

gemeente

HORST
A/D
MAAS

Bestemmingsplan 'Stationsomgeving, Horst-Sevenum'

Zienswijzenrapport

Geanonimiseerd

Team Omgeving

INLEIDING

Het initiatief betreft een wijziging van de openbare ruimte rondom het trein- en busstation Horst-Sevenum. Beoogd wordt het aantal parkeerplaatsen uit te breiden voor zowel fietsers als auto's. Daarnaast worden de bushaltes geconcentreerd naar één perronplein direct ten noorden van het stationsgebouw. Ook wordt een fietstunnel en een rotonde aangelegd ten noorden van de spoorovergang Stationsstraat. Met deze maatregel wordt beoogd de stationsomgeving beter bereikbaar te maken en wordt de omgeving verkeersveiliger, doordat verkeersstromen worden gescheiden.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen met ingang van 22 juli 2021. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 2 september en is verlengd tot 16 september 2021.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn zienswijzen ingediend door:

	naam	adres	postcode	plaats	ontvangst
1	Reclamant 1				
2	Reclamant 2				
3	Reclamant 3				
4	Reclamant 4				

Ontvankelijkheid

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van ter inzage legging ingediend.

Indeling van deze nota

Hieronder zijn de ingediende zienswijzen samengevat en direct aansluitend, per onderdeel, (in cursief) beantwoord (deel I). Per zienswijze is afgesloten met een conclusie, waarin ook de consequenties voor het bestemmingsplan zijn aangegeven.

Vervolgens volgt een overzicht van de wijzigingen in het plan (deel II), waarbij onderscheid is gemaakt naar wijzigingen in de toelichting, regels en op de verbeelding na zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Tenslotte staat in de conclusie (deel III) het voorstel aan de raad hoe met de zienswijzen rekening gehouden zou kunnen worden bij vaststelling van het bestemmingsplan.

I SAMENVATTING VAN DE INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

Reclamant 1

Samenvatting

De zienswijze van reclamant heeft betrekking op de volgende punten.

- a. Reclamant ziet de weg en waterloop als een definitieve begrenzing van de bedrijvigheid. Hij vraagt zich af of die definitieve begrenzing wel wenselijk is, omdat de bedrijven in het verleden hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in een uitbreiding.
- b. Reclamant stelt voor de weg naar het oosten te laten afbuigen zodat eventuele uitbreidingen van bedrijven op het bedrijventerrein ook in de toekomst mogelijk kunnen worden gemaakt.

Reactie:

- a.
Er hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met reclamant en de eigenaar van het betreffende perceel. Uit deze gesprekken is niet naar voren gekomen dat een uitbreiding van het perceel wenselijk is. Met de eigenaar van het perceel is overeenstemming over de voorliggende nieuwe contouren van het ontwerp en daarmee het bestemmingsplan.
- b.
Een verplaatsing naar het oosten is vanuit verkeerstechnisch perspectief niet wenselijk. Dit leidt tot een verslechtering van het ontwerp. De nieuwe entree van het noordelijke deel van het station is integraal afgestemd. Hierbij is rekening gehouden met onder andere de locatie van het nieuwe busstation. Verschuiving in oostelijke richting heeft een negatief effect op de bereikbaarheid van het busstation en daarmee de verkeersveiligheid.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Reclamant 2

Samenvatting

- a. Reclamant is kritisch ten opzichte van de geplande fiets- en voetgangerstunnel.
 - 1. Reclamant vreest geluidsoverlast van het toenemende brommer- en fietsverkeer en de verwachte gebruikersgroep; leerlingen en studenten.
 - 2. De fiets- en voetgangerstunnel zal de privacy van de reclamant aantasten.
- b. Reclamant is tegen de komst van de rotonde.
 - 1. Reclamant vreest geluidsoverlast van het gemotoriseerde verkeer dat gebruik maakt van de rotonde.
 - 2. Reclamant vreest onveilige situaties op de rotonde omdat de spoorbomen meermaals per uur worden gesloten waardoor er een file op de rotonde zal komen te staan.
 - 3. Reclamant vreest een toename in de uitstoot van fijnstof en CO2 door een verwachte toename in het aantal gemotoriseerde voertuigen dat van de rotonde gebruik zal maken, omdat het verkeer vanaf de rotonde naar het station ook weer via dezelfde rotonde terug de weg op moet.
- c. Reclamant vreest een forse waardedaling van zijn onroerende goederen vanwege het drukke verkeer en de rotonde op zeer korte afstand van het perceel.

