

VERSLAG

Aan : Belanghebbenden planlocatie 'Bredestraat – Leuth'
Van : Jansen Bouwontwikkeling B.V / Oosterpoort
Datum : 6 juni 2023
Betreft : Verslag/ reactienota informatiebijeenkomst d.d. 19 september 2022

1 – Belanghebbenden

Uitgenodigd voor deze avond

- Bredestraat 2, 2a, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 9a, 10, 11, 11a, 12, 12a, 12b, 12c, 12d, 13, 14, 16, 15, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 37, 39
- Steenheuvelsestraat 63, 65, 67, 69, 71
- Veldstraat 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6a, 7, 8
- Kerkplein 2
- Botsestraat 2
- Reusensestraat 1, 3, 5, 7, 9, 9a, 10, 11, 11a, 12, 13, 14, 14a, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41
- Wethouder Burgers-stee 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44
- Winkels t.p.v. Kerkplein (op kadastraal perceel 1672)
- Basisschool 't Bijenveld (aan Reusensestraat 6)

De volgende adressen hebben een reactie gegeven / interesseformulier ingevuld

- Duffeltdijk 7: interesse
- Kerkplein 5: interesse
- Bredestraat 9, 31, 36: schriftelijke reactie
- Reusensestraat 20, 22, 31, 39, gezamenlijk: schriftelijke reactie
- Wethouder Burgers-stee 13, 14, 16, 20, 21, 22, 25, 27, 28: schriftelijke reactie
- Stichting Dorpsagenda Leuth: schriftelijke reactie

Organisatie

Aanwezig namens Jansen Bouwontwikkeling: Tim Smulders, projectmanager

Aanwezig namens Buro Waalbrug: Wil Haans, directeur/stedenbouwkundige

Aanwezig namens Oosterpoort: Louis van den Berg

Aanwezig namens gemeente Berg en Dal: Huub Verouden, Beleidsadviseur Ruimtelijke Ontwikkeling

Locatie en tijdstip

De informatieavond voor de omgevingsdialoog van het bouwplan heeft plaatsgevonden op maandag 19 september 2022 van 19.30 uur tot 21.00 uur bij schuttersvereniging 'Vriendenkring', Steenheuvelsestraat 39, 6578 AB Leuth.

Het verslag van deze avond zal beschikbaar worden gesteld aan de aanwezigen die een reactie hebben gegeven of hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in het bouwplan. Het verslag wordt

daarnaast ook via de website gedeeld: <https://jansenbouwontwikkeling.nl/projecten/bredestraat-leuth/>.

2 – Welkom

Tim Smulders heet namens Jansen Bouwontwikkeling alle aanwezigen van harte welkom op deze informatiebijeenkomst. Deze avond is onderdeel van de omgevingsdialoog die gevoerd wordt met de omwonenden in verband met het voornemen van Jansen Bouwontwikkeling en Oosterpoort om aan de Bredestraat nieuwbouw te ontwikkelen. Jansen Bouwontwikkeling ontwikkelt al ruim 30 jaar voornamelijk woningbouwprojecten in de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Utrecht en Limburg en is gevestigd in Wijchen.

Vanavond wordt een toelichting gegeven op de stand van zaken van de plannen, geeft stedenbouwkundige Wil Haans van Buro Waalbrug uitleg bij het stedenbouwkundig plan en wordt kort het vervolgproces geschetst. De omwonenden worden in de gelegenheid gesteld om hun reactie op het nieuwbouwplan te geven.

3 – Inleiding

De locatie van het nieuwbouwplan betreft een voormalige agrarische bedrijfsbestemming die eerder bestudeerd is als locatie voor herbestemming. De opstallen, gerelateerd aan de voormalige agrarische bestemming (o.a. kippenschuren), zijn nog op de locatie aanwezig en zullen te zijner tijd gesloopt worden. De gronden zijn in eigendom van Jansen Bouwontwikkeling en Oosterpoort en aangekocht met als doel woningen te realiseren. Ook voor deze (inbreidings)locatie geldt dat – zoals voor zoveel locaties in Nederland – de ruimte schaars en de behoefte groot is. Voor de bouwopgave is een mix van huur- en koopwoningen beoogd. Door op deze plek woningen te realiseren kan voorzien worden in de behoefte en kan de wijk aan de noordkant van Leuth afgerond worden. Daarnaast verdwijnen leegstaande en vervallen bedrijfsopstallen en wordt een natuurlijke afscheiding van de huidige wijk met deze opstallen (gedeeltelijk) verwijderd.

4 – Stand van zaken

Intentieovereenkomst

Jansen Bouwontwikkeling en Oosterpoort hebben op 26 augustus 2021 een intentieovereenkomst met de gemeente Berg en Dal ondertekend. In deze intentieovereenkomst zijn twee planlocaties opgenomen: één locatie aan de Pastoor van Tielstraat en de locatie aan de Bredestraat. Beide locaties bieden ruimte voor zo'n 25 grondgebonden woningen. Daarnaast is door alle partijen de ambitie uitgesproken om extra aandacht te besteden aan duurzaamheid en klimaatadaptatie. Voor wat betreft de woningdifferentiatie gelden de randvoorwaarden zoals opgenomen in het (ambitiekader) Actieplan Wonen Berg en Dal; dat betekent onder andere dat de helft van de nieuwbouw voor deze twee locaties in het betaalbare segment gerealiseerd moeten worden (onderlinge uitwisselbaarheid is mogelijk). Het hemelwater dient op eigen terrein te worden geborgen en verwerkt, conform de daarvoor geldende regelgeving. Een goede landschappelijke en ecologische overgang naar het buitengebied is een belangrijk punt en de buitenruimte dient klimaatbestendig te worden ingericht.

