



De raad van de gemeente Harderwijk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 november 2017,
nummer h170064789;

overwegende, dat het ontwerp-bestemmingsplan "Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" met het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde met ingang van 7 september 2017 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat tijdens deze termijn een ieder in de gelegenheid is gesteld daarover zienswijzen kenbaar te maken; dat dit op 6 september 2017 op de gebruikelijke manier bekend is gemaakt in Het Kontakt, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website;

dat er zowel tegen het bestemmingsplan als tegen het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde één zienswijze is ingediend die door 45 bewoners is onderschreven en medeondertekend ;

gelet op de bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening;

besluit

1. In te stemmen met het document "Commentaar op de zienswijzen ontwerpbestemmingsplan "Stadsdennen - J.P. Heyelaan 1".
2. De zienswijzen overeenkomstig het commentaar te beantwoorden, wat inhoudt dat de zienswijze die door 45 bewoners is onderschreven en medeondertekend gedeeltelijk wordt gedeeld.
3. Het bestemmingsplan "Stadsdennen - J.P. Heyelaan 1", bestaande uit de geometrische planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0243.BP00193-0003.gml met bijbehorende bestanden, ongewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerp.
4. In te stemmen met het document "Commentaar op de zienswijzen Ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1".
5. De zienswijzen overeenkomstig het commentaar te beantwoorden, wat inhoudt dat de zienswijze die door 45 bewoners is onderschreven en medeondertekend gedeeltelijk wordt gedeeld.
6. Een hogere grenswaarde voor 23 van de 32 nieuw te bouwen woningen op het perceel J.P. Heyelaan 1 te Harderwijk ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder gewijzigd vast te stellen, zoals verwoord in het document genoemd bij beslispunt 4.
7. Bij dit bestemmingsplan geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro vast te stellen.
8. In het bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 de bouwhoogte aan te passen van 15 naar 11 meter (dit is 3 woonlagen)

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente
Harderwijk in zijn openbare vergadering van
8 februari 2018.

de heer H.J. van Schaik
voorzitter

de heer H.R. Lanning
raadsgriffier



COMMENTAAR OP DE ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 ”

1. Korte inleiding

Door de opkomst van internetkerken, diensten op televisie en daardoor minder leden van een kerkgemeente heeft de protestantse gemeente Harderwijk de Nieuwe Kerk, Veldkampkerk, Stadsdennenkerk en Plantagekerk in de verkoop gezet. Op de plek van de Veldkampkerk zouden dan gezamenlijke diensten van de 4 genoemde kerken gaan plaatsvinden. De Stadsdennenkerk die in dit bestemmingsplan centraal staat, is door woningcorporatie Uwoon aangekocht. Om leegstand en verloederding tegen te gaan, is gezocht naar een alternatieve en passende functie voor het plangebied. Gezien de centrale ligging en gelet op de directe omgeving is een woonfunctie een passende oplossing. De woningcorporatie is dan ook voornemens om de bestaande bebouwing te slopen en de locatie te transformeren tot woongebied ten behoeve van 32 sociale huurappartementen. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het plangebied bestemd met een maatschappelijke functie en is het realiseren van de woningen niet toegestaan. Derhalve dient een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Stadsdennen plaats te vinden. Het ontwerpbestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 voorziet in de gevraagde herziening.

2. Termijn

Het ontwerpbestemmingsplan “Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 ” heeft met ingang van 7 september 2017 gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder schriftelijk zienswijzen kenbaar maken bij de gemeenteraad. Desgewenst kon ook worden volstaan met een mondelinge zienswijze. Dit is op 6 september 2017 bekend gemaakt in Het Kontakt en in de Nederlandse Staatscourant.

De stukken waren ook raadpleegbaar op de gemeentelijke website www.harderwijk.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl.

3. Ontvankelijkheid

Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn van inzagelegging ontvangen en worden in behandeling worden genomen.

4. Zienswijzen en gemeentelijk commentaar

Er is één zienswijze ontvangen naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan “Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 ”, die door 45 medebewoners is onderschreven en mede ondertekend. De namen en adressen van deze reclamanten worden opgenomen in een aparte bijlage die niet openbaar is in verband met privacywetgeving. Deze zienswijze is samengevat en beantwoord als zienswijzen 1 t/m 46.

