ook in tegen een deugdelijke ruimtelijke ordening. De norm halen door middel van het uitvergroten van het plangebied is in strijd daarmee. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt op onjuiste wijze berekend. De werkelijke parkeerbehoefte ligt hoger.
3. Tot slot stellen bezwaarmakers dat er ook met de huidige woningen een tekort aan parkeerplaatsen is. Alleen al in het begin van de Louise de Colignylaan blijkt de norm van 1.8 auto's per huishouden te laag, daar de huishoudens gemiddeld 2 auto's per huishouden hebben.

5. Antwoord Gemeente

1. De Parallelweg is onderdeel van het plangebied en is om die reden ook meegenomen in het zoekgebied voor het realiseren van de parkeerplaatsen. Het aantal woningen is echter het uitgangspunt voor het aantal parkeerplaatsen. De omschrijving wordt aangepast in de toelichting. Voor het plan zijn in totaal 53 parkeerplaatsen nodig. De afronding naar 52 zoals vermeld in het bestemmingsplan is inderdaad niet juist. Dit wordt aangepast in de toelichting. Zie verder beantwoording bij 2.
2. Bij nadere concretisering van het ontwerp is duidelijk geworden dat er meer dan 53 parkplaatsen gerealiseerd kunnen worden. In totaal komen er 57. Waarvan nu ook een aantal op eigen terrein worden gerealiseerd. Hierdoor wordt de groene uitstraling van het plan behouden. Hiermee wordt ruim voldaan aan de norm en daarmee aan een goede ruimtelijke ordening.
3. De norm voldoet aan hetgeen is vastgelegd in het gemeentelijk beleid.

6. Carport achter Louise de Coligny laan 5 en 7.

Bezwaarmakers geven aan dat direct achter de eigen woning in de uitwerking een 'Carport' is voorzien met een tweede woonlaag, met een dakopbouw en ramen. Het gebouw lijkt de rooilijn (conform de stedenbouwkundige schets fig 2.1 van de toelichting) volledig te overschrijden.

Bezwaarmakers maken bezwaar tegen plaatsing van dit bijgebouw, zeker met een tweede woonlaag (tot 6 m en 40 boven peil). Immers door de hoogte heeft dit enorm impact op hun uitzicht en dus woongenot. Het verzoek is om de voorschriften op dit punt aan te passen.

6. Antwoord Gemeente

In Nederland kan geen garantie gegeven worden op vrij uitzicht. Echter, vanuit de beeldkwaliteit van de nieuwbouw is er geen bezwaar om de carports lager uit te voeren. De hoogte van de carports wordt aangepast in de regels van het bestemmingsplan. De hoogte wordt gemaximeerd op 3 meter en de carports mogen alleen met een plat dak worden uitgevoerd.

7. Onvoldoende onderzocht of het bestemmingsplan financieel haalbaar is

Bezwaarmakers stellen dat onduidelijk is of er in de gemeente voldoende belangstelling is voor een uitbreiding van het aantal woningen in deze prijs categorie. Gevraagd wordt om alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid en het plan daarmee te onderbouwen.

7. Antwoord Gemeente

U heeft deze vraag ook gesteld tijdens het gesprek over uw inspraak reactie. In antwoord hierop heeft u van ons een mail gekregen met informatie over de mate waarin belangstelling was voor de diverse woningen.

In bijlage 1 van deze nota is een overzicht toegevoegd van de belangstelling in september 2017 voor de diverse woningtypen. Hieruit blijkt dat er nu al veel interesse is voor alle woningen.

8. Bezwaarmakers vrezen dat hun woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan

Bezwaarmakers geven aan dat nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, het nadeel zo klein mogelijk dient te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

8. Antwoord Gemeente

Met betrekking tot uw zienswijzen tot verkeer en het aantal woningen verwijzen wij u naar de beantwoording hiervan hierboven. Hiermee wordt gemeente inziens tegemoet gekomen aan de wens voor een nadere onderbouwing en daarmee de borging van een goede ruimtelijke ordening.

Het staat bezwaarmakers vrij een planschade verzoek in te dienen bij de gemeente. Een verzoek om planschade kan worden ingediend vanaf dat het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is

tot 5 jaar erna. Dit is een aparte procedure en wordt afgehandeld volgens de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade van de gemeente Vught.

9. Bezwaarmakers vragen u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen

Dan wel tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.

9. Antwoord Gemeente

Het plan wordt op de hierboven benoemde punten aangepast en ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Zienswijze 4

1. Verkeer

1. Bezwaarmakers geven aan dat op de locatie 'Klaassen' het de bedoeling is het mogelijk te maken dat er in totaal 32 woningen worden gebouwd, waarvan mag worden aangenomen dat de toekomstige bewoners in meerderheid 1 of wellicht 2 auto's per woning/huishouding zullen bezitten. Bezwaar stelt hiermee dat er dus een significante toename ontstaat van autoverkeer op de Louise de Coligny laan, aangezien het plan nu voorziet dat het uitrijdend verkeer uit de locatie 'Klaassen' alleen kan geschieden via de Louise de Coligny laan.
2. Bezwaarmakers geven aan dat met name tijdens de ochtendspitsuren dit zal leiden tot een zekere overlast en, belangrijker nog, potentieel onveilige verkeerssituatie leiden, temeer zij tijdens deze uren onze kinderen zeer graag veilig naar school of dagopvang willen brengen. Nu al blijkt dat in de Louise de Coligny laan vaker harder dan 30 km/uur wordt gereden. De kans hierop zal alleen maar toenemen. Tevens ontstaat er ter hoogte van het kruispunt van de Louise de Coligny laan met de Postweg een zo mogelijk nog onveiligere situatie. Doordat er ook nog eens een parallelweg loopt langs de Postweg, die toegankelijk is voor autoverkeer, is dit nu al een onoverzichtelijk kruispunt, laat staan als het uitgaande verkeer in de nabije toekomst significant zal toenemen, zoals bovenstaand al aangegeven.
3. Bezwaarmakers stellen dat er met name geen voorzieningen door de gemeente zijn aangelegd om veilig met de kinderen (lopend) dit kruispunt over te steken. Daarbij denken zij als basisvoorziening aan een zebrapad met of zonder een stoplicht en het verwijderen van de boompjes in de middenberm, die het uitzicht/overzicht voor zowel de automobilist als de overstekende mensen danig belemmeren en ontnemen. Overigens steken zij de Postweg ter hoogte van dit kruispunt frequent over, aangezien er aan de overzijde door de gemeente een kleine speeltuin is aangelegd (waarvoor zij de gemeente overigens zeer erkentelijk zijn) én vooral aangezien de school en kinderopvang via die weg is te bereiken.
4. Daarmee komen bezwaarmakers op het volgende punt en dat is dat er op de Postweg te vaak, te hard wordt gereden met de auto. Het behoeft geen toelichting dat dit bijdraagt aan een onveilige verkeerssituatie. Zij verzoeken u dan ook zeer dringend passende maatregelen te nemen om het te hard rijden in te dammen. De nu aangebrachte snelheidsmeter draagt daar enigszins aan bij, maar is bij lange na niet toereikend. Het mag niet zo zijn dat er eerst slachtoffers moeten vallen, voordat maatregelen worden getroffen. Bezwaarmakers nemen aan dat de gemeente daar ook zo over denkt.
5. Bezwaarmakers stellen ten laatste dat nu het plan via de parallelweg van de Postweg, direct achter de huizen 1,3,5 en 7 van de Louise de Coligny laan, via een eenrichtingsweg de woningen van locatie 'Klaassen' kunnen worden bereikt. Dit is in de ogen van bezwaarmakers erg onwenselijk, immers deze aanrijroute ligt veel te dicht bij het bovengenoemde kruispunt Postweg-Louise de Coligny laan, waardoor het nog eens onoverzichtelijker en gevaarlijker wordt voor spelende en overstekende kinderen. Het voorstel is dan ook om de ontsluitingsroute van de locatie 'Klaassen' te herzien en af te zien van de nu voorgenomen ontsluitingsroute, inclusief de bovengenoemde uitrijroute via de Louise de Coligny laan.

Antwoord Gemeente

1. De Louise de Coligny laan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal), valt ruim binnen de gestelde norm. Van verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten is hierdoor geen sprake.
2. Zie beantwoording punt 1. De situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.
3. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.
4. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.
5. Vanuit verkeerskundig oogpunt voorzien worden geen problemen voorzien bij de voorgestelde ontsluiting.

Zienswijze 5

1. Onderbouwing toename aantal woningen strijdig met deugdelijke ruimtelijke ordening

1. Bezwaarmakers geven aan dat zij de onderbouwing van de bijna verdubbeling van het aantal woningen onvoldoende gemotiveerd zien in de toelichting. Er wordt niet gemotiveerd waarom er nu behoefte is aan meer woningen ten opzichte van de Woonvisie die pas een jaar geleden nog is vastgesteld door de gemeente en waarbij werd uit gegaan van in totaal 20 woningen. De woningen van dit plan maken geen onderdeel uit van de fases die zijn opgenomen in de Woonvisie 2016.
2. Bezwaarmakers wijzen in aanvulling hierop op het volgende: Toelichting bladzijde 16: “Met het vaststellen van het woningbouwprogramma in juni 2016 heeft de raad voor Kamers 1 de bouw van 30 woningen mogelijk gemaakt. Omdat het plan nu 32 woningen bevat, zullen er in de actualisatie van het woningbouwprogramma in 2017 twee extra woningen voor het gebied opgenomen worden. Deze actualisatie wordt naar verwachting in december 2017 door de raad vastgesteld.” Daarbij wordt verwezen naar tabel 3.1 een uitsnede uit de Woonvisie Vught 2016, vastgesteld op 9 juni 2016. Hetgeen bevreemding wekt, immers uit bijlage 1 van de Woonvisie 2016 opgesteld door STEC, betreffende het meerjarenplan woningbouw 2016-2019 (met een doorkijk naar 2024), is een aantal van 20 woningen opgenomen voor zowel 2015-2023 als voor 2016-2024. Er wordt hierbij verwezen naar bijlage 1 bij de stukken.
3. Bezwaarmakers stellen dat hierbij nog in ogenschouw dient te worden genomen dat een tweetal woningen, welke in eerste aanleg deel uitmaakte van het aantal woningen op “de strook Klaassen”, de strook grond waar onderhavig plan betrekking op heeft, reeds gerealiseerd zijn middels het uitwerkingsplannetje ‘Kampdijklaan 68 – Postweg ong. te Vught’. Het gehanteerde aantal is dan ook, naast het feit dat het niet in de Woonvisie is opgenomen, op onjuiste en ondeugdelijke wijze tot stand gekomen.
4. Op grond van voorgaande vinden bezwaarmakers dat er geen sprake is van een deugdelijke onderbouwing vanuit het oogpunt van ruimtelijke onderbouwing voor de toename van het aantal woningen dat het plan mogelijk maakt. Enkel op grond hiervan kan het plan niet worden vastgesteld.

1. Antwoord Gemeente

1. Punt 1 en 2 worden gecombineerd beantwoord.

In de zienswijze wordt verwezen naar de Woonvisie 2016, vastgesteld op 9 juni 2016. De Woonvisie is op die datum op een aantal punten gewijzigd vastgesteld. Zo ook op het punt van het aantal woningen in onderhavige plan. In de gewijzigde vastgestelde versie – te vinden in het RIS op de website van de gemeente – staat wel het juiste aantal woningen (30) vermeld.

Zie hiervoor: <http://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=vught&agendaid=7c2ac8a5-2a7a-4474-a620-7a2242f03a4f&FoundIDs=&year=2016>

Bij agenda punt 7.1 [Aangepaste Woonvisie Vught 2016 na besluit raad 09.06.2016.pdf \(1,4MB\)](#)

De aanleiding voor de aanpassing van 20 naar 30 woningen ligt in de maatschappelijke discussie over welke woningwensen er zijn in de gemeente Vught.

Op 19 maart 2015 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen in het kader van het Meerjarenplan Woningbouw 2015-2018. Daarin heeft het college verzocht om voor de strook Klaassen het programma aan te passen in een mix van een aantal seniorenwoningen met betaalbare koopwoningen voor onder andere de doelgroep starters.

Na de zomer van 2015 is het college gestart met de voorbereiding van de locatieontwikkeling. Om tot een aanpak te komen is er overleg geweest met diverse partijen (o.a. BPD, SIR-55 en Ouderen Samen) over de ontwikkelmogelijkheden op de locatie. Ook is onderzoek gedaan naar de wijze van marktbenadering en hoe om te gaan met de bestaande kaders zoals het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Recent heeft het college ten slotte nog een afweging gemaakt over het beoogde woningprogramma voor de locatie in relatie tot de recente ontwikkelingen in Stadhouderspark fase 2. Dit heeft in mei 2016 geresulteerd in een afwijking van het besluit van 19 maart 2015, waarbij voor plan Kamers 1 nu uitgegaan wordt van middeldure koop en senioren woningen. Dit besluit is door de raad op 9 juni 2016 overgenomen bij vaststelling van de Woonvisie 2016 en werd het uitgangspunt bij de besprekingen met BPD. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een plan met 32 woningen voor middeldure koop en seniorenwoningen.