Omgevingsdialoog

Eén van de voorwaarden van de gemeente is dat er met de omwonenden een 'ophaalavond' (formeel omgevingsdialoog genoemd) wordt gehouden. Wat is een omgevingsdialoog? Hierbij betreft en informeert de initiatiefnemer van een plan de belanghebbenden. Er is in overleg met de gemeente Berg en Dal bepaald dat de direct aanwonenden van de Bredestraat, Wethouder Burgersstee en Reusensestraat de belanghebbenden zijn. Deze aanwonenden zijn allemaal voor de

informatieavond van maandag 19 september 2022 uitgenodigd. Op deze avond zijn de plannen toegelicht en hebben de belanghebbenden kunnen reageren op het plan. Vervolgens is er een verslag van de avond gemaakt. Ook was het mogelijk om schriftelijk een reactie te geven op het plan, welke eveneens in het verslag zijn opgenomen. Onder andere naar aanleiding van de ingekomen reacties is er inmiddels een 2^e informatiebijeenkomst gepland waarbij onder meer gereageerd wordt op de ingekomen reacties. Er zal worden aangegeven of het plan al dan niet is aangepast naar aanleiding van de ingekomen reacties en dit wordt nader toegelicht. Van deze 2^e informatiebijeenkomst zal eventueel een eindverslag worden gemaakt en dit wordt bij de gemeente ingediend. De verslagen van de omgevingsdialog zullen bij het bestemmingsplan worden gevoegd. Het is mogelijk dat niet op alle onderdelen overeenstemming wordt bereikt, maar dat wil niet zeggen dat het plan niet door zou kunnen gaan.

Onderzoeken bestemmingsplan

Op dit moment is Jansen Bouwontwikkeling druk bezig met de voorbereiding van de bestemmingswijziging. Daarvoor zijn allerlei onderzoeken op locatie uitgevoerd. Denk hierbij aan het inmeten van het terrein, bodemonderzoek, archeologisch onderzoek, onderzoek naar geur en geluid en onderzoek naar flora en fauna.

Stedenbouwkundig plan

De heer Wil Haans, werkzaam als stedenbouwkundige bij Buro Waalbrug uit Beuningen en betrokken bij dit plan, licht het stedenbouwkundig ontwerp toe. In de bijlage van dit verslag is de presentatie van Jansen Bouwontwikkeling en Oosterpoort opgenomen inclusief de voorlopige tekeningen van het plan.

Er wordt eerst ingezoomd op de planlocatie zelf, de ligging van het plan in Leuth en waarom het vanuit stedenbouwkundig oogpunt logisch is om de wijk 'af te ronden'. De aansluiting en ontsluiting van de bestaande en nieuwe wijk op de Bredestraat, de Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat wordt toegelicht. Er is nog geen definitieve verkaveling uitgewerkt; het is een plan in wording dat op detail ook nog door de gemeente Berg en Dal getoetst wordt. In de uitgewerkte verkaveling is ruimte voor 10 Beneden-boven woningen (Bebo-woningen) op de gronden van Oosterpoort en 12 (vrije sector) koopwoningen (in deze verkaveling uitgewerkt in de vorm van twee-onder-één-kapwoningen). Er dient gemeld te worden dat het woningbouwprogramma en de aantallen – afhankelijk van de marktomstandigheden – nog kunnen wijzigen. Aan de noordzijde van het plan is ruimte voor een particulier initiatief voor 2 bouwkvavels.

Het stedenbouwkundig plan kenmerkt zich onder andere door:

- Ontsluiting gebied: er wordt uitgegaan van 3 aansluitingen vanaf de Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat de nieuwe wijk in. Stedenbouwkundig is dit de meest logische aansluiting op de bestaande wegen.
 - Tussen de wegen en het buitengebied is ruimte voor groen. Op deze manier ontstaat een goede overgang van de nieuwe wijk naar het buitengebied.
 - De nieuwe woningen sluiten qua oriëntatie gedeeltelijk aan op de bestaande woningen aan de Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat. De Bebo-woningen krijgen de voortuinen en balkons aan de zuidzijde zodat interactie met de bestaande wijk ontstaat.
 - Mix van woningen (huur en koop).
 - Ruimte voor natuur, groene elementen en waterberging.
 - Voldoende parkeergelegenheid en parkeerplaatsen. Materialisering nader te bepalen in overleg met de gemeente Berg en Dal.
 - Trottoir aan 'binnenzijde' (= woningzijde). Dit maakt een wandelrondje in de nieuwe wijk mogelijk.
-

Vervolg

De verwachting is dat de omgevingsdialoog in het 2^e kwartaal van 2023 kan worden afgerond. De onderzoeken voor het bestemmingsplan worden momenteel uitgevoerd. Het streven is dat het ontwerp bestemmingsplan in het 4^e kwartaal van 2023 door de gemeente goedgekeurd wordt en formeel in procedure kan gaan. De bestemmingsplanprocedure loopt, afhankelijk van de voortgang, tot het 2^e kwartaal van 2024. Vervolgens kan de verkoop starten, waarna realisatie van het nieuwbouwplan dan mogelijk is vanaf het 4^e kwartaal van 2024.