Van de mogelijkheid om uitsluitend mondeling te reageren is geen gebruik gemaakt. Vervolgens zijn de tijdig ingekomen zienswijzen samengevat en becommentarieerd.

Zienswijze 1 t/m 46.

Opmerking 1.1

De hoogte van het complex wordt vier woonlagen. Reclamanten vinden dit vanwege privacy niet acceptabel, mede gezien het feit dat het wooncomplex ca. 3 meter dichters aan de Alberdingk Thijmstraat komt te staan. Graag vernemen reclamanten de reden dat er uitgegaan wordt van vier woonlagen terwijl bij nieuwe inbreidingsplannen niet hoger gebouwd wordt dan drie woonlagen.

Commentaar

De bestaande hoogte van de kerk is op de hoek Alberdingk Thijmstraat - J.P. Heyelaan op dit moment ook 4 bouwlagen hoog. De door reclamanten getrokken conclusie dat bij nieuwe inbreidingsplannen

niet hoger wordt gebouwd dan 3 woonlagen is niet juist. Zo worden er op dit moment bijvoorbeeld aan de Boerhaavelaan, Johanniterlaan en op de Rabobanklocatie ook plannen ontwikkeld in 4 bouwlagen of hoger. De voorgestelde hoogte van 4 bouwlagen waardoor enig accent ontstaat, is stedenbouwkundig gezien wenselijk en aanvaardbaar.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.2

In het document: Bijlagen (Natuurtoets, Stikstof en Akoestisch onderzoek) worden op pagina 103 en 104 de bouwtekeningen van het nieuwe complex weergegeven. De 3D-weergave op pagina 4-31 van Looman Architecten, wijkt drastisch af van de bouwtekening van Uwoon. Gevraagd wordt de juiste feiten te vermelden.

Commentaar

De afbeeldingen op bladzijden 25 en 26 van de Toelichting van het bestemmingsplan geven de juiste situatie weer. De planontwikkeling heeft zich vanaf het begin doorontwikkeld tot de meest gewenste en haalbare ontwikkeling. De verschillende onderzoeken zijn echter bij aanvang van het project reeds opgestart waardoor er -heel vervelend- nog onjuiste afbeeldingen in het akoestisch onderzoek zitten. Deze afbeeldingen zijn per abuis niet vervangen door het meest recente en beoogde bouwplan, namelijk het gehele bouwplan 4 bouwlagen hoog.

De zienswijze wordt op dit punt gedeeld. Deze zienswijze geeft echter geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.3

In het bouwblok zijn de appartementen en de daarbij behorende balkons zodanig geplaatst dat er onwenselijk inkijk ontstaat in de aangrenzende woonkamers en slaapkamers aan de Alberdingk Thijmalaan zijde. Dit zal de privacy van de betreffende bewoners zeer aantasten. Via de krant hebben reclamanten vernomen dat Uwoon iets aan het ontwerp van de balkons veranderd zou hebben.

Commentaar

De balkons van de nieuwe appartementen staan op ruim 28 meter afstand ten opzichte van de bestaande woningen aan de overzijde van de Alberdingk Thijmalaan. Deze afstand is een gebruikelijke afstand van tegenover elkaar liggende woningen aan weerszijden van een woonstraat of woningen waarbij achtertuinen aan elkaar grenzen. Het wordt ter plaatse inderdaad een andere situatie maar stedenbouwkundig gezien is dit een acceptabele afstand. Van de appartementen aan de noordzijde van het plan zijn de daarbij behorende buitenruimten (de balkons) zodanig geplaatst dat er zo weinig mogelijk inkijk ontstaat in de aangrenzende achtertuinen. De balkons zijn half inpandig en steken nog ca. 90 cm uit. Door de zijwangen van deze balkons te voorzien van een verhoogd niet doorzichtig scherm, wordt de mogelijke zijdelingse inkijk bij achterburen nog verder beperkt. De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.4

De Stadsdennenkerk is aangemerkt als een cultuurhistorisch waardevol bouwwerk. Het hoofdgedeelte van de kerk is vanuit de klokkentoren gezien symmetrisch gebouwd, met een aantal typerende kenmerken. In het ontwerp van het appartementencomplex is voor een klein deel de klokkentoren iets te herkennen, maar verder zien reclamanten niets terug van de stijl van de kerk. Het ontwerp past qua stijl en kleurstelling niet in de wijk.