3. Het aantal woningen waarnaar wordt verwezen in de toelichting is inderdaad niet juist. Het uitgangspunt voor de locatie Klaassen 1 is 16 woningen in plaats van 18 woningen. Zie voor een nadere toelichting punt 1 van de ambtshalve wijzigingen.

2. Ontsluiting

1. Bezwaarmakers uiten zorgen over de toename van het aantal auto's en verkeerbewegingen. Waarbij de overlast toeneemt en de verkeerveiligheid nog meer in het gedrang komt. De toenemende verkeersdruk kan volgens bezwaarmakers niet goed worden opgevangen middels de nu gekozen ontsluiting. Immers voor de ontsluitingsweg wordt uitgegaan van een aanrijdroute die voert langs de voor- en achtertuinten van de Louise de Coligny laan 1 tot en met 7.
2. Bezwaarmakers maken zich zorgen dat zij op een "rotonde" komen te wonen. Het aantal woningen in het plan (Kamers I) wordt verdubbeld ten opzichte van het oorspronkelijke plan wat leidt tot een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen. En die voeren allemaal om hun woning heen.
3. Bezwaarmakers spreken de wens uit dat de ontsluiting wordt gerealiseerd via de ventweg van en naar de Postweg, zodat het verkeer richting dit bestemmingsplan niet via de Louise de Coligny laan wordt ontsloten. Dit is reeds kenbaar gemaakt in de voorfase, helaas zonder gewenst resultaat.
4. Bezwaarmakers geven aan dat met name gezien in een latere fase te ontwikkelen Kamers-2, zou een extra ontsluiting halverwege de Louise de Coligny laan en de Kampdijk laan zeer wenselijk zijn. Dit omdat Kamers-2 volledig wordt opgesloten door de ontwikkeling van Kamers-1, is dit het moment om ook de ontsluiting van Kamers-2 te borgen middels een deugdelijk verkeerskundig plan. Het (mondelijke) argument van de gemeente dat deze geen

eigenaar is van de gronden van Kamers-2, ontslaat de gemeente niet van de plicht om hierin sturend te zijn en een verkeerskundige visie op het totaal gebied te presenteren.

5. Bezwaarmakers stellen dat daar het plan echter geen onderbouwing biedt voor het aspect verkeer, de gekozen ontsluiting, én de verkeersveiligheid, het op deze wijze niet in stand kan blijven. Immers het plan ontbeert een deugdelijke onderbouwing in ruimtelijk opzicht voor de afwikkeling van verkeer afkomstig van het nieuwe plan. Er kan hier niet worden volstaan met een uitleg over de ontsluiting en een verwijzing naar het vervoersplan. Ter plaatse moet de situatie concreet worden bekeken, alternatieven worden afgewogen waarna na gedegen onderzoek een zorgvuldig besluit daarover kan worden genomen.
6. In aanvulling op bovenstaande stellen bezwaarmakers: Temeer daar de verwachting is dat er nog ontwikkeling in het gebied gaat plaatsvinden. "In het bestemmingsplan 'Stadhouderspark Vught' ligt in de huidige situatie binnen de bestemming 'Wonen- Uit te werken1' een sportveld met tennisbanen. Het sportveld behoort tot milieucategorie 3 en de richtafstand is 50 meter. De tennisbanen worden enkel overdag gebruikt door het personeel van Essent. De banen hebben geen verlichting en zijn 's avonds niet in gebruik. De tennisbanen hebben reeds een woonbestemming en zullen verdwijnen zodra dit gebied ontwikkeld wordt." Aldus het vastgestelde Bestemmingsplan 'Stadhouderspark, herziening deelgebieden Parkbos en Kazerne'. Het verkeer neemt in de toekomst dus nog verder toe, het is van belang dat reeds in een vroeg stadium te onderkennen en al te anticiperen op deze situatie. Concreet: een andere ontsluiting dan onderhavige zorgt ook voor een beter toekomstperspectief voor de afwikkeling van de verkeerstroom van en naar het plangebied. Bezwaarmakers merken op dat de tennisbanen weliswaar beperkt worden gebruikt maar dat er wel degelijk sprake is van verlichting en daarnaast worden deze regelmatig 's avond tot circa 22.00 gebruikt.
7. Buiten het feit dat bezwaarmakers een andere wijze van verkeersafwikkeling voorstaan, merken zij nog op dat het de voorkeur verdient de Postweg te voorzien van drempel of een andere snelheidsbeperkende maatregel ter plaatse. Ondanks dat er onlangs een 'smileypaal' is geplaatst doet niets af aan het feit dat er nog aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen moeten worden genomen.
8. Bij realisatie van dit plan zal de verkeersintensiteit toenemen en daarmee ook de veiligheidsrisico's, indien er geen maatregelen worden genomen op de Postweg. De verkeerssituatie bij het oversteken richting de speeltuin en de school is reeds zeer onveilig. Met toename van het overstekende verkeer bij deze kruising zal dit verder toenemen. Ook de veiligheid van fietsers is in het geding, komende van het fietspad de Dillenburglaan, die worden samengevoegd met het autoverkeer.

2. Antwoord Gemeente

1. De Louise de Colignylaan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal), valt

ruim binnen de gestelde norm. Van verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten is hierdoor geen sprake.

2. Het is juist dat het aantal verkeersbewegingen verdubbeld. Zoals bij de beantwoording in 1 is aangegeven is er geen reden om aan te nemen dat dit leidt tot verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten.
3. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveilig beoordeeld. Beleidsuitgangspunt bij een gebiedsontsluitingsweg is het zo veel mogelijk beperken van aansluitingen met zijwegen. Een extra aansluiting van de parallelweg op de Postweg is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.
4. Op dit moment zijn er nog geen (verkeers-)gegevens bekend van de ontwikkeling van de gronden van Kamers 2. Als blijkt dat de verkeersveiligheid en/of doorstroming als gevolg van deze of andere toekomstige ontwikkelingen in het gedrag komen, worden er te zijner tijd (verkeers-)maatregelen genomen om de verkeersveiligheid en/of doorstroming te waarborgen.
5. De verkeerssituatie is ter plaatsen bekeken. Ook zijn mogelijke alternatieven beoordeeld. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveiliger dan de mogelijke alternatieven beoordeeld.
6. Zie antwoord bij punt 4.
7. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.
8. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Echter, de situatie op de Postweg heeft onze blijvende aandacht vanuit verkeersveiligheid. En wordt continue gemonitord.

3. Plan in strijd met de parkeernorm

1. Bezwaarmakers stellen dat de parkeerbehoefte, weggezet tegen de beschikbaarheid, niet voldoet in het plan. Weliswaar minimaal maar feit is dat het aantal niet volstaat. Enkel op grond daarvan kan het plan in deze vorm geen doorgang vinden. Het gestelde, "Omdat aan de parkeernorm dient te worden voldaan binnen het plangebied is de parallelweg opgenomen in het plangebied (bestemming Verkeer). Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm en de parkeernota van de gemeente Vught" valt in dat kader dan ook niet te volgen. Het plan voldoet niet en om die reden wordt de parallelweg in het plan betrokken.
2. Bezwaarmakers geven aan dat buiten het feit dat er dan nog niet duidelijk is in hoeverre er dan meer parkeergelegenheid is, dit ook indruist tegen een deugdelijke ruimtelijke ordening. De norm halen door middel van het uitvergroten van het plangebied is in strijd daarmee. Op grond van bovenstaande dient te worden geconcludeerd dat het plan geen doorgang kan vinden dan wel dat er alsnog een voorziening wordt getroffen om voldoende parkeergelegenheid in het plan op te nemen. Zonder dat bezwaarmakers daar overlast van ondervinden.

3. Antwoord Gemeente

1. De Parallelweg is onderdeel van het plangebied en is om die reden ook meegenomen in het zoekgebied voor het realiseren van de parkeerplaatsen. Het aantal woningen is echter het uitgangspunt voor het aantal parkeerplaatsen. De omschrijving wordt aangepast in de toelichting. Voor het plan zijn in totaal 53 parkeerplaatsen nodig. De afronding naar 52 zoals vermeld in het bestemmingsplan is inderdaad niet juist. Dit wordt aangepast in de toelichting. Zie verder beantwoording bij 2.
2. Bij nadere concretisering van het ontwerp is duidelijk geworden dat er meer dan 53 parkplaatsen gerealiseerd kunnen worden. In totaal komen er 57 Waarvan nu ook een aantal op eigen terrein worden gerealiseerd. Hierdoor wordt de groene uitstraling van het plan behouden. Hiermee wordt ruim voldaan aan de norm en daarmee aan een goede ruimtelijke ordening.

4. Vrees voor hinder/verstoring uitzicht

1. Bezwaarmakers geven aan dat achter hun woning 4 parkeerplaatsen worden aangelegd ten behoeve van het voldoen aan de parkeernorm. Hier is geen bezwaar tegen. Het bezwaar is tegen de carport van meer dan 6 meter hoog, op vrij korte afstand van de tuin van bezwaarmakers. Het woongenot wordt hierdoor ernstig verstoord met betrekking tot het uitzichtaspect. Het plan geeft geen blijk van de noodzaak voor het opnemen van deze bebouwingmogelijkheden op die plek in de voorschriften. Bezwaarmakers verzoeken de voorschriften aan te passen op dit punt.
2. Bezwaarmakers geven een ander alternatief aan met betrekking tot de ontsluiting van de nieuwe woningen direct naar de bestaande parallelweg of doorgaande weg. Dit zou zelfs de noodzaak voor een weg achter het hun van bezwaarmakers wegnemen en genoeg ruimte creëren voor parkeerplaatsen aan de voorzijde van de nieuwe woningen zoals in alle andere blokken gebeurt.

4. Antwoord Gemeente

1. In Nederland is er geen recht op blijvend uitzicht. Echter, vanuit de beeldkwaliteit van de nieuwbouw is er geen bezwaar om de carports lager uit te voeren. De hoogte van de carports wordt aangepast in de regels van het bestemmingsplan. De hoogte wordt gemaximeerd op 3 meter en de carports mogen alleen met een plat dak worden uitgevoerd.
2. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveilig beoordeeld. Beleidsuitgangspunt bij een gebiedsontsluitingsweg is het zo veel mogelijk beperken van aansluitingen met zijwegen. Een extra aansluiting van de parallelweg op de Postweg is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

5. Bezwaarmakers vrezen dat hun woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan

Bezwaarmakers geven aan dat nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, het nadeel zo klein mogelijk dient te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

5. Antwoord Gemeente

Met betrekking tot uw zienswijzen tot verkeer en het aantal woningen verwijzen wij u naar de beantwoording hiervan hierboven. Hiermee wordt gemeente inziens tegemoet gekomen aan de wens voor een nadere onderbouwing en daarmee de borging van een goede ruimtelijke ordening.

Het staat bezwaarmakers vrij een planschade verzoek in te dienen bij de gemeente. Een verzoek om planschade kan worden ingediend vanaf dat het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is tot 5 jaar erna. Dit is een aparte procedure en wordt afgehandeld volgens de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade van de gemeente Vught.

6. Onvoldoende onderzocht of het bestemmingsplan financieel haalbaar is

Bezwaarmakers stellen dat onduidelijk is of er in de gemeente voldoende belangstelling is voor een uitbreiding van het aantal woningen in deze prijs categorie. Gevraagd wordt om alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid en het plan daarmee te onderbouwen.

6. Antwoord Gemeente

In bijlage 1 van deze nota is een overzicht toegevoegd van de belangstelling in september 2017 voor de diverse woningtypen. Hieruit blijkt dat er nu al veel interesse is voor alle woningen.

7. Bezwaarmakers vragen u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen

Dan wel tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.

7. Antwoord Gemeente

Het plan wordt op de hierboven benoemde punten aangepast en ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Zienswijze 6

1. Rechtszekerheid

Bezwaarmakers geven aan dat in het ontwerpbestemmingsplan de ontsluiting niet duidelijk naar voren komt, terwijl dit een grote invloed zal hebben op de verkeersstroom en leefomgeving voor de huizen aan de Louise de Colignyalaan – waar de woning van bezwaarmakers op de hoek Juliana van Stolberlaan en Louise de Colignyalaan direct aan grenst. Het ontwerp bestemmingsplan is derhalve niet helder en ondubbelzinnig, waardoor zij stellen dat zij in hun rechtszekerheid worden aangetast.

1. Antwoord Gemeente

In het ontwerp bestemmingsplan is de ontsluiting niet duidelijk genoeg weergegeven. Het ontwerp van de ontsluiting zal in het vast te stellen plan helder worden omschreven en verbeeld in de toelichting.