Reactie:

a 1.

Uit het uitgevoerde geluidsonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een toename van de geluidbelasting als gevolg van de herinrichting van de stationsomgeving. Vanwege de toepassing van een stiller wegdek is er zelfs sprake van een afname van 2 à 3 dB.

Daarnaast is in de huidige situatie op het parkeerterrein naast de woning van reclamant reeds sprake van verkeer met gemotoriseerde voertuigen (parkerende auto's en motoren), waar in de toekomst langzaam verkeer is geprojecteerd (fietsers, brommers en voetgangers).

a 2.

De ontwerpwijziging leidt niet tot een toename van (verkeers)gebruikers. Het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid. De tunnel is onder het maaiveld voorzien, zoals ook blijkt uit pagina 32 van bijlage 1 bij de toelichting (Definitief Ontwerp, MTD Landschapsarchitecten), waardoor geen sprake is van verlies van privacy. Ten slotte is de woning van reclamant gelegen in een bebouwd gebied, waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen gebruikelijk zijn. Er is dan ook geen sprake van een onevenredige aantasting van de privacy.

b 1.

Zie het antwoord onder a1.

b 2.

De rotonde en de getroffen langzaamverkeersvoorzieningen zorgen voor een scheiding van gemotoriseerd verkeer met het overige verkeer. Dat leidt tot een hogere verkeersveiligheid. Het is waarschijnlijk dat op drukke momenten de wachtrij voor de overweg terugslaat op / over de rotonde. Door bovengenoemde scheiding is het niet aannemelijk dat dit leidt tot verkeersonveiligheid.

b 3.

De ontwerpwijziging leidt niet tot een toename van (verkeers)gebruikers. Er is dan ook geen sprake van een toename in de uitstoot van fijnstof en CO₂.

c.

De ontwerpwijziging leidt niet tot een toename van (verkeers)gebruikers. Bovendien is in de huidige situatie reeds sprake van een (drukke) verkeersweg. Voor zover reclamant vreest voor een waardevermindering van onroerend goed staat het de reclamant vrij om op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming planschade in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders. Een dergelijk verzoek wordt in een aparte procedure door het college afgehandeld

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Reclamant 3

Samenvatting

- a. Reclamant geeft aan straks geen ontsluiting meer vanaf zijn eigen perceel te hebben. Met de auto moet hij via de Losweg en de Industrieweg om bij de Stationsstraat komen. In het nieuwe plan moet dat in de toekomst ook met de fiets. In de voorgaande gesprekken is een fietsdoorgang ingetekend, maar deze is in het voorliggende bestemmingsplan niet opgenomen. Reclamant vraagt of de fietsdoorgang toch gemaakt kan worden.
- b. Reclamant geeft aan dat hij straks geen ontsluiting meer vanaf het perceel heeft omdat hij over een openbare parkeerplaats moet om bij de openbare weg te komen. Reclamant vraagt of zijn oprit naar de Stationsstraat verlegd kan worden.
- c. Reclamant vreest waardevermindering van de woning en van het perceel omdat het huis straks onvindbaar is voor postbezorgers en de vuilnisdienst, maar ook omdat hij om moet rijden en om moet fietsen om op de Stationsstraat te komen.
- d. Reclamant heeft straks minder toegang tot buurtgenoten en vreest sociale isolatie omdat zijn burens van hem gescheiden worden door een 1,20 meter hoog hek.