Commentaar

Binnen de huidige hoogteverschillen en contouren van de kerk is het niet haalbaar om woningen te realiseren. Met het huidige ontwerp en de voorgestelde verwijzing naar de klokkentoren van de kerk, heeft de architect wat ons en de welstandscommissie betreft voldoende geprobeerd om de poortachtige constructie en de klokkentoren terug te laten komen in het nieuwe ontwerp van het woongebouw.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.5

Het rustige en kalme karakter van het huidige bestemmingsplan stellen de huidige bewoners zeer op prijs. Door de wijziging van het bestemmingsplan van maatschappelijke bestemming naar bestemming wonen zal dit rustige karakter zeer aangetast worden.

Commentaar

De nieuwe situatie zal anders zijn dan de bestaande situatie, waarin in principe alleen tijdens kerkdiensten aanloop was. De voorgestelde woonfunctie past stedenbouwkundig gezien goed op deze locatie en zal het woonkarakter van de wijk juist versterken. De locatie kan de toename aan verkeer verwerken, zodat er geen overlast wordt verwacht op de omgeving.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.6

Schattingen wijzen uit dat 15% van de huidige verkeersbewegingen de max. snelheid van 50 km per uur overschrijdt. Door de bouw van het appartementencomplex zal het aantal verkeersbewegingen alleen maar toenemen en komt de verkeersveiligheid nog meer in het gedrang.

Commentaar

Uit gegevens blijkt dat 15% van het verkeer harder rijdt dan 47 km/h. Daarmee rijdt een kleiner aandeel dan 15% harder dan 50 km/h. Uit verkeersonderzoek blijkt dat de omliggende wegen de toename aan verkeer kunnen verwerken. Het overtreden van de maximum snelheid is planologisch-juridisch echter niet relevant en is al een punt van aandacht van de gemeente en de politie. De gemeente is al met bewoners in de buurt in gesprek over de verkeersveiligheid in de wijk (Verkeersplatform). Dit project staat echter los van het bestemmingsplan.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.7

Doordat het appartementencomplex enkele meters dichter op de Alberdingk Thijmlaan gebouwd zal worden, zal een zeer onoverzichtelijke verkeerssituatie op de hoek Alberdingk Thijmlaan - J.P. Heyelaan ontstaan hetgeen onwenselijk is.

Commentaar

De verkeerssituatie wijzigt ter plaatse niet. Het blijft een gewone T-splitsing die de toename aan verkeer dat door deze planontwikkeling ontstaat prima kan verwerken. Het profiel van de Alberdingk Thijmlaan is breed genoeg om ook na deze verschuiving van de gevellijn nog steeds een veilige verkeerssituatie te garanderen.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.8

Er zal een significante toename van het geluid plaatsvinden wanneer de bouw van het appartementencomplex voltooid is. De gemeente is zich hier van bewust en heeft op voorhand al een aanvraag ingediend om een hogere grenswaarde aan te houden dan de huidige voorkeursgrenswaarde van 48dB. Bewoners vinden het onaanvaardbaar dat het woongenot door een toename van de geluidshinder zal worden aangetast.

Commentaar

Ingeval van nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen dient vanwege de Wet geluidhinder binnen de zone van een weg akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op deze nieuwe woningen. De aanvraag hogere grenswaarde wordt dan ook

aangevraagd vanwege het geluidsniveau van het wegverkeerslawaaï, dat wordt veroorzaakt door verkeer dat nu al en in de toekomst op de Alberdingk Thijmlaan rijdt. En niet de toename van wegverkeerslawaaï dat alleen door de nieuwe ontwikkeling wordt gegenereerd. In het akoestisch onderzoek is gerekend met verkeersgegevens uit het gemeentelijk verkeersmodel van het jaar 2030. In dit verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten van de Alberdingk Thijmlaan opgenomen. Door de nieuwe ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op de Alberdingk Thijmlaan en daarmee ook een toename van geluidshinder niet significant toenemen door de beoogde ontwikkeling.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.9

Volgens de 1,2 norm zijn er 39 parkeerplaatsen nodig en niet zoals de in het ontwerp bestemmingsplan genoemde 38. Wanneer we uitgaan van 33 plaatsen + 2 reserveplaatsen, komen we er nog 4 tekort (6 wanneer de reserveplaatsen niet gerealiseerd worden). Er wordt over gesproken dat de buurt de 3 plaatsen die tekort komen wel op kan vangen. Deze uitspraak is gebaseerd op een "onderzoek" van 1 telling op 22-08-2016 tussen 23.00 en 0.00 uur. Ten eerste is er volgens de norm van 1,2 niet een tekort van 3 maar van 4 plaatsen en ten tweede is één telling op een avond in de zomervakantie geen representatief onderzoek.