2. Verslechtering verkeersveiligheid

1. Bezwaarmakers geven aan doordat de Postweg inmiddels als een gebiedsontsluitingsweg is bestempeld, de verkeerssituatie in het zeer kinderrijk Stadhouderspark ronduit gevaarlijk is geworden. De snelheid ligt structureel te hoog en het aantal verkeersbewegingen is fors. Hier wordt aandacht voor gevraagd.
2. Bezwaarmakers stellen dat door nu ook de Louise de Colignyalaan als belangrijke verkeersader voor Kamers I te gebruiken, ook in het deelgebied Parkbos de verkeerssituatie door de verkeerstoename verslechtert. Dat reeds eerder is afgezien van rotondes op zowel de kruising van Kampdijklaan-Postweg als Louise de Colignyalaan-Postweg achten bezwaarmakers passend. Echter, de toegang tot de Louise de Colignyalaan zou hen inziens eveneens gebaat zijn bij drempels, zoals deze ook bij de Kampdijklaan. Vanwege de vaagheden in de bestaande plannen vernemen bezwaarmakers graag op welke termijn de ventweg Juliana van stolberglaan zal doodlopen ter hoogte van hun huis (nr 72), zoals in eerder plannen is aangegeven. De huidige situatie is zeer gevaarlijk aangezien verkeer vanaf diverse richtingen de ventweg met hoge snelheden inrijdt. Met dagelijks veel jonge overstekende kinderen is hierdoor het risico op ernstige verkeersongevallen onverantwoord groot.

2. Antwoord Gemeente

1. De Postweg is een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/uur. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van maximaal 10.000 motorvoertuigen op deze weg toegestaan. Uit de verkeerstelling (2017) blijkt dat er op de Postweg (wegvak tussen Louise de Colignyalaan en Amalia van Solmslaan) circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal rijden en de V85 van het verkeer 56 km/uur is en de gemiddelde snelheid 46 km/uur. Van een (te) hoge verkeersintensiteit is hierdoor geen sprake. Ook is de gemeten snelheid voor gemeente geen aanleiding om snelheidsremmende maatregelen aan te leggen.

2. De aansluiting Louise de Coligny laan – Postweg wordt, net zoals de aansluiting Kampdijk laan – Postweg voorzien van een inritconstructie. Het afsluiten van de parallelweg ter hoogte van de woning Juliana van Stolberg laan 72 heeft geen relatie met het bestemmingsplan.

3. Toename van het aantal woningen

1. Bezwaarmakers hebben met verbazing geconstateerd dat in plaats van de te realiseren 18 woningen op basis van het bestemmingsplan Stadhouderspark het onderhavige ontwerpplan thans voorziet in de mogelijkheid om in totaal 32 woningen te realiseren. Hiermee zal ook de verkeersdrukte voor Kamer I – die volgens het plan via de Louise de Coligny laan wordt geleid – uiteraard verdubbelen. Tevens zal de beeldkwaliteit van Stadhouderspark aanzienlijk afnemen, doordat de grotere bouwdichtheid het groene karakter en de ruimtelijkheid van Stadhouderspark beperken.
2. Bezwaarmakers vinden dit zeer onwenselijk, aangezien zij uitdrukkelijk vanwege het groen karakter en de rust en veiligheid voor hun jonge kinderen vanuit de randstad naar Stadhouderspark in Vught zijn verhuisd. Zowel de verkeerstoename als de bouwdichtheid als gevolg van de toegenomen aantal woningen voor Kamers I zullen een negatieve impact hebben op de kwaliteit van de leefomgeving en de waarde van de woning. Hierbij wordt verzocht het te aantal te realiseren woningen op 18 wordt gehandhaafd of tenminste een deugdelijke en valide onderbouwing voor deze cruciale wijziging te ontvangen.

3. Antwoord Gemeente

1. De aanleiding voor de aanpassing van 20 naar 30 woningen ligt in de maatschappelijke discussie over welke woningwensen er zijn in de gemeente Vught. Op 19 maart 2015 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen in het kader van het Meerjarenplan Woningbouw 2015-2018. Daarin heeft het college verzocht om voor de strook Klaassen het programma aan te passen in een mix van een aantal seniorenwoningen met betaalbare koopwoningen voor onder andere de doelgroep starters. Na de zomer van 2015 is het college gestart met de voorbereiding van de locatieontwikkeling. Om tot een aanpak te komen is er overleg geweest met diverse partijen (o.a. BPD, SIR-55 en Ouderen Samen) over de ontwikkelmogelijkheden op de locatie. Ook is onderzoek gedaan naar de wijze van marktbenadering en hoe om te gaan met de bestaande kaders zoals het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Recent heeft het college ten slotte nog een afweging gemaakt over het beoogde woningprogramma voor de locatie in relatie tot de recente ontwikkelingen in Stadhouderspark fase 2. Dit heeft in mei 2016 geresulteerd in een afwijking van het besluit van 19 maart 2015, waarbij voor plan Kamers 1 nu uitgegaan wordt van middeldure koop en senioren woningen. Dit besluit is door de raad op 9 juni 2016 overgenomen bij vaststelling van de Woonvisie 2016 en werd het uitgangspunt bij de besprekingen met BPD. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een plan met 32 woningen voor middeldure koop en seniorenwoningen.
2. Het huidige beeldkwaliteitsplan voor de locatie is gebaseerd op het oude plan uit 2006 en sluit niet meer aan op de invulling die nu beoogd is. Daarom zijn nieuwe beeldkwaliteitskaders opgesteld. Het is belangrijk dat het te realiseren plan een hoge ruimtelijke kwaliteit krijgt omdat het met de ligging aan de Postweg een belangrijke entree

van Vught vormt. Aan de andere kant is flexibiliteit in regelgeving gewenst. Belangrijke kwaliteiten (o.a. inpassing bestaande groensingels gewenste aanzicht vanaf de Postweg en doorzicht naar het achterliggende gebied) blijven wel gegarandeerd.

4. Planschadeverzoek

Bezwaarmakers geven aan wanneer de ongewijzigde vaststelling van dit ontwerpbestemmingsplan doorgang vindt men helaas genoodzaakt een planschadeverzoek in te dienen. Zij willen graag op de hoogte worden gehouden omtrent de ontwikkeling van Kamers I en uiteraard tevens omtrent de ontwikkelingen van Stadhouderspark in het algemeen. Derhalve stellen zij zich graag beschikbaar om hierover mee te denken en van gedachten te wisselen.

4. Antwoord Gemeente

Het staat bezwaarmakers vrij een planschade verzoek in te dienen bij de gemeente. Een verzoek om planschade kan worden ingediend vanaf dat het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is tot 5 jaar erna. Dit is een aparte procedure en wordt afgehandeld volgens de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade van de gemeente Vught.

Met betrekking tot het inrichtingsplan zal op korte termijn bekeken worden wanneer een moment gepland wordt om de omwonenden hierin mee te nemen.

Zienswijze 7

1. Ontsluiting

Bezwaarmakers geven aan dat de nieuw te bouwen wijk via de Postweg wordt ontsloten. Er is vanuit het naastgelegen deelgebied Parkbos een weg met eenrichtingsverkeer voorzien. Deze sluit via de parallelweg aan op de Postweg. Zowel de parallelweg als de Postweg zijn als verkeersbestemming opgenomen in het aangrenzende bestemmingsplan Stadhouderspark en deel (parallelweg) ook in onderhavige plan.

Deze verkeerssituatie baart bezwaarmakers zorgen op meerdere punten:

1. Bezwaarmakers stellen dat het ontwerpbestemmingsplan zoals dat er nu ligt zorgt voor fiks meer bewoners en dus veel meer auto's en verkeersbewegingen dan in de huidige situatie. De toenemende verkeersdruk kan niet goed worden opgevangen middels de nu gekozen ontsluiting. Voor de ontsluitingsweg wordt uitgegaan van een aanrijroute die voert langs de achtertuinen van de Louise de Colignylaan 1 tot en met 7. Dit verbaast hen zeer. Deze woningen komen met dit ontwerp op een rotonde te liggen.
2. Voorts zorgt de toegenomen verkeersdruk aan de voorzijde voor de woningen volgens bezwaarmakers voor een onhoudbare situatie in een toch al zeer smalle straat. Bezwaarmakers spreken de wens uit dat de ontsluiting wordt gerealiseerd via de ventweg van en naar de Postweg, met een extra zijstraat, zodat het verkeer richting dit bestemmingsplan niet via de Louise de Colignylaan wordt ontsloten.
3. Bezwaarmakers stellen dat het huidige plan geen onderbouwing biedt voor het aspect verkeer, de gekozen ontsluiting, én de verkeersveiligheid. Om deze reden kan het plan op deze wijze niet in stand blijven. Het plan ontbeert een deugdelijke onderbouwing in ruimtelijk opzicht voor de afwikkeling van verkeer afkomstig van het nieuwe plan. Er kan hier niet worden volstaan met een uitleg over de ontsluiting en een verwijzing naar het vervoersplan. Ter plaatse moet de situatie concreet worden bekeken, alternatieven worden afgewogen waarna na gedegen onderzoek een zorgvuldig besluit daarover kan worden genoemd. De verkeerssituatie bij het oversteken van de Postweg richting de speeltuin en de school is reeds zeer onveilig. Met toename van het overstekende verkeer bij deze kruising zal dit verder toenemen. Ook de veiligheid van fietsers is in het geding, komende van het fietspad de Dillenburglaan, die worden samengevoegd met het autoverkeer. Bezwaarmakers verzoeken het plan aan te passen met in achtname van bovenstaande.

1. Antwoord Gemeente

1. De Louise de Colignylaan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal), valt ruim binnen de gestelde norm. Van verkeersonveiligheid en/of onevenredige

verkeersintensiteiten is hierdoor geen sprake. Dit nog even toevoegen aan de toelichting? Ventweg.

2. De verkeerssituatie is ter plaatse bekeken. Ook zijn mogelijke alternatieven waaronder een rechtstreekse aansluiting van de parallelweg op de Postweg beoordeeld. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveiliger dan de mogelijke alternatieven beoordeeld.
3. Zie antwoord bij punt 2.

Zienswijze 8

1. Veiligheid van kinderen en fietsers komt in het geding

Bezwaarmaker stelt dat door het verkeer naar de Kamers I door de Louise de Coligny laan te leiden het aantal auto's dat de kruising met het fietspad Dillenburglaan passeert aanzienlijk toeneemt. Dit fietspad is bij uitstek een pad dat uitnodigt tot het leren fietsen van jonge kinderen, vanwege de toegankelijkheid voor auto's. Echter heeft de term 'leren fietsen' al aan dat hier met enige regelmaat jonge kinderen de Louise de Coligny laan op rijden zonder oog voor het gevaar van autoverkeer, of vanwege het ontbreken van volledige controle van de iets waarop zij aan het rijden zijn. Tel daarbij op dat het pad vanwege zijn licht aflopende verloop ook er uitnodigend is voor het gebruik van skateboards, bolderkarren etc. en het verhoogde risico op ongelukken met elke auto die hier extra passeert behoeft hen inziens geen verder toelichting.

1. Antwoord Gemeente

Heeft geen relatie met het bestemmingsplan.

2. Veiligheid fietsverkeer richting scholen Molenven en Koningslinde

Bezwaarmakers stellen dat elke ochtend blijkt dat de Louise de Coligny laan gezien de aansluiting op en de oversteek mogelijkheid van de Postweg, een door kinderen en ouders zeer druk befietste route is. Al menigmaal hebben zij zich afgevraagd wanneer hier het eerste ongeluk plaatsvindt. De situatie is ter plaatse dusdanig onoverzichtelijk en onduidelijk door het kruisen van twee drukken straten i.c.m. een parallelweg met fiets- en autoverkeer, dat zich daar ook nog bijvoegt, dat deze inrichting vraagt om incidenten. Een aanpassing van deze verkeerssituatie die minder chaotisch is zou voor alle partijen een uitkomst, meer nog, een zegen zijn.

2. Antwoord gemeente

Heeft geen relatie met het bestemmingsplan.

3. Uitbreiding Kamers 2 op tennisvelden Enexis

Bezwaarmakers merken op dat in het nu ter inzage liggende deelgebied ontwerp de mogelijkheid bestaat om toekomstgericht te plannen. Daarmee stellen zij dat de gemeente zelf melding maakt van toekomstige uitbreiding, maar wordt er nog niet nagedacht over de ontsluiting van dat betreffende deelgebied. Bezwaarmakers zijn er van overtuigd dat het verkeer van en naar de toekomstige uitbreiding Kamers 2 eveneens via de Louise de Coligny laan zal voeren als hiervoor geen andere voorziening wordt getroffen binnen het ontwerp van deelgebied Kamers 1. Immers zal men tegen die tijd geen woningen slopen om een alternatieve ontsluiting mogelijk te kunnen maken. Daarmee worde de verkeersdruk en de eerder genoemde problematiek t.a.v. veiligheid onder punten 1 en 2 alleen maar groter.