5 – Ingekomen reacties

Alle betrokkenen zijn uitgenodigd om schriftelijk te reageren op het stedenbouwkundig plan. Dat kon uiterlijk tot en met 26 september 2022 door de reactie in te leveren in de postbus bij de informatiebijeenkomst of een e-mail te sturen naar t.smulders@jansenbouwontwikkeling.nl. De ingekomen reacties zijn verwerkt in het verslag van deze avond.

- Indien er interesse is om het project te volgen en in het ontvangen van nieuwsbrieven, dan kan men een mail sturen naar interesse@jansenbouwontwikkeling.nl
- Het project is voorlopig te volgen via de website:
<https://jansenbouwontwikkeling.nl/projecten/bredestraat-leuth/>
De link naar de toekomstige projectwebsite zal daar te vinden zijn.

1. Bredestraat 9

Opmerkingen:

- Een goede ontsluiting met een brede straat van +/- 5 m1 en dan ook nog een goed voet- en fietspad is van groot belang.

Antwoord: het plangebied sluit aan op wegen die in een 30 km/uur zone liggen. Deze wegen zijn ongeveer 5 meter breed en zijn voorzien van een trottoir. Een apart fietspad is er niet, maar dit hoort ook bij wegen waar 50 km/uur mag worden gereden. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundig ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgersstee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn.

2. Bredestraat 31

Vragen:

- Heeft de gemeente Berg en Dal op termijn plannen om de weg langs de school/kulturhus autoluwer te maken?

Antwoord: de gemeente heeft geen plannen om de weg autoluwer te maken. De intensiteit in de straatjes is al erg laag.

- Heeft de gemeente Berg en Dal plannen om op termijn de doorgaande fietsverbinding tussen Millingen/Kekerdome en Nijmegen via de Reusensestraat via de nieuwe wijk en Pinksterbloemstraat te leiden?

Antwoord: daar zijn nu geen plannen voor. Er wordt wel gewerkt aan het verbeteren van de fietsroute langs de N840.

Opmerkingen:

- *De geplande in- en uitrit van de nieuwe wijk aan de Bredestraat komt recht voor onze deur uit. Zoals de plannen er nu liggen wordt niet alleen het nieuwe wijkje Spieringshof ontsloten op de Bredestraat, maar ook de bestaande wijk aan de Oostkant van de Bredestraat. Daarmee komen niet alleen de 35 tot 50 auto's van de nieuwe wijk, maar ook veel van het verkeer uit de bestaande wijk voor onze deur langs. Verkeer kiest de kortste route in de richting Nijmegen en zal via de Bredestraat naar de Duffeltdijk rijden. Het nieuwe kruispunt op de Bredestraat is daar niet op ingericht. Precies op dat punt versmalt de weg. Elkaar tegemoetkomend verkeer moet daar nu al op elkaar wachten. Er rijdt veel (zwaar) verkeer en het is een populaire uitlaatroute voor de hond. Voor zover nu bekend is de gemeente niet van plan de Bredestraat in de richting van de Duffeltdijk te verbreden, er een stoep naast te maken of het anderszins geschikt te maken voor veel verkeer. Mocht de gemeente besluiten de schoolzone verkeersluwer te maken (op termijn) of de doorgaande fietsroute tussen Millingen en Nijmegen langs dit punt te laten lopen, dan wordt het een uitermate gevaarlijk verkeerspunt. Los daarvan zal het verkeer op deze nieuwe aansluiting met lampen onze woonkamer inschijnen als het de wijk verlaat. En bovendien komt al dit verkeer precies tegenover onze inrit uit. Wij voorzien problemen en opnieuw een verkeersgevaarlijke situatie als wij onze oprit willen verlaten. Bovenstaande staat er ook nog los van dat wij vinden dat deze ontsluiting (hoe de kruising dan ook vormgegeven wordt) een levensgevaarlijke situatie oplevert voor fietsers, wandelaars en ander verkeer op de Bredestraat. Onze uitgesproken voorkeur is alleen wandel- en fietsverkeer via deze route.*

Antwoord: de kortste en snelste route naar Nijmegen loopt via de N840. Voor de meeste bewoners van de bestaande woningen betekent dit dat er geen snellere/kortere route ontstaat als het nieuwe plan wordt uitgevoerd. De intensiteit op de nieuwe ontsluiting zal daarom naar verwachting laag blijven. De Bredestraat bij de aansluiting op de N840 is breed genoeg voor 2 auto's om elkaar te kunnen passeren. Voor de inrit aan het begin mag niet geparkeerd worden, waardoor de eerste wachtende voertuigen niet in de weg staan van verkeer dat de straat in wil rijden. Om lichtinval van autolichten te beperken, kunnen eventueel hagen worden geplaatst. Hagen blokkeren of verstrooien voor een groot deel het licht. Bij het verlaten van de oprit is er nu voldoende gelegenheid om goed te kunnen zien of er verkeer aankomt dat voor mag. In de nieuwe situatie verandert er aan dat aspect niets. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn.