Door situering van parkeerplaatsen voor de ingang van het gebouw, vervallen 3-4 parkeerplaatsen aan de J. P. Heyelaan die nu veelvuldig worden gebruikt. Als deze bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, dan moeten ook deze parkeerplaatsen in de buurt opgevangen worden. De aantallen genoemde parkeerplaatsen op de tekening aan de Van Looystraat kloppen niet. Er zijn daar geen 10, maar 6 parkeerplaatsen. De 4 overige getekende plaatsen liggen voor een garage waardoor langsparkeren niet wenselijk is.

Echter als de tekeningen vanuit het plan en vanuit het akoestisch onderzoek naast elkaar worden gelegd, dan zien reclamanten interessante verschillen en dan met name het oppervlak van de hoekappartementen. Dit betekent volgens reclamanten dat er met een parkeernorm van 1,8 gerekend zou moeten worden waardoor er $(16 \times 1,2 + 16 \times 1,8 =)$ 48 parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Het tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein ligt daarmee 9 plaatsen hoger en komt op 13 plaatsen.

Uit gesprekken met leden van de Commissie Ruimte, hebben reclamanten vernomen dat de norm ook afhankelijk is van de beoogde bewoners van het complex. Hiervoor dient een doelgroepen onderzoek te worden uitgevoerd. Dit is niet uitgevoerd voor dit complex.

Reclamanten vragen de gemeente een doelgroepen onderzoek uit te voeren en met een realistische parkeernorm te komen. Hierbij dient in acht genomen te worden dat de parkeerdruk in de buurt niet toe mag nemen. Wanneer dit betekent dat het aantal appartementen te groot is, dient Uwoon met een realistisch plan te komen dat wel binnen de gestelde normen past.

Commentaar

Allereerst moet opgemerkt worden dat in het akoestisch onderzoek niet van het definitieve bouwplan is uitgegaan, maar van een tussentijds ontwerp. Deze cijfers zijn niet juist en hadden niet in de toelichting opgenomen moeten worden. In het definitieve ontwerp zijn de appartementen verkleind en voldoet de oppervlakte wel aan de parkeernormen.

De gemeenteraad heeft op 29 september 2016 besloten dat voor kleine wooneenheden, afhankelijk van de gebruikersoppervlakte, een parkeernorm van 1,0 of 1,2 parkeerplaatsen per woning geldt. Daarnaast is besloten dat als uit een doelgroepen- en gebiedsanalyse blijkt dat een aanvullende reductie op de parkeernorm voor kleine wooneenheden reëel mogelijk is, dat dit door middel van een collegebesluit is toegestaan.

Op 1 september 2016 heeft Goudappel Coffeng een doelgroepenanalyse met bijbehorende (risico-) beoordeling gedaan (zie bijlage). In een dergelijke analyse wordt beschouwd of de specifieke doelgroep een verdere reductie van de parkeernorm rechtvaardigt en of een eventuele verkeerde inschatting tot verkeerskundige problemen in de omgeving zou (kunnen) leiden. Hierbij spelen onder andere de omvang van de ontwikkeling en locatie-specifieke kenmerken een rol.

Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat vanuit de doelgroepenanalyse van de ontwikkeling op basis van huishoudsamenstelling een reductie van circa 10% op de parkeernorm van 1,2

parkeerplaats per woning is te overwegen (0,10-0,12 parkeerplaats per woning). Vanuit een 'stapeling' van van invloed zijnde variabelen (beperkte oppervlakte van de wooneenheden, etagewoningen, sociale huurwoningen en de relatie met inkomen van de bewoners) is een aanvullende reductie van 0,15-0,25 parkeerplaats per woning te overwegen. In totaal zou het dan gaan om een reductie van 0,25-0,37 parkeerplaats per woning. Omdat deze beide reducties echter onderling een bepaalde mate van samenhang (correlatie) zullen hebben, wordt aangeraden om maximaal een reductie te overwegen van 0,2 parkeerplaats per woning op de parkeernorm van 1,2. Bij 32 woningen gaat het dan (afgerond op hele parkeerplaatsen) om een reductie van 7 parkeerplaatsen op het te realiseren aantal (32 in plaats van 39). De risico's om deze reductie toe te passen zijn gering. Zelfs indien zou blijken dat de reductie volledig onterecht is toegepast ontstaan er geen parkeerproblemen. Er is naar voren gekomen dat in de directe omgeving van de locatie Stadsdennenkerk in de openbare ruimte nog een reële restcapaciteit is van 7 personenauto's en op iets grotere, acceptabele afstand nog een reële restcapaciteit van 5 personenauto's. Daarbij is de kans dat de reductie volledig onterecht wordt toegepast klein.