Reactie:

- a.
Het bestaande fietspad tussen Losweg en Stationsstraat wordt in stand gehouden. De bestemming Verkeer in het nu voorliggende bestemmingsplan staat de realisatie van een fietspad toe. Deze aanpassing zal dan ook worden verwerkt in de verdere planvorming. Het Definitief Ontwerp van MTD Landschapsarchitecten (bijlage 1 bij de toelichting) wordt op basis van deze zienswijze aangepast.
- b.
De wijze van ontsluiting van het betreffende perceel blijft ongewijzigd. Met reclamant zal in overleg worden getreden als er een detailuitwerking van het ontwerp wordt opgesteld. Het ontwerp zal met reclamant in detail worden afgestemd.
- c.
De fietsverbinding tussen Losweg en Stationsstraat wordt in stand gehouden. Dat betekent dat de vindbaarheid ongewijzigd blijft. De directe omgeving wordt vernieuwd. Het is onwaarschijnlijk dat dit tot waardevermindering van de woning leidt. Voor zover reclamant vreest voor een waardevermindering van het onroerend goed staat het de reclamant vrij om op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming planschade in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders. Een dergelijk verzoek wordt in een aparte procedure door het college afgehandeld.
- d.
De bereikbaarheid tussen buurtgenoten blijft ongewijzigd, zoals uit het Definitief Ontwerp (pagina 30, bijlage 1 bij de toelichting) blijkt. Het is wel zo dat verkeersstromen wijzigen als gevolg van de maatregelen die nodig zijn om

de verkeersveiligheid te verbeteren. Van een sociale isolatie als gevolg van het ontwerp is geen sprake. Reclamant zal worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp. Voor zover mogelijk zal rekening worden gehouden met de zorgen van reclamant.

Conclusie

De zienswijze is deels ongegrond en deels gegrond. Bijlage 1 bij de toelichting (Definitief Ontwerp) wordt op basis van de zienswijze (onderdeel a) aangepast.

Reclamant 4

Samenvatting

- a. Reclamant doet aanbevelingen voor de detailuitwerking voor de nieuwe bestemming 'groen':
 - De historische laanstructuur, waar mogelijk, te herstellen met Beuk, de geëigende soort.
 - De hagen rondom de parkeervakken uit te voeren in een groenblijvende soort, om ook in de winterperiode een zichtafscheiding te hebben.
 - Het extensief te beheren gras, met schrale aarde af te werken en geen grasmengsel in te zaaien, maar meerjarige kruiden.
 - Beschaduwde grasplekken aan te vullen met Stinzen; bloeien heel vroeg, passen in een historische omgeving en helpen bestuivers op gang.
 - Een robuuste afscheiding van b.v. hakhoutsoorten.
 - Het besloten karakter van de beemden te behouden c.q. terug te geven.
- b. Het gebied is ook bestemd tot “zoekgebied” voor groen- en natuurcompensatie voor de ontwikkeling van Greenport, waarvoor een gedegen buffer nodig is.
- c. Bovendien is in het Plan Maasgaarden het idee in ontwikkeling voor de aanleg van een (toeristische) fietsverbinding tussen autosnelweg A73 en het NS station. Reclamant vraagt zich af of hiermee ook rekening is gehouden bij de uitvoering van onderhoudig plan.

Reactie:

Bovenstaande vragen met betrekking tot landschap en natuurinrichting betreffen uitvoeringsgerichte vragen. Het gaat hier niet om vragen die in het bestemmingsplan geregeld moeten worden. Bij de uitvoering wordt bekeken welke soorten bomen, heesters, struiken e.d. het meest geschikt zijn. Beoogd is de omgeving groener te maken dan de huidige situatie, zoals ook in bijlage 1 bij de toelichting (Definitief Ontwerp, MTD Landschapsarchitecten) is opgenomen.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

II OVERZICHT VAN DE WIJZIGINGEN IN HET PLAN

A. Wijzigingen n.a.v. ingebrachte zienswijzen

De ingediende zienswijzen hebben op het volgende punt consequenties gehad voor het plan:

- Het bestaande fietspad tussen Losweg en Stationsstraat wordt in stand gehouden. Dit wordt verwerkt in het Definitief Ontwerp (bijlage 1 bij de toelichting).

B. Ambtshalve wijzigingen

Ambtshalve worden geen wijzigingen voorgesteld.

III CONCLUSIE

Op grond van de hoofdstukken I en II wordt voorgesteld het bestaande fietspad tussen de Losweg en de Stationsstraat in stand te houden.

IV INTEGRAAL OVERZICHT VAN DE INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

De zienswijzen zijn als separate bijlagen bijgevoegd bij onderhavige nota.