3. Bredestraat 36

Opmerkingen:

- *Goede ontsluiting met de Bredestraat / goede fiets- en wandelstraat met de Bredestraat.*

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn.

- *We hebben al steeds aangekaart bij de gemeente een goede Bredestraat. Verharding via grasbetonstenen langs de weg, dan lopen de wandelaars niet steeds in de modder. Ook veilig voor fietsers.*

Antwoord: het veranderen van de Bredestraat is geen onderdeel van dit plan. De suggestie zal worden overwogen als er sprake is van (groot) onderhoud aan de Bredestraat.

4. Reusensestraat 20

Opmerkingen:

- *Graag de aansluitingen op de wijk alleen toegankelijk maken voor fietsers en wandelaars! Mooi plan verder!*

Antwoord: in het plan zijn drie aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken. Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, daarmee

verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie.

- *Behoud de doodlopende autostraten! Geeft veiligheid! Belangrijk voor de wijk en woonbeleving maak die auto niet zo belangrijk. Bredestraat enige toegang laten zijn.*

Antwoord: in de planvorming is ervoor gekozen om het nieuwe plandeel bij de bestaande wijk te laten horen. Dat betekent dat ook de wegen- en padenstructuur van het nieuwe deel aansluit op het bestaande deel. In het plan zijn drie aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken.

Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, en daarmee verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie.

5. Reusensestraat 22

Vragen:

- *Hoe worden de wegen in het nieuwe plan ingericht? 30 km/uur of 50 km/uur?*

Antwoord: de straten in het plan zullen, conform de overige straten in de wijk, als 30 km/uur straten worden ingericht.

Opmerkingen:

- *In een eerder stadium is na een bezwaarschrift ontsluiting via de Reusensestraat afgeraden i.v.m. de aangrenzende school. In het plan zie ik dit niet terug.*

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. De verwachte hoeveelheid auto's door de Reusensestraat blijft laag genoeg om een veilige situatie bij de school te behouden. Bovendien is er geen sprake van een sluiproute. Er zal daarom geen gebiedsvreemd verkeer door de straat rijden.

6. Reusensestraat 31

Opmerkingen:

- *Ik wil hierbij aangeven dat wij grote zorgen hebben over het verdwijnen van de houtwal aan de zuidostrand van het project, langs de huidige kippenschuur. De leeftijd van deze houtwal wordt geschat op meer dan een eeuw en biedt plaats aan insecten en diverse, niet-algemene vogels zoals uilen, bonte specht en sperwer. Al zal het de meeste mensen ontgaan: in de onder begroeiing zijn wilde orchideeën (*Dactylorhiza maculata*) te vinden. Met het verdwijnen van deze houtwal wordt het landelijke, kleinschalige karakter van dit gebied aangetast en verdwijnt er weer leefgebied voor insecten en vogels, die al minder worden in aantal. De voorgestelde nieuwe beplanting kan dit niet vervangen. Dit is uiteindelijk nadelig voor de biodiversiteit, waarvan ondertussen is aangetoond dat we die juist moeten instandhouden of verbeteren. Een aangepast plan waarin deze houtwal behouden blijft, wordt van harte ondersteund.*

Antwoord: voor de bestemmingsplanprocedure zijn onder andere een quick scan flora en fauna en een nader onderzoek uitgevoerd. Deze rapportages zijn te zijner tijd als bijlagen terug te vinden bij het bestemmingsplan. Conclusie is dat de werkzaamheden niet leiden tot overtreding van de Wet natuurbescherming en dat de werkzaamheden zonder belemmering van de Wet natuurbescherming kunnen worden uitgevoerd. De bomen in de betreffende 'houtwal' hebben altijd als een natuurlijke afscheiding tussen wonen en agrarisch gediend, maar passen in het idee van het afmaken van de wijk (mede vanwege de omvang van de bomen) niet in het nieuwe plan en zullen om die reden gekapt worden. Doelstelling is wel om voldoende groen toe te voegen in de nieuwe wijk.

7. Reusensestraat 39

Opmerkingen:

- *Mooi plan, leuke aanvulling, wel essentieel: Bredestraat enige autotoegang laten zijn, doodlopende straten houden. Anders gaat de hele buurt de kortste route kiezen naar Nijmegen etc. richting de Bredestraat. Geef fietsers en wandelaars prioriteit. Bewoners willen rust en veiligheid.*
-

Antwoord: de kortste en snelste route naar Nijmegen loopt via de N840. Voor de meeste bewoners van de bestaande woningen betekent dit dat er geen snellere/kortere route ontstaat als het nieuwe plan wordt uitgevoerd. De intensiteiten op de nieuwe ontsluiting zullen daarom naar verwachting laag blijven.