Uit het bovengenoemde onderzoek blijkt dat 1,0 pp per woning voldoende is (dus 32 pp in totaal). Wij zijn desondanks voor de helft van de woningen uitgegaan van 1,2 parkeerplaats per woning. Dus voor 16 appartementen is uitgegaan van een parkeernorm van 1,0 pp per woning en voor de andere 16 appartementen een norm van 1,2 parkeerplaats per woning. Hierdoor zouden er $35,2 = 36$ parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd (ipv 32 pp volgens Goudappel Coffeng). In het plan zijn 35 parkeerplaatsen opgenomen, zodat er een buffer is gecreëerd. In de gesloten anterieure overeenkomst met initiatiefnemer is bovendien opgenomen dat als de parkeerdruk toch te hoog is en initiatiefnemer niet aan parkeernorm kan voldoen, dat zij verplicht zijn om in de groenzone langs de Alberdingk Thijmstraat 3 parkeerplaatsen aan te leggen. Daarnaast moet opgemerkt worden dat de parkeerplaatsen die voor de garages aan de Van Looystraat zijn getekend zijn, niet in de parkeerberekening zijn opgenomen omdat deze buiten het plangebied zijn gesitueerd.

Dus ondanks het feit dat de parkeermeting waar in het onderzoek vanuit is gegaan wellicht niet representatief zou zijn, worden er geen parkeerproblemen verwacht. Bovendien is in de anterieure overeenkomst een extra garantie opgenomen van de aanleg van nog 3 parkeerplaatsen indien dit toch noodzakelijk zou zijn.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.10

De huidige bewoners zijn van mening dat de waarde van hun woningen beduidend lager zal zijn wanneer de bouw van het appartementencomplex gerealiseerd zal zijn.

Commentaar

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening bestaat er de mogelijkheid om een planschadevergoeding toe te kennen aan degene die de waarde van hun onroerend goed zien minderen als gevolg van het wijzigen van het planologisch regime. Die schadevergoeding komt evenwel niet voor vergoeding in aanmerking als voorzienbaar was dat het planologisch regime (bestemmingsplan) zou wijzigen. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat het bestemmingsplan al in procedure was op het moment van aankoop, of dat er plannen daartoe in de raad zijn behandeld. Reclamanten kunnen een verzoek tot planschade bij het College indienen.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.11

Om een evenwichtige verdeling van het aantal sociale huurwoningen te bewerkstelligen en het karakter van de wijk niet te veel te laten veranderen, is het zeer wenselijk om bouw van sociale huurwoningen in andere wijken te overwegen. Reclamanten vernemen graag hoe hoog het percentage sociale huurwoningen in de wijk Stadsdennen is en hoe het aantal sociale huurwoningen in de wijk Stadsdennen zich verhoudt ten opzichte van de overige wijken in Harderwijk.