3. Antwoord Gemeente

De Louise de Coligny laan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal), valt ruim binnen de gestelde norm. Voor de ontwikkeling van Kamers 2 betekent dit ook dat er nog een ruime marge is voor het toevoegen van verkeersbewegingen. Op dit moment zijn er nog geen (verkeers-)gegevens bekend van de ontwikkeling van de gronden van Kamers 2. Als blijkt dat de verkeersveiligheid en/of doorstroming als gevolg van deze of andere toekomstige ontwikkelingen in het gedrag komen, worden er te zijner tijd (verkeers-)maatregelen genomen om de verkeersveiligheid en/of doorstroming te waarborgen.

4. Voorstel tot alternatieve ontsluiting

Bezwaarmakers geven de volgende suggestie. Richt de aansluiting van de Louise de Coligny laan op de Postweg in als een oversteekmogelijkheid uitsluitend voor fietsers en voetgangers. Vergelijkbaar met de aansluiting Postweg – Willem de Rijke laan. Richt vervolgens een nieuwe afslag voor auto's in ter plaatse van de nieuwe ontsluitingsweg "Kamers 1", die achter de woningen Louise de Coligny laan 1 t/m 7 leidt. Richt Kamers 1 vervolgens zo in dat ook hier de woningen met de achtertuinen aan deze ontsluitingsweg liggen, en de overlast is voor alle betrokkenen geminimaliseerd.

4. Antwoord Gemeente

Vanuit verkeerskundig oogpunt is er geen noodzaak voor een alternatieve ontsluiting. De verkeerssituatie is ter plaatsen bekeken. Ook zijn mogelijke alternatieven beoordeeld. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveiliger dan de mogelijke alternatieven beoordeeld.

5. Bestemmingsplantoets

1. Bezwaarmakers stellen dat het bestemmingsplan Kamer 1 een binnenplanse afwijking betreft van het moederplan Stadhouderspark. Tevens geven zij aan dat er in de wetgeving omtrent binnenplanse afwijkingen gesproken wordt over kaders die vastgelegd moeten zijn in het moederplan zelf. Verzocht wordt aan te geven waar deze kaders terug te vinden zijn en wat hierin is vastgelegd. Deze moeten volgens de Wabo objectief toetsbaar zijn. Bezwaarmakers stellen dat zij diverse argumenteringen vinden die niet objectief toetsbaar zijn c.q. überhaupt niet te toetsen zijn. Zo ligt het in de lijn der verwachting dat met de huidige ontsluitingsroute erg veel remmen en optrekken in de hand gewerkt wordt door het overbodige veel bochtenwerk in deze route. Geluidsoverlast neem exponentieel toe en de luchtkwaliteit zal aanzienlijk verslechteren op de kruising Louise de Colignylaan – Dillenburglaan.
2. Bezwaarmakers stellen dat er met betrekking tot de ontsluitingsroute en de parkeerdruk geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
3. Bezwaarmakers stellen daarnaast dat er geen sprake is van zorgvuldige belangenafweging. Zeker met betrekking tot direct omwonenden.
4. Bezwaarmakers stellen dat het plan niet voldoet aan de parkeernorm.

5. Antwoord Gemeente

1. Het bestemmingsplan Kamers 1 is geen binnenplanse afwijking van het moederplan. Een binnenplanse afwijking kan met een reguliere procedure doorlopen worden. Dat is hier geenszins het geval. In het moederplan is vastgelegd dat uitwerking kan geschieden voor maximaal 18 woningen. In dit geval gaat het om 32 woningen. Hiervoor moet ten allen tijden en nieuwe bestemmingsplanprocedure voor doorlopen worden. De kaders zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
2. Zowel de ontsluitingsroutes als het aantal parkeerplaatsen voldoen aan het gestelde beleid. Er worden zelfs meer parkeerplaatsen aangelegd dan nodig, 57 in plaats van 53.
3. Het grootste gedeelte van de inhoudelijke planontwikkeling is tot stand gekomen voordat bewoners er zijn komen wonen. Erkent wordt dat het wenselijk was geweest de kennisgeving van het voorontwerp bestemmingsplan met direct omwonenden te delen. Dit naast de reguliere publicatie.
4. Zie antwoord bij 2.

Zienswijze 9

1. Verkeer

“Het verkeer wordt ontsloten via de parallelweg langs de Postweg, welke in uitgaande richting een aansluiting op de Postweg krijgt. Auto's komen via de bestaande kruising met de Louise de Coligny laan via de Parkbos het gebied binnen.”

1. Bezwaarmakers voorzien hierdoor een significante toename in de verkeersbewegingen op de Louise de Coligny laan. Ongeacht of het nu om 18 of 32 woningen gaat is dit voor hen onacceptabel.
2. Bezwaarmakers stellen voor dat een toegang tot deelgebied Kamers 1 wordt verschaft via de ventweg parallel aan de Postweg zodat de Louise de Coligny laan wordt ontlast.
3. Verder geven bezwaarmakers aan dat zij de Gemeente er meermaals op geattendeerd hebben dat reeds nu sprake is van een verkeersonveilige situatie ter hoogte van de kruising Dillenburglaan (fietspad) en Louise de Coligny laan. Het voet- en fietsverkeer mengt hier met het gemotoriseerde verkeer. Ondanks dat het hier een 30 km zone betreft wordt hier regelmatig te hard gereden. Snelheid beperkende maatregelen zijn hier noodzakelijk.
4. De ontsluiting zoals voorgesteld in bestemmingsplan Kamers I zal hier alleen maar negatief aan bijdragen.

1. Antwoord Gemeente

1. De Louise de Coligny laan is volgens het vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan (VVP) een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegestaan op een dergelijke weg. In het plandeel Parkbos worden in de definitieve situatie 147 woningen gerealiseerd. Uitgaande van 8 verkeersbewegingen per woning (bron: CROW publicatie 317), betekent dit dat er circa 1200 verkeersbewegingen zijn per etmaal. Het toevoegen van de verkeersbewegingen ten behoeve van het ontsluiten van Kamers 1 (256 per etmaal), valt ruim binnen de gestelde norm. Van verkeersonveiligheid en/of onevenredige verkeersintensiteiten is hierdoor geen sprake. Dit nog even toevoegen aan de toelichting? Ventweg.
2. De verkeerssituatie is ter plaatsen bekeken. Ook zijn mogelijke alternatieven waaronder een rechtstreekse aansluiting van de parallelweg op de Postweg beoordeeld. De voorgestelde ontsluiting is door de gemeente als verkeersveiliger dan de mogelijke alternatieven beoordeeld.
3. Heeft geen relatie met het bestemmingsplan.
4. Gemeente neemt dit standpunt voor kennisgeving aan.

Zienswijze 10

Bezwaarmakers wijzen op de vaststelling van het huidige bestemmingsplan dat in november 2009 door de Raad van State is bekrachtigd. Op het onderhavige terrein worden 16 woningen voorzien. Een verdubbeling van het aantal woningen, het in grote mate afwijken van de door de Raad van state bevestigde spelregels en het compleet negeren van omwonden nopen hen tot het indienen van deze zienswijze.

1. Bezwaarmaker stelt dat de gemeente op geen enkele wijze overleg heeft gehad met om- en aanwonenden. Bezwaarmaker vindt dit onbehoorlijk. Er wordt vanuit gegaan dat, als de hoogste instantie heeft bepaald wat er gaat gebeuren in een bepaald gebied, het ook daadwerkelijk zo wordt uitgevoerd.
2. Bezwaarmaker kan geen deugdelijke onderbouwing vinden voor de rechtvaardiging van een verdubbeling van het aantal woningen.
3. Bezwaarmaker kan geen deugdelijke onderbouwing vinden voor de afwijking van hetgeen in het bestemmingsplan staat, namelijk dat alle voordeuren naar de Postweg gericht moeten zijn. De regel wordt volledig genegeerd.
4. Bezwaarmaker kan geen deugdelijke onderbouwing vinden voor de afwijking van het programma van tweekappers. In het Klaverblad van afgelopen week heeft de lokale makelaar Tjeerd Zijlstra zelfs nog betoogd dat er juist een tekort is aan dit soort woningen.
5. Bezwaarmaker stelt dat de parkeernorm wordt overschreden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bezwaarmaker stelt daarbij dat er al een hoge parkeerdruk is in het Stadhouderspark, niet in de laatste plaats omdat de gemeente weer eens geen stoepen en parkeerhavens heeft gerealiseerd. Het is wachten op ongelukken.
6. Bezwaarmaker vreest dat schade te zullen lijden als gevolg van het plan. Dat zal in ieder geval schade zijn vanwege waardevermindering van het huis. Bij voorbaat wordt een beroep gedaan op planschade.
7. Bezwaarmaker verzoekt de gemeenteraad om niet over te gaan tot vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan. Rechtszekerheid wordt hier met voeten getreden.

1. Antwoord Gemeente

Het moederplan biedt een uitwerkingsbevoegdheid voor 18 woningen. Een gedeelte van de strook is reeds bebouwd met twee woningen. Uitgangspunt voor het uitwerkingsplan waren inderdaad nog 16 woningen. Nadere toelichting vind u terug in de ambtshalve wijzigingen onder punt 1.

1. 1 en 2. De aanleiding voor de aanpassing van 20 naar 30 woningen ligt in de maatschappelijke discussie over welke woningwensen er zijn in de gemeente Vught. Op 19 maart 2015 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen in het kader van het Meerjarenplan Woningbouw 2015-2018. Daarin heeft het college verzocht om voor de strook Klaassen het programma aan te passen in een mix van een aantal seniorenwoningen met betaalbare koopwoningen voor onder andere de doelgroep starters.
2. Na de zomer van 2015 is het college gestart met de voorbereiding van de locatieontwikkeling. Om tot een aanpak te komen is er overleg geweest met diverse partijen (o.a. BPD, SIR-55 en Ouderen Samen) over de ontwikkelmogelijkheden op de locatie. Ook is onderzoek gedaan naar de wijze van marktbenadering en hoe om te gaan met de bestaande kaders zoals het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Recent heeft het college ten slotte

nog een afweging gemaakt over het beoogde woningprogramma voor de locatie in relatie tot de recente ontwikkelingen in Stadhouderspark fase 2. Dit heeft in mei 2016 geresulteerd in een afwijking van het besluit van 19 maart 2015, waarbij voor plan Kamers 1 nu uitgegaan wordt van middeldure koop en senioren woningen. Dit besluit is door de raad op 9 juni 2016 overgenomen bij vaststelling van de Woonvisie 2016 en werd het uitgangspunt bij de besprekingen met BPD. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een plan met 32 woningen voor middeldure koop en seniorenwoningen. Gemeente beaamt dat het informeren van omwonenden directer had kunnen plaatsvinden, dan alleen via de verplichte communicatie kanalen.

3. Het huidige beeldkwaliteitsplan voor de locatie is gebaseerd op het oude plan uit 2006 en sluit niet meer aan op de invulling die nu beoogd is. Daarom zijn nieuwe beeldkwaliteitskaders opgesteld. Gemeente vindt het belangrijk dat het te realiseren plan een hoge ruimtelijke kwaliteit krijgt, omdat het met de ligging aan de Postweg een belangrijke entree van Vught vormt. Aan de andere kant is flexibiliteit in regelgeving gewenst. Hoewel een aantal woningen niet met de voordeur naar de Postweg zijn gesitueerd, blijft het merendeel van de voordeuren gericht naar de Postweg. De stelling dat deze regel volledig genegeerd wordt is niet juist.
4. Gemeente wordt regelmatig door de koepelorganisatie NVM geïnformeerd over de woningmarkt. Uit deze cijfers blijkt niet dat er sprake is van een overspannen markt voor tweekappers. De verkooptijd en prijsontwikkeling voor dit type houden gelijke tred met de ontwikkeling van de Vughtse woningmarkt als geheel.
5. De stelling dat de parkeernorm overschreden wordt ten opzichte van het bestemmingsplan is hier niet relevant, omdat het hier een nieuw plan betreft waarbij een andere berekening hoort. De parkeernorm in zowel in Stadhouderspark als in Kamers 1 voldoen aan het vastgestelde beleid. Aanvullend merken wij op dat bezwaarmaker geen direct belang heeft op het onderwerp parkeren, gelet op de situering van zijn perceel en de afstand tot het plangebied.
6. Het staat bezwaarmakers vrij een planschade verzoek in te dienen bij de gemeente. Een verzoek om planschade kan worden ingediend vanaf dat het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is tot 5 jaar erna. Dit is een aparte procedure en wordt afgehandeld volgens de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade van de gemeente Vught.
7. Mede dankzij uw zienswijze wordt het bestemmingsplan gewijzigd en beter onderbouwd ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Zienswijze 11