- *Goede aanvulling voor het dorp maar veiligheid voor schoolkinderen gaat helemaal achteruit net als rust voor de bewoners, fietsers en wandelaars. Doodlopende straat moet doodlopend blijven ofwel een fietspad van maken. Volgens mij zijn 3 toegangswegen helemaal overbodig en zou dit echt een gevaar voor de schoolkinderen kunnen betekenen! De Reusensestraat met parkerende auto's en fietsende kinderen is nu al krap! Het zou kunnen betekenen dat veel mensen dan via de Reusensestraat de kortste weg naar Nijmegen zouden gaan nemen, dus dat er nog aanvullend auto-overlast bij zou komen. De Leuthse sfeer gaat hierdoor helemaal achteruit.*

Antwoord: de Reusensestraat zal ook in de nieuwe situatie vooral gebruikt worden door bestemmingsverkeer. Jonge bewoners van het nieuwe plandeel zullen naar school gaan in het dorp en ouders zullen zich daarin niet anders gedragen dan de ouders en bewoners die er nu al wonen. De kortste en snelste route naar Nijmegen loopt via de N840. Voor de meeste bewoners van de bestaande woningen betekent dat dat er geen snellere/kortere route ontstaat als het nieuwe plan wordt uitgevoerd. De intensiteit op de nieuwe ontsluiting zal daarom naar verwachting laag blijven. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn.

8. Reusensestraat gezamenlijk

Opmerkingen:

- *Afgelopen maandag hebben wij (samen met veel dorpsbewoners) uw presentatie mogen bijwonen in de Vriendenkring over de bouwplannen in Leuth Noord. Het bouwen van de wijk vinden wij (buurtbewoners van de Reusensestraat) een prima zaak en het plan ziet er ook mooi uit. Wij maken, zoals ook duidelijk overgekomen is op de dialoogavond zelf, bezwaar tegen de voorgenomen auto-aansluiting op het bestaande wegennetwerk. Kenmerkend voor Leuth zijn de veilige en beschermde, doodlopende wijpjes waardoor bestemmingsverkeer zeer bepaald is. Kinderen, lopers en fietsers kunnen met een gerust hart door en om Leuth heen bewegen. Ruimte aan de auto lijkt ons anno 2022 niet meer de voornaamste zaak en zeker niet in een overzichtelijk en steeds groener dorp als Leuth. De logische oplossing voor de grote ophef lijkt ons, om de Bredestraat de enige auto ontsluiting te laten zijn en de twee andere aansluitingen enkel voor lopers en fietsers. De nieuwe bewoners krijgen dan net als grote delen van Leuth een doodlopende, veilige wijk waar andere bewoners doorheen kunnen lopen en fietsen. We behouden daarmee het veilige en loop- en fietsvriendelijke karakter van een belangrijk deel van Leuth (met daarin ook de school en het Kulturhus). Wat wij zelfs toejuichen is de ontsluiting voor langzaam verkeer door deze nieuwe wijk van de Reusensestraat naar de Bredestraat. Zo ontstaat een mooi groen en veilig ommetje rondom het dorp. Er is grote belangstelling om als bewoners samen met onze Dorpsagenda, met elkaar in gesprek te gaan om met constructieve oplossingen te komen.*

Antwoord: in de planvorming is ervoor gekozen om het nieuwe plandeel bij de bestaande wijk te laten horen. Dat betekent dat ook de wegen- en padenstructuur van het nieuwe deel aansluit op het bestaande deel. In het plan zijn drie aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken.

Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, en daarmee verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie. Omdat er geen nieuwe kortste of snelste route ontstaat naar Nijmegen zal er op de wegen vooral sprake zijn van bestemmingsverkeer.

9. Stichting Dorpsagenda Leuth

Opmerkingen:

- *Afgelopen maandag hebben wij de presentatie bijgewoond in de Vriendenkring over de bouwplannen in Leuth Noord, de zgn. Spieringshof. Deze plannen juichen wij van harte toe gezien de grote vraag naar woningen, ook in de gemeente Berg en Dal. Toch hebben wij onze vraagtekens bij de infrastructuur en dan met name bij de ontsluiting van dit nieuwe wijkje. Zoals de plannen nu getekend zijn, lijkt het of het autoverkeer vooral via de Reusensestraat en Wethouder Burgers-stee naar het centrum van Leuth wordt geleid en dat betekent nog meer autoverkeer langs het Kulturhus waarin ook de basisschool 't Bijenveld is gevestigd. Zoals u zult begrijpen willen we voor de veiligheid van de kinderen juist zo weinig mogelijk verkeer langs de school leiden. Bewoners hebben ook andere bezwaren aangegeven tegen het doortrekken van de Wethouder Burgers-stee in noordelijke richting. Als Dorpsagenda willen we daarom met de bewoners van deze wijk in gesprek om te bezien wat in hun ogen oplossingen hiervoor kunnen zijn. Aangezien dit een onderwerp is dat vooral de gemeente aangaat, zullen we daarna contact opnemen met de desbetreffende medewerker en/of wethouder.*

Antwoord: in de planvorming is ervoor gekozen om het nieuwe plandeel bij de bestaande wijk te laten horen. Dat betekent dat ook de wegen- en padenstructuur van het nieuwe deel aansluit op het bestaande deel. In het plan zijn drie aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken.

Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, en daarmee verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie. Omdat er geen nieuwe kortste of snelste route ontstaat naar Nijmegen zal er op de wegen vooral sprake zijn van bestemmingsverkeer. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

10. Wethouder Burgers-stee 13

Opmerkingen:

- *Geen ontsluiting op de Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat! Maak daar alleen doorgang voor voetganger en fietser. Ontsluiting via Bredestraat, die wat verbreden. Via wethouder Burgers-stee en Reusensestraat is veel te gevaarlijk. Is nu al druk en erg opletten. Komen veel schoolkinderen. Alles moet dan voorbij de school. Ook gevaarlijk.*

Antwoord: in de planvorming is ervoor gekozen om het nieuwe plandeel bij de bestaande wijk te laten horen. Dat betekent dat ook de wegen- en padenstructuur van het nieuwe deel aansluit op het bestaande deel. In het plan zijn drie aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken.

Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, en daarmee verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie. Omdat er geen nieuwe kortste of snelste route ontstaat naar Nijmegen zal er op de wegen vooral sprake zijn van bestemmingsverkeer. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

11. Wethouder Burgers-stee 14

Opmerkingen:

- *Ontsluiting via Reusensestraat en Wethouder Burgers-stee is een heel slecht plan, omdat alles dan via de twee straten naar en langs de school wordt geleid wat de veiligheid voor de kinderen niet ten goede komt.*

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande

wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

12. Wethouder Burgers-stee 16

Opmerkingen:

- *Ontsluiting via Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat ben ik het absoluut niet mee eens. Dit moet allemaal langs de school. Ik heb een huis gekocht aan een doodlopende straat. Bewust. Dat wil ik graag zo houden.*

Antwoord: in de planvorming is ervoor gekozen om het nieuwe plandeel bij de bestaande wijk te laten horen. Dat betekent dat ook de wegen- en padenstructuur van het nieuwe deel aansluit op het bestaande deel. In het plan zijn drie aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken.

Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, en daarmee verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie. Omdat er geen nieuwe kortste of snelste route ontstaat naar Nijmegen zal er op de wegen vooral sprake zijn van bestemmingsverkeer. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

13. Wethouder Burgers-stee 20 – Huurwoning Oosterpoort

Vragen:

- *Waarom zulke 'lappen' grond? En voor 'de goede orde' ook maar 10 sociale huurwoningen (ook nog gestapeld) ...*

Antwoord: de (vrije sector) woningen in het plan zijn ontworpen met kaveloppervlaktes die gemiddeld bij elk ander nieuwbouwplan gebruikelijk zijn. Daarnaast is het de bedoeling om de verkaveling dusdanig te ontwerpen dat geanticipeerd kan worden op veranderingen in de markt zodat de twee-onder-één-kapwoningen nog kunnen wijzigen naar bijvoorbeeld hoek- en tussenwoningen. De sociale huurwoningen komen voort uit de intentieovereenkomst met de gemeente en worden ook (grotendeels) gerealiseerd op de gronden van Oosterpoort zelf.

Opmerkingen:

- *Draai het linker blok om: meer parkeerplaatsen aan de buitenring ---> zo stimuleer je nieuwe bewoners Leuth aan de noordzijde te verlaten. Laat het voor autoverkeer doodlopend; ook voor het nieuwe wijkgedeelte (is voor hen ook fijn).*

Antwoord: het blok omdraaien heeft niet de voorkeur. De locatie recht tegenover de huidige huurwoningen met parkeren dat gedeeltelijk al aanwezig is en de buitenrand met (vrije sector) woningen is stedenbouwkundig sterker. Voor het parkeren en het realiseren van een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen zijn regels opgesteld waar wij aan moeten voldoen. Dit zal in de toelichting bij het bestemmingsplan worden uitgelegd. Daarnaast zijn de gronden waar de Bebo-woningen op geprojecteerd staan al (grotendeels) in eigendom van Oosterpoort. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn.

- *Groenstrook/ struweel: cultuurgrond +/- 110 jaar oud. Veel fauna!*

Antwoord: voor de bestemmingsplanprocedure zijn onder andere een quick scan flora en fauna en een nader onderzoek uitgevoerd. Deze rapportages zijn te zijner tijd als bijlagen terug te vinden bij het bestemmingsplan. Conclusie is dat de werkzaamheden niet leiden tot overtreding van de Wet

natuurbescherming en dat de werkzaamheden zonder belemmering van de Wet natuurbescherming kunnen worden uitgevoerd.

14. Wethouder Burgers-stee 22 – Huurwoning Oosterpoort

Opmerkingen:

- *Dubbele laag omdraaien en parkeren aan de andere kant. Alleen parkeren voor senioren woningen.*

Antwoord: het blok omdraaien heeft niet de voorkeur. De locatie recht tegenover de huidige huurwoningen met parkeren dat gedeeltelijk al aanwezig is en de buitenrand met (vrije sector) woningen is stedenbouwkundig sterker. Voor het parkeren en het realiseren van een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen zijn regels opgesteld waar wij aan moeten voldoen. Dit zal in de toelichting bij het bestemmingsplan worden uitgelegd. Daarnaast zijn de gronden waar de Bebo-woningen op geprojecteerd staan al grotendeels in eigendom van Oosterpoort.