Commentaar

Voor Harderwijk als geheel zien we dat de woningvoorraad voor bijna een derde deel uit sociale huurwoningen bestaat. De wijken Zeebuurt, Stadsdennen, Stationsomgeving (met name Nachthok), Stadsweiden en Tweelingstad zitten boven dat gemiddelde. De ontwerp woonvisie, zoals die door het college is vastgesteld op 3 oktober 2017, heeft duidelijk aandacht voor een (meer) evenwichtige opbouw van de woningvoorraad in de verschillende wijken, zoals in feite ook door reclamanten wordt gevraagd. Er zijn echter toch redenen die voor ons zwaarder wegen om door te gaan met het bijbouwen van sociale huurwoningen in Stadsdennen. Harderwijk heeft namelijk in totaal 400 extra sociale huurwoningen nodig, en het liefst binnen vijf jaar. Daarnaast kunnen er door de huidige contracten met consortium BPD/Slokker in de wijk Harderweide niet meer dan 100 sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Bovendien is het nog niet zeker of de herijking van de exploitatie van fase 3 Waterfront ruimte oplevert om ook sociale huur te realiseren en dan nog zal het om beperkte aantallen gaan. Dit betekent relatief veel druk op de inbreidingslocaties die nu beschikbaar zijn, om daar sociale huur te realiseren. Naast de locatie Stadsdennenkerk, betreft het ook het Struikterrein en de Johanniterlaan waar sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Deze inbreidingslocaties zijn nu eenmaal niet gelijkmatig over de stad verdeeld. Tot slot zijn de woningzoekenden bijna uitsluitend kleine huishoudens op zoek naar een kleine en betaalbare woning. Wat er nu staat aan sociale huurwoningen is naar verhouding te vaak een eengezinswoning. Als er kleinere woningen worden bijgebouwd en de krapte is ingelopen, dan ontstaat er ruimte om eengezinswoningen te verkopen of naar het duurdere huursegment te brengen. En daarmee komt er - conform de lijn in de woonvisie- in bestaande wijken (zoals bijvoorbeeld Stadsdennen) ruimte om de woningvoorraad meer te diversificeren.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.12

Bestaande bewoners willen graag een garantie dat de huidige groenvoorziening in de huidige vorm blijft bestaan. De groenstrook aan de Alberdingk Thijmstraat blijft dus behouden (er zullen hier geen extra parkeerhavens gemaakt worden) en ook de bomen aan de Alberdingk Thijmstraat zullen niet wijken voor de bouw van het appartementencomplex.

Commentaar

Zoals uit ons commentaar op opmerking 1.9 blijkt wordt niet verwacht dat er extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. De groenstrook met boom blijft vooralsnog dan ook gehandhaafd. De strook blijft echter wel gereserveerd voor de aanleg van parkeerplaatsen mocht dit toch nodig blijken te zijn. De garantie dat dit niet gebeurt wordt niet gegeven.

Opmerking 1.13

In de buurt is zeer weinig speelgelegenheid voor kinderen. Rond de Stadsdennenkerk is de enige gelegenheid waar kinderen nog een beetje kunnen spelen. Door de bouw van het complex zal ook dit kleine stukje speelgelegenheid verdwijnen.

Commentaar

Door de ontwikkeling zal de situatie ter plaatse inderdaad veranderen. De locatie Stadsdennenkerk is echter geen officiële speelplaats voor kinderen en kan om die reden dan ook niet behouden blijven. Centraal in de wijk en op een afstand van circa 110 meter vanaf de Stadsdennenkerk bevinden zich aan de A.M. de Jonglaan voldoende speelvoorzieningen. Deze speelvoorzieningen bevinden zich in een brede groenstrook en niet langs een doorgaande weg/ ontsluitingsweg hetgeen een veiliger speelplek voor kinderen is.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.14

Op basis van bovenstaande argumenten zijn de bewoners en het bewonerscomité dan ook van mening dat de huidige locatie niet geschikt is voor de bouw van een appartementencomplex van deze omvang. Reclamanten stelt dan ook voor om op de huidige plaats (sociale) huurwoningen te

bouwen, passend binnen de huidige bebouwing. Zie ook de gegevens in bijlage 6 (enquête buurtbewoners). Het appartementencomplex past niet binnen de huidige, door de gemeente opgestelde geluids- en parkeernormen. Reclamanten maken dan ook bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Stadsdennen - J.P. Heyelaan 1. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken reclamanten om met inachtneming van hun zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet in de voorgestelde vorm vast te stellen.