1. Onvoldoende onderzoek en motivering voor herziening

1. Bezwaarmaker merkt op dat zij ten tijde van de aankoop van het perceel, onderzoek hebben verricht naar het vigerende bestemmingsplan. Daarbij hebben zij geconstateerd dat op grond van het vigerende bestemmingsplan ter plaatse na uitwerking van het plan maximaal 18 vrijstaande dan wel half vrijstaande woningen gerealiseerd zouden mogen worden, waarbij de woningen dienen te worden georiënteerd op de aangrenzende bestemming 'verkeer' (lees: de Postweg). Gelet op het feit dat van die 18 woningen er al twee op andere wijze vergund waren, was de verwachting dat er in het plangebied na uitwerking van het bestemmingsplan 16 vrijstaande of half-vrijstaande woningen gerealiseerd zouden worden alleszins gerechtvaardigd.
2. Bezwaarmaker stelt dat een logische vervolgstap dan zou zijn om uitvoering te geven aan deze uitwerkingsbevoegdheid. Uit het ontwerpplan volgt echter dat er een wezenlijke afwijking wordt beoogd. Het ontwerp voorziet in de realisatie van 32 woningen, die voor wat betreft de oriëntatie voor een aanzienlijk deel niet op de Postweg zijn gericht. Dat impliceert dat het aantal woningen vrijwel wordt verdubbeld ten opzichte van het oorspronkelijke plan en dat ingrijpend wordt afgeweken van het stedenbouwkundig concept.
3. Bezwaarmaker stelt dat een dergelijke afwijking een krachtige motivering behoeft. Bezwaarmaker heeft dit aspect ook aan de orde gesteld in hun inspraakreactie. In reactie daarop is zijdens de gemeente gesteld dat men zich baseert op twee onderzoeken: een onderzoek van de gemeente 's-Hertogenbosch uit 2015 en een onderzoek van (nota bene) de verantwoordelijk ontwikkelaar zelf dat zou dateren uit begin 2017. Bezwaarmakers merken op dat dit laatste onderzoek niet ter inzage is gelegd, zodat er geen inzicht bestaat in de deugdelijkheid en in de vraagstelling die aan het rapport ten grondslag zou hebben gelegen. Dat het onderzoek is verricht door een partij die een eigen en rechtstreeks belang heeft bij de uitkomst ervan verdient eveneens aantekening. Uit hetgeen hiervoor is gesteld volgt dat het besluit om af te wijken van de destijds weloverwogen gekozen uitgangspunten in het bestemmingsplan Stadhouderspark Vught, is gebaseerd op een gedateerd onderzoek (daterend uit een periode toen de woningmarkt nog wezenlijk anders was dan de huidige woningmarkt) en een niet nader bekend gemaakt rapport, afkomstig van de initiatiefnemer van de beoogde ontwikkeling. Dat is onvoldoende.
4. Bezwaarmaker geeft aan dat er vanuit de markt signalen komen waaruit volgt dat er juist grote behoefte bestaan aan de realisatie van tweekappers. Verwezen wordt naar het interview met makelaar Zijlstra in het Klaverblad van begin november 2017 (bijlage). Hierin wordt geconstateerd dat er in Vught in de koopsector, gezien de vraag, vooral behoefte is aan iets meer duurdere tweekappers. Deze behoefte uit de markt kan uitstekend worden ingevuld in het onderhavige plangebied, en sluit aan op het bestaande planologische regime.
5. Bezwaarmaker stelt dat toegegeven kan worden dat de woningmarkt in de afgelopen jaar sterk is gewijzigd en dat – anders dan voorheen – onderzoeken naar de woningbehoefte sterk in actualiteitswaarde afnemen door de snel veranderende vraag. Uw gemeenteraad dient zijn afwegingen en overwegingen voor een aanpassing van het planologische regime goed te motiveren en dient de daaraan ten grondslag liggende rapportage kritisch te beschouwen.

6. Bezwaarmaker stelt dat deze kritische beschouwing ertoe leidt dat vooralsnog onvoldoende vaststaat dat er aanleiding bestaat tot een aanpassing van het planologische regime, omdat het huidige regime (na uitwerking)) voorziet in een concrete en actuele behoefte, waarvan allerminst vaststaat dat deze kleiner is dan de behoefte die het ontwerpplan wil invullen. Indien er daarnaast nog behoefte bestaat aan de woningen die in het ontwerpplan zijn voorzien, dan ligt het voor de hand om die behoefte in te vullen op andere locaties, die nog niet zijn voorzien van een bestemming die in een concrete behoefte voorziet. Het zou op zijn zachts gezegd merkwaardig zijn als er binnenkort elders in Vught een locatie wordt aangewezen voor de realisatie van circa 16 tweekappers.

1. Antwoord Gemeente

1. Het uitgangspunt van 16 woningen voor het overgebleven gebied is vanuit het oude bestemmingsplan inderdaad het juiste uitgangspunt. Zie voor nadere aanpassing van de toelichting, de ambtshalve wijziging onder punt 1.
2. Op 19 maart 2015 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen in het kader van het Meerjarenplan Woningbouw 2015-2018. Daarin heeft het college verzocht om voor de strook Klaassen het programma aan te passen in een mix van een aantal seniorenwoningen met betaalbare koopwoningen voor onder andere de doelgroep starters. Na de zomer van 2015 is het college gestart met de voorbereiding van de locatieontwikkeling. Om tot een aanpak te komen is er overleg geweest met diverse partijen (o.a. BPD, SIR-55 en Ouderen Samen) over de ontwikkelmogelijkheden op de locatie. Ook is onderzoek gedaan naar de wijze van marktbenadering en hoe om te gaan met de bestaande kaders zoals het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Recent heeft het college ten slotte nog een afweging gemaakt over het beoogde woningprogramma voor de locatie in relatie tot de recente ontwikkelingen in Stadhouderspark fase 2. Dit heeft in mei 2016 geresulteerd in een afwijking van het besluit van 19 maart 2015, waarbij voor plan Kamers 1 nu uitgegaan wordt van middeldure koop en senioren woningen. Dit besluit is door de raad op 9 juni 2016 overgenomen bij vaststelling van de Woonvisie 2016 en werd het uitgangspunt bij de besprekingen met BPD. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een plan met 32 woningen voor middeldure koop en seniorenwoningen. Het huidige beeldkwaliteitsplan voor de locatie is gebaseerd op het oude plan uit 2006 en sluit niet meer aan op de invulling die nu beoogd is. Daarom zijn nieuwe beeldkwaliteitskaders opgesteld. Gemeente vindt het belangrijk dat het te realiseren plan een hoge ruimtelijke kwaliteit krijgt omdat het met de ligging aan de Postweg een belangrijke entree van Vught vormt. Aan de andere kant is flexibiliteit in regelgeving gewenst. Belangrijke kwaliteiten (o.a. inpassing bestaande groensingels gewenste aanzicht vanaf de Postweg en doorzicht naar het achterliggende gebied) blijven wel gegarandeerd.
3. Het volgens bezwaarmakers gedateerde rapport "Woonwensen 2015 gemeente Vught" is niet gebaseerd op de woningbehoefte maar op de woonwensen van inwoners van de gemeente Vught. Waar de concrete vraag naar woningen -zoals insprekers ook stellen- dynamisch is, blijken woonwensen door de tijd heen juist behoorlijk constant. Op collectief niveau blijken woonwensen uiteindelijk ook een goede voorspeller van verhuisgedrag. Vaak duurt het enkele jaren totdat consumenten hun woonwensen daadwerkelijk kunnen realiseren. De conclusie van insprekers dat het woonwensenonderzoek gedateerd is, delen wij daarom niet.

4. Het onderzoeksrapport van BPD is niet ter inzage gelegd omdat de gemeente hier geen eigenaar van is. Op verzoek van insprekers kan de gemeente BPD toestemming vragen om dit rapport aan insprekers te verstrekken.
5. Gemeente wordt regelmatig door de koepelorganisatie NVM geïnformeerd over de woningmarkt. Uit deze cijfers blijkt niet dat er sprake is van een overspannen markt voor tweekappers. De verkooptijd en prijsontwikkeling voor dit type houden gelijke tred met de ontwikkeling van de Vughtse woningmarkt als geheel.
6. Gemeente beaamt dat de woningmarkt sterk gewijzigd is en dat om die reden het college en de raad in juni 2016 hebben gekozen voor een andere richting dan is vastgelegd in het bestemmingsplan van 2011. Zie hiervoor de toelichting in punt 1.
7. Binnen de ontwikkeling van Stadhouderspark is het plan Kamers 1 een logische afronding langs de Postweg.

2. Parkeerverlast

1. Bezwaarmaker vreest daarnaast dat er sprake zal zijn van parkeerverlast, nu voor de woningen in kwestie wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1,8 resp. 1,6. De woningen die worden gerealiseerd zullen vallen in een hoger prijssegment en het is dan ook aannemelijk dat in vrijwel alle gevallen er twee en soms nog meer auto's per woningen aanwezig zullen zijn. Gegeven het feit dat er in de omgeving geen reële uitwijkingsmogelijkheden zijn. Staat onvoldoende vast of het aantal voorziene parkeerplaatsen voldoende zal blijken.
2. Bezwaarmaker stelt dat in het ontwerp is bepaald dat de parkeerbehoefte ook wordt ingevuld door middel van langsparkeerplaatsen aan de parallelweg langs de Postweg. Vooralsnog staat onvoldoende vast of hier voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd kan worden, mede met het oog op de hierna te bespreken verkeersveiligheid.

2. Antwoord Gemeente

1. Bij het toetsen van ruimtelijke plannen hanteren wij als uitgangspunt de parkeernormen in het vastgestelde parkeerbeleid van de gemeente Vught. Pas na afronding van het plandeel Parkbos en Kamers 1 wordt een evaluatie uitgevoerd van de parkeerpraktijk. Eerder is niet wenselijk, omdat er in de tussentijd geen sprake is van een 'normale' situatie vanwege het vele bouwverkeer. Te zijner tijd wordt bekeken of het toevoegen van extra parkeervoorzieningen noodzakelijk is.
2. Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd is 57. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de norm van 53 parkeerplaatsen die op basis van het vastgestelde beleid noodzakelijk zijn.

3. Ontsluiting

1. Bezwaarmakers vrezen daarnaast verkeersoverlast. Zij wijzen erop dat in de ochtendspits er met name op dit deel van de Postweg (nabij de school) er veel verkeersbewegingen zijn. Het toevoegen van 32 woningen zal – ook en met name in de ochtendspits – zorgen voor een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen met alle gevolgen voor de verkeersveiligheid van dien. Ook op dit punt is het bestemmingplan onvoldoende doordacht.
2. Bezwaarmakers geven aan dat het onduidelijk is hoe de ontsluiting zal gaan plaatsvinden. Met name als de ontsluiting plaatsvindt via de Parallelweg zal dit leiden tot verkeersonveiligheid, gelet op het feit dat deze voornamelijk wordt gebruikt door fietsers die niet of minder bedacht zijn op gemotoriseerd verkeer. Met name in de ochtendspits zal dit tot problemen leiden. Vooralsnog is heur geen of onvoldoende onderzoek naar gedaan.

3. Antwoord Gemeente

1. De Postweg is een gebiedsontsluitingsweg (GOW)) binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/uur. Volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' is een intensiteit van maximaal 10.000 motorvoertuigen op deze weg toegestaan. Uit de verkeerstelling (2017) blijkt dat er op de Postweg (wegvak tussen Louise de Colignylaan en Amalia van Solmslaan) circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal rijden en de V85 van het verkeer 56 km/uur is en de gemiddelde snelheid 46 km/uur. Van een (te) hoge verkeersintensiteit is hierdoor geen sprake. Ook is de gemeten snelheid voor ons geen aanleiding om snelheidsremmende maatregelen aan te leggen.
2. Wij voorzien geen problemen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer als de nieuwe woningen via de parallelweg worden ontsloten.

4. Waterberging

Bezwaarmaker stelt dat het onderhavige bouwplan bijdraag aan de 'verstening' van het desbetreffende gebied. Dat betekent dat er extra ruimte moet worden gemaakt voor de waterberging. Vooralsnog staat allerm minst vast of er voldoende waterberging gerealiseerd kan worden.

4. Antwoord Gemeente

Het Waterschap de Dommel heeft een reactie gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan. Alle opmerkingen over de onderbouwing zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Hiermee voldoet de onderbouwing aan de eisen die worden gesteld aan de afwegingen voor het realiseren van waterberging.

5. Bereikbaarheid perceel bezwaarmakers

Tussen bezwaarmaker en gemeente is enige tijd geleden een grondruil overeengekomen, en er zijn afspraken gemaakt over de aanleg van een trottoir en een verbreding van de weg ter plaatse van zijn perceel. Bezwaarmakers vrezen dat als gevolg van de realisatie van het plan er aanpassingen nodig zijn, waardoor het perceel en parkeerplaatsen niet meer te bereiken zijn op een verkeersveilige manier.

5. Antwoord Gemeente

In het inrichtingsplan wordt rekening gehouden met de gemaakte afspraken. Binnenkort volgt een uitwerking van de uitwegconstructie. Deze wordt met bezwaarmaker gedeeld en besproken.