- *Dubbele laag door Reusensestraat, rest naar Bredestraat. Dus alleen doorgang voor fiets.*

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn.

15. Wethouder Burgers-stee 24

Opmerkingen:

- *Draai het linker blok om. Argumentatie: een woning heeft gemiddeld 1,5 auto per huishouden. Dit zorgt nu voor $17 \times 1,5 = 26$ auto's midden in de wijk die (max zoals in de tekening mogelijk) 22 parkeerplaatsen delen. Te weinig! Als je dit omdraait zijn dit er i.p.v. $10 \times 1,5 \rightarrow 4 \times 1,5$.*

Antwoord: het blok omdraaien heeft niet de voorkeur. De locatie recht tegenover de huidige huurwoningen met parkeren dat gedeeltelijk al aanwezig is en de buitenrand met (vrije sector) woningen is stedenbouwkundig sterker. Voor het parkeren en het realiseren van een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen zijn regels opgesteld waar wij aan moeten voldoen. Dit zal in de toelichting bij het bestemmingsplan worden uitgelegd. Daarnaast zijn de gronden waar de Bebo-woningen op geprojecteerd staan al grotendeels in eigendom van Oosterpoort.

- *Het creëren van 10 extra sociale huurwoningen midden in de wijk geeft een geheel andere dynamiek ---> dat is niet gewenst (ik heb hier niet voor gekozen). Door het om te draaien behoud je de sfeer in de wijk.*

Antwoord: ook in de huidige wijk staan huur- en koopwoningen door elkaar. De huidige positie van de Bebo-woningen in het plan is een (stedenbouwkundig) logische plek. Daarnaast zijn de gronden waar de Bebo-woningen op geprojecteerd staan al grotendeels in eigendom van Oosterpoort.

- *Parkeren voor mijn huis is niet meer mogelijk. Ook kan ik niet meer in en uit de garage rijden. Niet op een veilige manier met een weg op een meter voor de garagedeur. Indien men het omdraait, behoud je de doodlopende weg en de rust. Hiervoor hebben velen van ons de woning ook gekocht.*

Antwoord: parkeren voor het huis is in de huidige situatie parkeren op de openbare weg. In het nieuwe plandeel worden haakse parkeervakken gemaakt. Deze worden onder andere gerealiseerd naast de bestaande woning. Van deze parkeervakken kunnen alle bewoners gebruikmaken.

16. Wethouder Burgers-stee 25

Opmerkingen:

- *Ontsluiting naar de Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat geen autoverkeer, wel voor voetgangers en fietsers. De 10 sociale huurwoningen aan de andere kant, dus aan de straat naar de Bredestraat. Beide vragen/opmerkingen komen ten goede aan minder verkeer in de Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat i.v.m. school. Nu wordt het groen ingeleverd voor parkeerplaats.*

Antwoord: in de planvorming is ervoor gekozen om het nieuwe plandeel bij de bestaande wijk te laten horen. Dat betekent dat ook de wegen- en padenstructuur van het nieuwe deel aansluit op het bestaande deel. In het plan zijn drie aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken.

Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, en daarmee verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie. Omdat er geen nieuwe kortste of snelste route ontstaat naar Nijmegen zal er op de wegen vooral sprake zijn van bestemmingsverkeer. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. De huidige positie van de Bebo-woningen in het plan is een (stedenbouwkundig) logische plek. Ook in de huidige wijk staan huur- en koopwoningen door elkaar. Daarnaast zijn de gronden waar de Bebo-woningen op geprojecteerd staan al grotendeels in eigendom van Oosterpoort.

17. Wethouder Burgers-stee 27

Vragen:

- Waarom wordt de Wethouder Burgers-stee een doorgaande weg? Dit gaat bij school voor levensbedreigende situaties zorgen!

Antwoord: de verwachte hoeveelheid auto's door de Reusensestraat blijft laag genoeg om een veilige situatie bij de school te behouden. Bovendien is er geen sprake van een sluiproute. Er zal daarom geen gebiedsvreemd verkeer door de straat rijden. Er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

Opmerkingen:

- Doorgaande weg Reusensestraat en Wethouder Burgers-stee moet hier absoluut niet komen. Verkeer gaat zorgen voor gevaren in deze buurt en school heeft hier hinder van.

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

18. Wethouder Burgers-stee 28

Vragen:

- Waarom worden de sociale huurwoningen tegen over elkaar gebouwd?

Antwoord: de huidige positie van de Bebo-woningen in het plan is een (stedenbouwkundig) logische plek. Daarnaast zijn de gronden waar de Bebo-woningen op geprojecteerd staan al grotendeels in eigendom van Oosterpoort.

- Is het niet de bedoeling dat de diversiteit van woonvormen verdeeld moeten worden over woonomgeving (het dorp)?