Commentaar

De bouw van grondgebonden (sociale) huurwoningen is financieel gezien niet haalbaar. Uit ons commentaar op opmerking 1.9 blijkt dat het bouwplan wel voldoet aan de gestelde parkeernormen. Wat geluid betreft moet voor een deel van de nieuw te realiseren woningen weliswaar een hogere grenswaarde worden aangevraagd, maar dit is acceptabel om een aantal redenen. Het huidige kerkgebouw heeft in stedenbouwkundige zin als bouwvolume een prominente plaats op de hoek van de bouwkvavel, het nieuwe bouwvolume neemt deze stedenbouwkundige betekenis over als beeldbepalend hoekblok. Het doet daarmee recht aan de situatie die er nu is, dat het huidige bouwkvlok de overgang markeert van een 'normaal' straatprofiel naar een dubbelbreed straatprofiel. Het is in ruimtelijke zin gewenst om deze duidelijke markeringsfunctie te behouden. Daarnaast zijn de rooilijnen van de aangrenzende woningblokken als maat overgenomen op de bouwlocatie en deze vormen hiermee de rooilijn van het nieuwe bouwkvlok. Bovendien is het door de kvavel op de voorgestelde manier in te richten het mogelijk om het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen erf te realiseren, waarbij deze parkeervoorziening dan bovendien met hagen kan worden afgeschermd van de openbare weg. De verkeersbewegingen door in- en uit-parkeren zijn nu niet direct op de openbare weg maar op eigen terrein. Dit geeft de meest rustige parkeersituatie op deze locatie. Bovendien wordt het beeld rondom het nieuwe woongebouw op deze wijze niet overheerst door geparkeerde voertuigen.

Ook een wijziging van de indeling van de appartementen om te voldoen aan het geluidbeleid is niet wenselijk, omdat het woongebouw op de buitenhoek van de bouwkvavel is geplaatst om zo ver mogelijk verwijderd te zijn van de woonbebouwing aan de oostzijde (J.P. Heyelaan en Queridostraat). Er ontstaat op deze wijze een ruimtelijke bufferzone met 'parkeren in het groen'. Daarnaast zijn de appartementen en de daarbij behorende buitenruimten (de balkons) zodanig geplaatst dat er zo weinig mogelijk inkijk ontstaat in de aangrenzende achtertuinen aan de noordzijde van het plan. De balkons zijn half inpandig en steken nog ca. 90 cm uit. Door de zijwangen van deze balkons te voorzien van een verhoogd niet doorzichtig scherm, wordt de mogelijke zijdelingse inkijk bij achterburen nog verder beperkt. Bovendien is de bezonningsrichting van de appartementen in het woongebouw nu oost-west en niet noord-zuid, zodat alle appartementen directe zoninstraling hebben.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen.

5. Samenvatting

In totaal is één zienswijze die door 45 bewoners is onderschreven en medeondertekend behandeld. Van deze zienswijze wordt voorgesteld om deze deels te delen. De ingediende zienswijze geeft echter geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd te laten vaststellen. Het akoestisch onderzoek in de bijlage bij de Toelichting wordt vervangen door het juiste akoestisch onderzoek zijnde "Akoestisch onderzoek bouwplan Stadsdennenkerk te Harderwijk", uitgevoerd door Anteagroup, d.d. 27 september 2017, projectnummer 411434. De vervanging van deze bijlage in de Toelichting van het bestemmingsplan leidt niet tot de noodzaak van een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Harderwijk, december 2017

Bijlagen:

1. Doelgroepenanalyse met bijbehorende (risico-) beoordeling door Goudappel Coffeng

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

UWOON

Parkeeraanalyse ontwikkeling Stadsdennenkerklocatie

Datum
Kenmerk
Eerste versie

1 september 2016
UWN004/Abf/0001.01

1 Aanleiding

Woningstichting UWOON heeft de Stadsdennenkerk in Harderwijk aangekocht en gaat de locatie herontwikkelen met 32 tot 36 appartementen (sociale huurwoningen), geschikt voor 1- en 2-persoonshuishoudens. Door diverse maatschappelijke ontwikkelingen komen dit soort projecten (het realiseren van kleinere wooneenheden, soms nieuwbouw, soms in kantoorpanden) momenteel veel voor.

De gemeente Harderwijk past voor dergelijke kleinere wooneenheden een reductie toe van 0,6 parkeerplaats per kleinere woning ten opzichte van de standaard parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per te realiseren woning (ongeacht het type woning). Voor de ontwikkeling zou daarmee een parkeernorm gelden van 1,2 parkeerplaats per woning. Aanvullend kan, indien bekend is voor welke doelgroepen de wooneenheden worden gerealiseerd, op basis van een 'doelgroepenanalyse met bijbehorende (risico-)beoordeling' worden besloten om een verdere reductie op de parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning toe te passen. In een dergelijke analyse wordt beschouwd of de specifieke doelgroep een verdere reductie van de parkeernorm rechtvaardigt en of een eventuele verkeerde inschatting tot verkeerskundige problemen in de omgeving zou (kunnen) leiden. Hierbij spelen onder andere de omvang van de ontwikkeling en locatiespecifieke kenmerken een rol.