6. Nabijgelegen bedrijvigheid

Bezwaarmaker geeft aan dat in het ontwerpbestemmingsplan een overzicht wordt gegeven van de nabijgelegen bedrijven en voorzieningen die van invloed zouden kunnen zijn op het woon- en leefklimaat van de te realiseren woningen. Daarbij zijn onder meer de tennisbanen van Enexis genoemd. Terecht wordt geconstateerd dat deze tennisvelden zijn voorzien van verlichting en dat de richtafstanden uit de VNG-brochure worden voerschreden. Op zichzelf kan van de richtafstanden worden afgeweken, maar dat moet volgens vaste jurisprudentie goed worden gemotiveerd. Die motivering schiet tekort. De afwijking wordt gemotiveerd met een aantal toekomst verwachten (op termijn verdwijnen van velden, eventueel te maken afspraken met Enexis over het gebruik) waarvan allerm minst vaststaat dat deze ook worden vervuld.

6. Antwoord Gemeente

In 2019 wordt meer duidelijkheid verwacht over het ontwikkelperspectief met betrekking tot de tennisbanen. Hierdoor voldoet de onderbouwing aan de jurisprudentie die wijst op uitvoering van gewenste ontwikkelingen binnen de gestelde planperiode van 10 jaar.

7. Nabij gelegen woningen

1. Bezwaarmaker constateert t dat er vier woningen zijn voorzien, die direct grenzend aan het eigen perceel. Bezwaarmaker vreest schade te lijden als gevolg daarvan. Die schade zal bestaan uit onder meer schade aan ter plaatste aanwezige bomen, en schade als gevolg van waardevermindering van hun perceel. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheid dat vergunningsvrij tal van bijgebouwen worden gerealiseerd. Met het oog daarop is bezwaarmaker van mening dat het plan in westelijke richting moet opschuiven/inkrimpen, zodat er een grondstrook ontstaat tussen hun perceel en de te realiseren woonpercelen.
2. Bezwaarmaker vindt dat de waardevermindering van het perceel voor het overige moeten worden opgelost met een tegemoetkoming door de gemeente in die schade als bedoeld in artikel 6.1 Wro. Bezwaarmaker stelt dat uit niets blijkt dat er in de planopzet rekening is gehouden met toe te kennen planschadeclaims. Daarmee staat de financiële uitvoerbaarheid van het plan onvoldoende vast.

7. Antwoord Gemeente

1. In kwaliteitskaders is opgenomen dat bestaande bomen gehandhaafd blijven en dat de hoofdbebouwing buiten kroonprojectie gesitueerd moet worden. Bij de bouw wordt rekening gehouden met de wortels van de bomen door het toepassen van een speciale constructie. In een private overeenkomst tussen ontwikkelaar en bewoners van de woningen zal worden opgenomen dat ook bij het vergunningsvrij bouwen deze toepassing geldt.
2. Het staat bezwaarmakers vrij een planschade verzoek in te dienen bij de gemeente. Een verzoek om planschade kan worden ingediend vanaf dat het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is tot 5 jaar erna. Dit is een aparte procedure en wordt afgehandeld volgens de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade van de gemeente Vught. In bijlage 1 is een overzicht toegevoegd van de

belangstelling in september 2017 voor de diverse woningtypen. Hieruit blijkt dat er nu al veel interesse is voor alle woningen.

Ambtshalve wijzigingen

In de toelichting

1. Bij hoofdstuk1 (p3) wijziging toename aantal woningen plangebied.

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Stadhouderspark-Kamers 1', is kleiner dan het onderliggende plangebied in het voorgaande bestemmingsplan 'Stadhouderspark', bestemming Wonen – uit te werken 2). In dit bestemmingsplan behoorde het gedeelte waar nu het projectbesluit Kampdijklaan 68 – Postweg ongenummerd geldt tot het plangebied. In totaal voorzag het bestemmingsplan 'Stadhouderspark' in 18 woningen op het gehele plangebied. Bij de berekening van de toename van het aantal woningen voor het plan 'Stadhouderspark- Kamers 1' is gerekend vanuit de gedachte dat het om hetzelfde gebied ging. Dit is niet juist.

In het projectbesluit Kampdijklaan 68 – Postweg ongenummerd is voorzien in twee woningen. Dit betekent dat voor het gebied 'Stadhouderspark-Kamers 1' het uitgangspunt is dat er in het voorgaande bestemmingsplan 16 woningen konden worden gerealiseerd.

Dit betekent dat er een toename is van 16 woningen voor het huidige plangebied – Bestemming Wonen. En niet zoals in de toelichting staat een toename van 14 woningen.

2. Toevoegen van de nieuwe schetsen woningen

Pagina 8








In de regels

1. Bij artikel 4 Wonen; 4.4.2 Strijdig gebruik in overeenstemming brengen met regels 7.4 specifieke gebruiksregels.
3. Bij Artikel 4 herstellen fout in opsomming; Onder 4.2 Bouwregels / 4.2.1 Algemeen, vervangen 'd en e' voor 'a en b'.
4. Verwijderen van Artikel 7.5 'afwijken van gebruiksregels'. In het onderhavige plan is het parkeren voor het grootste gedeelte geregeld in de openbare ruimte. De extra parkeerruimte die nodig is voor het opvangen van B&B dient op eigen terrein te worden opgelost. In onderhavig plan is hier te weinig ruimte voor.

Stadhouderspark – Deelplan Het Buiten

In Stadhouderspark - deelplan Het Buiten - wordt conform het besluit van de gemeenteraad het merendeel van de woningen in de sector middeldure koop gerealiseerd.

Het woningaanbod zoals momenteel getoond wordt op de website laat een onderscheid zien in woningtypologieën met daarbij de vanaf prijzen, woonoppervlaktes, summier informatie en schetsmatige beelden van de woning.

	<p>♥ 2 onder 1 kapwoning type A</p> <p>Woonoppervlakte: 93 m² 3 - 4 kamers - slaapkamers Kaveloppervlakte: 154 - 157 m²</p>	<p>v.a. € 350.000</p> <p>8 woningen In voorbereiding</p>
	<p>♥ Tussenwoning type A</p> <p>Woonoppervlakte: 110 m² 4 kamers - slaapkamers Kaveloppervlakte: 106 m²</p>	<p>v.a. € 330.000</p> <p>2 woningen In voorbereiding</p>
	<p>♥ Patiowoning type B</p> <p>Woonoppervlakte: 140 m² 3 - 4 kamers - slaapkamers Kaveloppervlakte: 258 m²</p>	<p>v.a. € 500.000</p> <p>5 woningen In voorbereiding</p>
	<p>♥ Hoekwoning</p> <p>Woonoppervlakte: 98 m² 4 kamers - slaapkamers Kaveloppervlakte: 111 - 128 m²</p>	<p>v.a. € 320.000</p> <p>2 woningen In voorbereiding</p>
	<p>♥ Patiowoning type A</p> <p>Woonoppervlakte: 95 m² 3 - 4 kamers - slaapkamers Kaveloppervlakte: 228 m²</p>	<p>v.a. € 400.000</p> <p>2 woningen In voorbereiding</p>
	<p>♥ Tussenwoning type B</p> <p>Woonoppervlakte: 110 m² 4 kamers - slaapkamers Kaveloppervlakte: 119 m²</p>	<p>v.a. € 345.000</p> <p>11 woningen In voorbereiding</p>
	<p>♥ 2 onder 1 kapwoning type B</p> <p>Woonoppervlakte: 117 m² 3 - 4 kamers - slaapkamers Kaveloppervlakte: 157 m²</p>	<p>v.a. € 390.000</p> <p>2 woningen In voorbereiding</p>

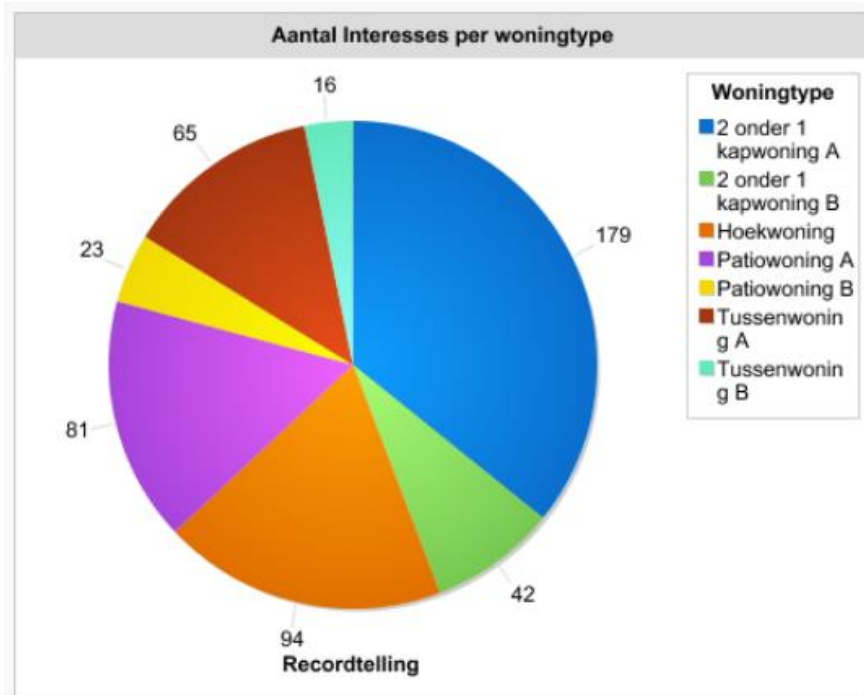
De belangstelling voor het deelplan is net zoals bij de vorige fases in Stadhouderspark groot. Ondanks dat we nog weinig hebben gecommuniceerd en de klantcontactstrategie nog grotendeels uitgerold moet worden hebben we goed belangstellendenbestand.

De Klant Contact Strategie van BPD volgend, moeten we nog starten met de 'teasers' (verleidelijke beelden, plattegronden, afwerkingsniveau, definitieve verkaveling etc.). Ondanks dat we dit nog moeten opstarten, hebben er zich al meer dan 270 belangstellenden voor dit plan gemeld! Op het

moment dat we de teasing starten is onze verwachting dat het aantal belangstellenden verder zal gaan oplopen, uiteindelijk leidend naar meer dan 500 belangstellenden.

De belangstellenden kunnen interesse hebben in 1 of meerdere woningen in deelplan Het Buiten.

Als we de interesses per woningtype gaan verdelen komen we tot het volgende overzicht en is hiermee in onze ogen ruim voldoende onderbouwing voor en legitimatie van de woningbehoefte.



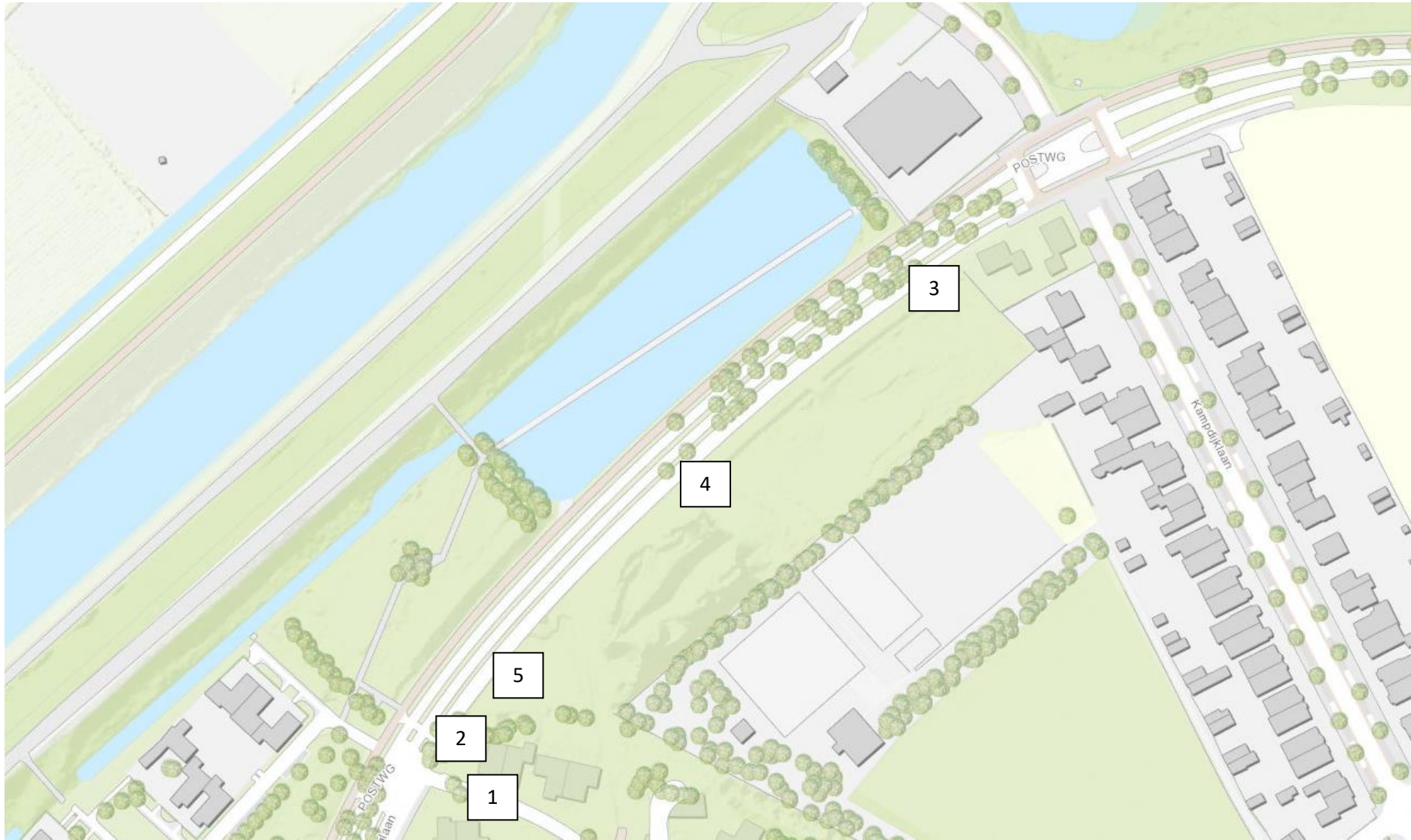
Als we vervolgens ook nog de website van Stadhouderspark analyseren (Google Analytics), dan zien we dat gebruikers snel navigeren naar deelplan Het Buiten en het gemiddelde verblijf op deze pagina vrij lang is.