Antwoord: in de intentieovereenkomst zijn twee planlocaties opgenomen: één locatie aan de Pastoor van Tielstraat en de locatie aan de Bredestraat. Beide locatie bieden ruimte voor zo'n 25 grondgebonden woningen. Voor wat betreft de woningdifferentiatie gelden de randvoorwaarden zoals opgenomen in het (ambitiekader) Actieplan Wonen Berg en Dal; dat betekent onder andere dat de helft van de nieuwbouw voor deze twee locaties in het betaalbare segment gerealiseerd moeten worden waarbij onderlinge uitwisselbaarheid mogelijk is.

- Waarom wordt er een hoeveelheid groen ingeleverd en wordt er maar een beperkt aantal vierkante meters groen ingepland?

Antwoord: het nu aanwezige groen is niet als zodanig bestemd en dat geldt voor het gehele perceel. Het was een bedrijfsbestemming en is eerder al geheel tot wonen bestemd. Het aanwezige groen heeft dan ook geen enkele status. In het nieuwe plan wordt groen opgenomen en ook bestemd, zodat hiermee ook bestaanszekerheid wordt geboden. Doelstelling is om voldoende groen toe te voegen in de nieuwe wijk. De bestaande bomen hebben altijd als een natuurlijke afscheiding tussen wonen en agrarisch gediend, maar passen in het idee van het afmaken van de wijk (mede vanwege de omvang van de bomen) niet in het nieuwe plan en zullen om die reden worden gekapt.

- Is er al een verkeersonderzoek geweest of wordt dit nog uitgevoerd?

Antwoord: er is inmiddels een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd.

Opmerkingen:

- Projectontwikkelaar en Oosterpoort hebben ook de mogelijkheid om de sociale huurwoningen toe te kennen aan het project bij het voetbalveld.

Antwoord: in de intentieovereenkomst zijn twee planlocaties opgenomen: één locatie aan de Pastoor van Tielstraat en de locatie aan de Bredestraat. Beide locaties bieden ruimte voor zo'n 25 grondgebonden woningen. Voor wat betreft de woningdifferentiatie gelden de randvoorwaarden zoals opgenomen in het (ambitiekader) Actieplan Wonen Berg en Dal; dat betekent onder andere dat de helft van de nieuwbouw voor deze twee locaties in het betaalbare segment gerealiseerd moeten worden waarbij onderlinge uitwisselbaarheid mogelijk is. Daarnaast zijn de gronden waar de Bebo-woningen op geprojecteerd zijn al grotendeels in eigendom van Oosterpoort.

- De verkeersdoorstroom Wethouder Burgers-stee en de Reusensestraat is een ondoordachte oplossing.

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn.

- Beide wegen komen samen uit voor de school en hierdoor zal de nodige onveilige situatie ontstaan.

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

- Het schoolplein is een open speelplaats, wordt ook gebruikt buiten schooltijden door bijvoorbeeld ook buitenschoolse opvang.

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. Het is overigens wel wenselijk om de schoolzone volledig te 'sluiten', maar dat valt buiten de scope van deze ontwikkeling / dit bestemmingsplan.

- De Reusensestraat komt uit op de Veldstraat en deze weg is niet voorbereid op het verdubbelen van het verkeer.

Antwoord: in de nieuwe situatie is er geen sprake van doodlopende straatjes. Hierdoor wordt de noodzaak tot kerens weggenomen. Dit verbetert de verkeersveiligheid. In de planvorming is ervoor gekozen om het nieuwe plandeel bij de bestaande wijk te laten horen. Dat betekent dat ook de wegen- en padenstructuur van het nieuwe deel aansluit op het bestaande deel. In het plan zijn drie

aansluitingen waar auto's gebruik van kunnen maken. Daarmee ontstaat de situatie dat er niet meer gekeerd hoeft te worden omdat de straat dood loopt, en daarmee verspreidt het verkeer zich over de verschillende in- en uitgangen. Hierdoor ontstaat er een veilige verkeerssituatie. Omdat er geen nieuwe kortste of snelste route ontstaat naar Nijmegen zal er op de wegen vooral sprake zijn van bestemmingsverkeer.

- *De uitrijmogelijkheid richting de Bredestraat zal zeker toenemen, dat betekent dat het verkeer richting Kekerdom, Millingen aan de Rijn en Nijmegen gebruik gaat maken van de Bredestraat. De Bredestraat is hier niet op berekend.*

Antwoord: er is naar aanleiding van gemaakte opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst verkeerskundig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwbouwplan op de bestaande wegenstructuur. De conclusie is dat de in het stedenbouwkundige ontwerp meegenomen ontsluitingswegen (Bredestraat, Wethouder Burgers-stee en Reusensestraat) voldoen voor een dergelijke wijk en dat de voorgestelde aansluitingen op de bestaande omgeving goed zijn. De kortste en snelste route naar Nijmegen loopt via de N84o. Voor de meeste bewoners van de bestaande woningen betekent dit dat er geen snellere/kortere route ontstaat als het nieuwe plan wordt uitgevoerd. De intensiteit op de nieuwe ontsluiting zal daarom naar verwachting laag blijven.