Pagina ?	Paginaweergaven ?	Unieke paginaweergaves ?	Gem. tijd op pagina ?
	2.775 % van totaal: 100,00% (2.775)	2.033 % van totaal: 100,00% (2.033)	00:00:34 Gem. voor dataweergave: 00:00:34 (0,00%)
1. www.nieuwbouw-stadhouderspark.nl/	463 (16,68%)	328 (16,13%)	00:00:41
2. www.nieuwbouw-stadhouderspark.nl/parkbos/woningen	191 (6,88%)	99 (4,87%)	00:00:24
3. www.nieuwbouw-stadhouderspark.nl/het-buiten/woningen	190 (6,85%)	118 (5,80%)	00:00:58
4. www.nieuwbouw-stadhouderspark.nl/parkbos	190 (6,85%)	118 (5,80%)	00:00:37
5. www.nieuwbouw-stadhouderspark.nl/het-buiten	115 (4,14%)	88 (4,33%)	00:00:33
6. www.nieuwbouw-stadhouderspark.nl/woningen-stadhouderspark	88 (3,17%)	66 (3,25%)	00:00:38

Bijlage 2. Beoordelingen alternatieve ontsluitingen Stadhouderspark Kamers 1

Beoordeling alternatieve ontsluitingen Stadhouderspark Kamers I		A - Conform richtlijnen Duurzaam Veilig	B - Conform uitgangspunten VVP Vught	C - Bereikbaarheid nieuwe woningen	D - Doorstroming verkeer	E - Verkeersveiligheid automobilisten	F - Verkeersveiligheid fietsers
1	Ontsluiting via de Louise de Coligny laan	+	+	+	+	+	+
2	Aansluiting via de Louise de Coligny laan op parallelweg	-	-	-	-	+	+
3	Aansluiting rechtstreeks vanuit Postweg op parallelweg (noordzijde)	-	-	-	-	-	-
4	Aansluiting rechtstreeks vanuit Postweg op parallelweg (midden)	-	-	-	-	-	-
5	Aansluiting rechtstreeks vanuit Postweg op parallelweg (zuidzijde)	-	-	-	-	-	-

Toelichting	
A	Varianten 2 t/m 5 voldoen niet aan de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.
B	Varianten 2 t/m 5 voldoen niet aan de uitgangspunten van het VVP van de gemeente Vught.
C	Bij de varianten 2 t/m 5 neemt de bereikbaarheid van de nieuwe woningen af.
C	Bij variant 2 kunnen auto's vanuit de Postweg geen gebruik maken van de parallelweg als deze wordt geblokkeerd door een auto's die staan te wachten vanuit de Louise de Coligny laan. Hierdoor ontstaat er filevorming op de Postweg en zijn de woningen niet bereikbaar.
C	Vanwege de middenberm van de postweg zijn de nieuwe woningen bij de varianten 3 t/m 5 alleen bereikbaar vanuit de richting van de Loonsebaan (Vught) en niet vanuit de richting Bosscheweg ('s-Hertogenbosch).
D	Bij variant 2 kunnen auto's vanuit de Postweg geen gebruik maken van de parallelweg als deze wordt geblokkeerd door een auto's die staan te wachten vanuit de Louise de Coligny laan. Hierdoor ontstaat er filevorming op de Postweg en neemt de doorstroming af.
D	De Postweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en heeft als functie het laten '(door)stromen' van het verkeer. Iedere extra aansluiting/onderbreking op deze weg zorgt voor een verminderde doorstroming op de Postweg. Bij de varianten 3 t/m 5 wordt ten opzichte van variant 1 een extra aansluiting/onderbreking aangelegd.
E	Verkeersveiligheid is het beperken van mogelijke conflicten. Iedere (extra) aansluiting op de Postweg heeft hierdoor een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Daarnaast is er voor de weggebruiker op de Postweg niet logisch dat kort na de zijstraat Louise de Coligny laan een tweede ontsluiting ligt waardoor waarbij auto's nagenoeg stil staan op de Postweg. Bij de varianten 3 t/m 5 wordt een extra aansluiting aangelegd ten opzichte van variant 1.
F	Bij een vloeiende aansluiting vanuit de Postweg op de parallelweg zitten de fietsers bij het afslaan de autoverkeer in de 'dode hoek'. Hierdoor neemt de kans op ongevallen met fietsers toe.



LET OP

Deze SWOV-factsheet is gearchiveerd en wordt niet meer bijgewerkt.
Actuele SWOV-factsheets vindt u op swov.nl/factsheets.

SWOV-Factsheet

Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes

Samenvatting

De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is gebaseerd op vijf principes. Deze vijf principes betreffen de functionaliteit van wegen, de homogeniteit van massa en/of snelheid en richting, fysieke en sociale vergevingsgezindheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid van wegen en gedrag, en statusonderkenning. Deze factsheet beschrijft de theorieën en wetenschappelijke inzichten die aan deze principes ten grondslag liggen.

Achtergrond en inhoud

Vijf Duurzaam Veilig-principes zijn leidend voor een duurzaam veilig verkeer (Wegman & Aarts, 2005; zie *Tabel 1*). In deze factsheet wordt de achtergrond en wetenschappelijke onderbouwing van deze principes uiteengezet. De factsheet gaat achtereenvolgens in op de functionele indeling van wegen (functionaliteit), de fysieke kwetsbaarheid van de mens (homogeniteit en fysieke vergevingsgezindheid) en het voorkómen van onveilige handelingen (herkenbaarheid, statusonderkenning en sociale vergevingsgezindheid).

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
<i>Functionaliteit</i> van wegen	Monofunctionaliteit van wegen: 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
<i>Homogeniteit</i> van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
<i>Herkenbaarheid</i> van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
<i>Vergevingsgezindheid</i> van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
<i>Statusonderkenning</i> door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Tabel 1. *Beschrijving van de vijf Duurzaam Veilig-principes.*

Deze vijf principes moeten leiden tot een duurzaam veilig verkeerssysteem waarin:

- (ernstige) ongevallen worden voorkomen en daar waar dat niet mogelijk is de kans op ernstig letsel nagenoeg wordt uitgesloten;
- uitgegaan wordt van de mens als maat der dingen: van zijn fysieke kwetsbaarheid en cognitieve kwaliteiten en beperkingen (zoals feilbaarheid en de drang om grenzen te verkennen);
- de elementen mens, voertuig en weg niet alleen op de menselijke maat zijn afgestemd maar ook integraal worden benaderd en aangepakt;
- hiaten in dit verkeerssysteem proactief worden aangepakt.

Zie de SWOV-factsheet [Duurzaam Veilig: uitgangspunten, misverstanden en relatie met andere visies](#) voor meer informatie.

Wat verstaan we onder een functionele indeling van wegen?

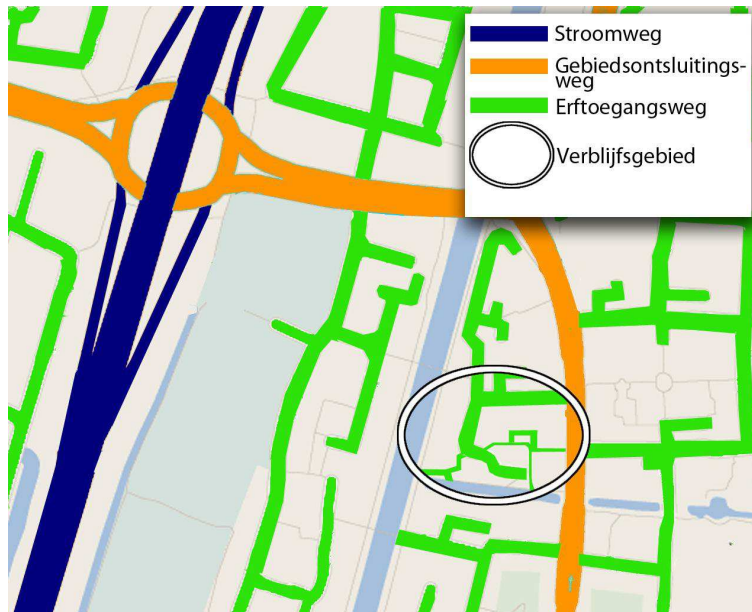
Functionaliteit

Het verkeer kent twee verkeerskundige functies: stromen en uitwisselen. Deze functies verschillen sterk van elkaar en vragen zowel om een eigen inrichting als om specifieke gebruikseisen om het verkeer veilig af te kunnen wikkelen. Vanuit deze verkeerskundige indeling en geïnspireerd op de functionele indeling van wegen (Buchanan, 1963), is het Duurzaam Veilig-principe van *functionaliteit van wegen* ontstaan (Janssen, 1974). Volgens deze indeling vervullen wegen in het ideale geval één functie (monofunctionaliteit; zie ook de SWOV-factsheet: [Functionaliteit en homogeniteit](#)).

Er worden drie typen wegen onderscheiden:

1. *Stroomwegen* dienen om het verkeer zo veel mogelijk te laten 'stromen' en zijn zodanig ingericht dat het verkeer veilig met hoge snelheden van A naar B kan rijden. Dit type weg is bij uitstek geschikt voor doorgaand verkeer. Bij voorkeur zou het verkeer voor het grootste deel van de route over stroomwegen moeten rijden.
2. *Erftoegangswegen* dienen om toegang te verschaffen tot bestemmingen. Op deze wegen mengt het snelverkeer zich met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. Verblijven staat hier centraal en het (snel)verkeer is er te gast. Ook dit vraagt om een eigen inrichting.
3. Ten slotte zijn er verbindingswegen gedefinieerd: de *gebiedsontsluitingswegen*. Dit wegtype heeft een stroomfunctie op wegvakken en een uitwisselfunctie op kruisingen en verbindt zowel stroomwegen met erftoegangswegen als stroomwegen en erftoegangswegen onderling.

Hoe de verschillende wegtypen vorm kunnen krijgen in een netwerk, is te zien in *Afbeelding 1*.



Afbeelding 1. Drie functionele wegtypen als basis voor een duurzaam veilig wegverkeer.

Hoe gaat Duurzaam Veilig om met de fysieke kwetsbaarheid van mensen?

Homogeniteit

Bij een ongeval is de fysieke kwetsbaarheid van de mens in het geding. Letsel is het resultaat van een combinatie van vrijkomende bewegingsenergie (het product van massa en snelheid), biomechanische eigenschappen van de mens en de fysieke bescherming die het voertuig de inzittende biedt. Het *homogeniteitsprincipe* houdt het volgende in (zie ook de SWOV-factsheet: [Functionaliteit en homogeniteit](#)):

- Daar waar verkeersdeelnemers/voertuigen met grote massaverschillen van *dezelfde verkeersruimte* gebruikmaken, moeten de *snelheden* zo *laag* zijn dat een ongeval voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers/vervoerswijzen zonder ernstig letsel afloopt. Idealiter wordt dit bereikt door deze lage snelheden af te dwingen met de inrichting van de weg, en niet te laten afhangen van de individuele keuzen van weggebruikers.
- Op plaatsen waar het verkeer zich met *hoge snelheden* verplaatst, moeten verschillende soorten weggebruikers, en weggebruikers met een verschillende rijrichting, zo veel mogelijk van elkaar worden *gescheiden* en door hun voertuig worden *beschermd*. Zo worden conflicten die tot ernstig letsel kunnen leiden, onmogelijk gemaakt.

Op basis van onderzoek naar botsingen tussen voetgangers en auto's (zie bijvoorbeeld www.euroncap.com of recentere evidentie zoals van Rosèn et al., 2011) en de Zweedse verkeersveiligheidsvisie Vision Zero (Tingvall & Haworth, 1999) heeft de SWOV per wegtype veilige snelheden voorgesteld (*Tabel 2*). Deze zijn verder gespecificeerd in Aarts & Van Nes (2007) en Aarts et al. (2012).

Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers	Veilige snelheid (km/uur)
Wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers	30
Kruisingen met mogelijke dwarsconflicten tussen auto's	50
Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto's	70
Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn	≥100

Tabel 2. Voorstel voor veilige snelheden, gegeven de ontmoeting tussen verschillende verkeersdeelnemers (op basis van Tingvall & Haworth, 1999).

Fysieke vergevingsgezindheid

Naast functionaliteit en homogeniteit is *fysieke vergevingsgezindheid* belangrijk bij het voorkomen van letsel, ook als de aanleiding van het ongeval niet in de infrastructuur ligt. Een vergevingsgezinde omgeving zorgt ervoor dat de fysieke gevolgen van gemaakte fouten beperkt blijven. Dit is met name belangrijk in verkeerssituaties waar hard wordt gereden.

Bij de uitwerking van dit principe moet worden gedacht aan een veilige berm (semiverharde berm), obstakelvrije zones of het botsvriendelijk afschermen van obstakels (zie ook de SWOV-factsheet [Bermongevallen](#)). Het principe van vergevingsgezindheid kent ook een sociale invulling die in de volgende paragraaf wordt besproken.

Hoe voorkomt Duurzaam Veilig onveilige handelingen?

Verkeersdeelnemers zullen altijd fouten maken, hoe goed getraind en/of gemotiveerd zij ook zijn. Daarnaast maken mensen ook (al dan niet bewust) overtredingen. Dit zijn twee belangrijke oorzaken van verkeersonveiligheid.

Voor een zo veilig mogelijke afwikkeling van het verkeer is het belangrijk om verkeersdeelnemers te blijven trainen en voor te lichten, en hun gedrag te blijven controleren. Maar ook de inrichting van de verkeersomgeving en het gedrag van medeweggebruikers hebben een zeer belangrijke invloed op de mate waarin mensen hun verkeerstaak veilig uitvoeren en ze geneigd zijn regels te overtreden. De kennis die we hierover hebben vormt de basis voor de uitwerking van de drie onderstaande Duurzaam Veilig-principes.

Herkenbaarheid

Met een *herkenbare inrichting* van een weg worden onveilige handelingen in het verkeer zo veel mogelijk voorkomen omdat verkeersdeelnemers hierdoor beter weten wat ze kunnen verwachten (typen verkeersdeelnemers, manoeuvres, wegverloop) en wat er van hen verwacht wordt (snelheid, manoeuvres). Onderzoek toont aan dat mensen minder fouten maken als ze moeten reageren op (verkeers)situaties die ze verwachten, dan op onverwachte situaties (zie bijvoorbeeld Theeuwes & Hagenzieker, 1993). Ze kunnen dan meer handelen vanuit routine, waardoor het aantal (gevaarlijke) fouten afneemt (Rasmussen, 1983; Reason, 1991). Een herkenbare vormgeving van wegen kan de voorspelbaarheid van een verkeerssituatie helpen ondersteunen. Met name bij hoge snelheden is dit van vitaal belang.

Een herkenbare weginrichting kan worden bereikt door *consistentie* in het wegontwerp en *continuïteit* in het wegverloop. Dit houdt in het ideale geval in dat de vormgeving van de weg de verwachtingen van weggebruikers over het gehele traject ondersteunt en dat alle elementen van het wegontwerp in overeenstemming zijn met deze verwachtingen. Zie voor meer informatie over het herkenbaarheidsprincipe de SWOV-factsheet [Herkenbare vormgeving van wegen](#).

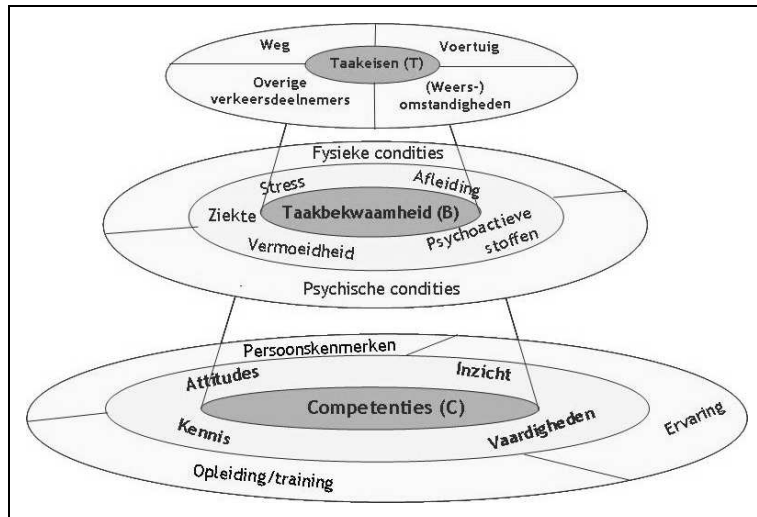
Het herkenbaarheidsprincipe raakt ook aan het concept van de *geloofwaardigheid* van de weginrichting, zowel ten aanzien van de geldende regels als van het gebruik van de weg. Een snelheidslimiet die geloofwaardig is, is zodanig afgestemd op de weginrichting, dat deze de gewenste snelheid min of meer automatisch oproept. Daarmee zorgt een geloofwaardige snelheidslimiet voor een herkenbare wegomgeving. Voor meer informatie over geloofwaardigheid van snelheidslimieten, zie de SWOV-factsheet [Naar geloofwaardige snelheidslimieten](#).

Statusonderkenning

Het principe van *statusonderkenning* (waarbij status op 'toestand' duidt) houdt in dat een verkeersdeelnemer in staat is zijn eigen taakbekwaamheid goed in te schatten; met andere woorden: dat er een grote overeenkomst is tussen zijn daadwerkelijke taakbekwaamheid (en zijn zelf ingeschatte taakbekwaamheid (zie ook Davidse et al., 2010; SWOV-factsheet [Statusonderkenning, risico-](#)

[onderkenning en kalibratie](#)). In feite gaat het dus om inzicht in de mate waarin men de verkeerstaak goed kan uitvoeren. Wat er nodig is om de verkeerstaak goed uit te voeren, wordt bepaald door de taakeisen (toestand van de weg, van de weersomstandigheden, van het voertuig en van overige verkeersdeelnemers). De taakbekwaamheid van de verkeersdeelnemer wordt bepaald door zijn competenties (min of meer vaste vaardigheden) en fysieke en psychologische condities (stress, vermoeidheid, alcohol en dergelijke; zie *Afbeelding 2*).

Terwijl verkeersregels de formele grens aangeven tussen 'aanvaardbaar' en 'onaanvaardbaar' gedrag, doelt het principe van statusonderkenning op een individuele inschatting van de eigen grenzen – binnen die formele grenzen – en het adequaat aanpassen van het gedrag op basis hiervan.



Afbeelding 2. Schematische weergave van de relatie tussen competenties, taakbekwaamheid en taakeisen (Fuller, 2005; Vlakveld, 2002).

Sociale vergevingsgezindheid

Sociale vergevingsgezindheid verwijst naar de rol van verkeersdeelnemers bij het voorkomen van ongevallen. Het principe wordt als volgt gedefinieerd: 'De bereidheid te anticiperen op een potentieel onveilige handeling van een andere verkeersdeelnemer en zo te handelen dat negatieve consequenties van deze potentieel onveilige handeling worden voorkomen of ten minste beperkt' (Houtenbos, 2009). Zelfs in een goed ontwikkeld verkeerssysteem maken mensen immers fouten en handelen ze onveilig. Andere verkeersdeelnemers kunnen die onveilige handelingen opvangen door *sociaal vergevingsgezind* te reageren: anticiperen op gedrag van de ander, ruimte aan elkaar bieden en rekening met elkaar houden, zodat onveilige situaties worden voorkomen, of de consequenties ervan ten minste beperkt blijven. Zie ook de SWOV-factsheet: [Sociale vergevingsgezindheid](#).

Hoe staat het met de praktische uitwerking van de vijf principes?

Met name de infrastructurele principes functionaliteit en homogeniteit zijn, als gevolg van de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig, hebben in het afgelopen decennium op grote schaal een eerste uitwerking in de praktijk gekregen. Later is ook uitwerking gegeven aan het principe van herkenbaarheid. Ook fysieke vergevingsgezindheid vindt steeds meer haar uitwerking, met name in veilige berm. Hoe het momenteel staat met de invoering van het Duurzaam Veilig-gedachtegoed, heeft de SWOV recentelijk onderzocht in een grootschalige landelijke evaluatiestudie (Weijermars & Van Schagen, 2009); zie ook de SWOV-factsheet [Duurzaam Veilig: uitgangspunten, misverstanden en relatie met andere visies](#). Naar uitwerkingen van elk Duurzaam Veilig-principe vindt (verder) onderzoek plaats.

Conclusie

De visie Duurzaam Veilig is gebaseerd op vijf principes die elk op hun eigen wijze bijdragen aan het verwezenlijken van een duurzaam veilig verkeer. De vijf principes zijn gebaseerd op wetenschappelijke theorieën uit de verkeerskunde, biomechanica en psychologie en sluiten aan bij de menselijke maat in fysiek en psychologisch opzicht en bij het functioneren van verkeer in zijn algemeenheid. Met name de oorspronkelijke drie principes (functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid) hebben in Nederland hun eerste uitwerking gekregen. Samen met de twee recentere

principes (vergevingsgezindheid en statusonderkenning) worden ze nog steeds verder uitgewerkt. De uitgangspunten van Duurzaam Veilig bieden een robuuste basis om de komende jaren verder te werken aan een verkeersveilig Nederland. Bovendien dienen ze ook als inspiratiebron voor andere landen.

Publicaties en bronnen

Aarts, L.T. & Nes, N. van (2007). [Een helpende hand bij snelhedenbeleid gericht op veiligheid en geloofwaardigheid](#). D-2007-2. SWOV, Leidschendam.

Aarts, L., Pumberger, A., Lawton, B., Charman, S. & Wijnen, W. (2012). [Road authority pilot and feasibility study](#). ERASER Report No. WP03 & WP04. SWOV, Leidschendam.

Buchanan, C. (1963). [Traffic in towns; A study of the long term problems of traffic in urban areas](#). Her Majesty's Stationery Office, London.

Davidse, R.J., Vlakveld, W.P., Doumen, M. J.A. & Craen, S. de (2010). [Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie bij verkeerdeelnemers; Een literatuurstudie](#). SWOV, Leidschendam. [In voorbereiding]

Houtenbos, M. (2009). [Sociale vergevingsgezindheid; Een theoretische verkenning](#). R-2009-8. SWOV, Leidschendam.

Janssen, S.T.M.C. (1974). [Verkeersveiligheid als criterium voor het wegontwerp](#). In: Wegontwerp en wegverlichting tegen de achtergrond van de verkeersveiligheid: pre-adviezen congresdag 1974, Utrecht, 6 december 1974, p. 13-40.

Fuller, R. (2005). [Towards a general theory of driver behaviour](#). In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 37, No. 3, p. 461-472.

Rasmussen, J. (1983). [Skills, rules, and knowledge; Signals, signs, and symbols, and other distinctions in human performance models](#). In: IEEE Transactions on Systems, Man, and Cybernetics, SMC-13, p. 257-266.

Reason, J. (1991). [Human Error](#). Cambridge University Press, Cambridge.

Rosén, E., H. Stigson, H. & Sander, U. (2011). [Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 34, nr. 1, p. 25-33.

Theeuwes, J. & Hagezieker, M.P. (1993). [Visual search of traffic scenes; On the effect of location specifications](#). In: Gale, A.R. (ed.), Vision in Vehicles IV; Proceedings of the Fourth International Conference on Vision in Vehicles, University of Leiden, the Netherlands, 27-29 August 1991, Elsevier, Amsterdam, p. 149-158.

Tingvall, C. & Haworth, N. (1999). [Vision Zero; An ethical approach to safety and mobility](#). In: Proceedings of the 6th ITE International Conference Road Safety and Traffic Enforcement; Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September 1999.

Vlakveld, W. (2002). [Innovatief gedragsgericht verkeersveiligheidsbeleid; Een intern rapport over het eindrapport 'Aanzetten tot een vernieuwend gedragsgericht verkeersveiligheidsbeleid'](#). Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.

Wegman, F. & Aarts, L. (red.) (2005). [Door met Duurzaam Veilig; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020](#). SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. (red.) (2009). [Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007](#). R-2009-14. SWOV, Leidschendam.