UWOON (met medeweten en instemming van de gemeente Harderwijk) heeft Goudappel Coffeng verzocht om voor de ontwikkeling Stadsdennenkerk een dergelijke doelgroepenanalyse met bijbehorende (risico-)beoordeling uit te voeren om te beschouwen of een reductie op de parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning mogelijk is.

2 Doelgroep ontwikkeling

Vooraf

Voor de ontwikkeling is duidelijk welke doelgroep(en) gebruik gaan maken van de wooneenheden. Op basis hiervan is beschouwd of een (verdere) reductie op de parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning te overwegen is. Indien namelijk bekend is voor welke doelgroepen de 'kleinere wooneenheden' worden gerealiseerd, kan bijvoorbeeld op basis van een analyse op bijvoorbeeld CBS-gegevens beschouwd worden in welke mate variabelen als gezinssamenstelling, leeftijd, inkomen etc. effect hebben op autobezit en daarmee eventueel op (een reële reductie van) de toe te passen parkeernorm. Het gevaar hierbij is echter wel dat een 'dubbeling' wordt toegepast. Het effect van bijvoorbeeld inkomen heeft namelijk ook al een correlatie met het type woning dat bewoond wordt en daarmee al effect op de toe te passen initiële parkeernorm. Ander 'gevaar' van de doelgroepenanalyse is dat de doelgroep van de ontwikkeling op termijn zou kunnen wijzigen. Hiermee wordt in de analyse rekening gehouden.

Leeftijd en huishoudsamenstelling

De te ontwikkelen appartementen (sociale huurwoningen) zijn bedoeld voor zogenaamd 'passend toewijzen bij een lage aftoppingsgrens'. Deze grens geldt voor 1-persoonshuishoudens en voor 2-persoonshuishoudens tussen een leeftijd van 23 jaar en de AOW-gerechtigde leeftijd. De verdeling binnen het te realiseren gebouw is zodanig dat er globaal vanuit mag worden gegaan dat er circa 50% 1-persoonshuishoudens en 50% 2-persoonshuishoudens zullen komen te wonen (hoewel een incidenteel 3-persoonshuishouden niet uit te sluiten is). Dit is ook logisch in relatie tot de oppervlakte en kamerindeling van de wooneenheden.

Vanuit de leeftijd van doelgroep is geen effect op autobezit te destilleren omdat de bandbreedte zeer breed is (van jongeren tot ouderen). Alleen indien de ontwikkeling voor een doelgroep jonger dan 30 jaar of ouder dan 75 jaar zou zijn, zou een reductie op de parkeernorm op basis van leeftijd te overwegen zijn.

Huishoudsamenstelling daarentegen geeft in dit geval wel een aanvullende indicatie van het te verwachten autobezit. Met name eenpersoonshuishoudens en eenouderhuishoudens scoren beduidend lager op autobezit dan bijvoorbeeld huishoudens die bestaan uit paren met kinderen (respectievelijk -65% en -45%). Ook ten opzichten van een 'gemiddeld huishouden' scoren ze op autobezit beduidend lager (-50% en -20%). Paren zonder kinderen scoren ten opzichte van een 'gemiddeld huishouden' weer net wat hoger (+20%). Omdat er globaal vanuit mag worden gegaan dat er circa 50% 1-persoonshuishoudens en 50% 2-persoonshuishoudens zullen komen te wonen, zal met name door het te verwachten aandeel eenpersoonshuishoudens binnen de ontwikkeling het autobezit per woning wat lager uitvallen. Met nadere woorden: omdat deze ontwikkeling voor een groot deel (50%) bestaat uit wooneenheden met één slaapkamer (die weer deels door 1-persoonshuishoudens zullen worden bewoond) is een (voorzichtige) reductie op de parkeernorm van 1,2 te overwegen. Indien een aandeel van 25% wooneenheden met één slaapkamer als 'standaard' wordt verondersteld, is een reductie van 10% te overwegen.

Opleidingsniveau en arbeidsparticipatie

De variabelen opleidingsniveau en arbeidsparticipatie geven geen aanleiding om een reductie op de parkeernorm te overwegen. Alleen indien aantoonbaar een groot deel van de bewoners scholier/student, werkloos of werkzoekend, WOA-er of gepensioneerd/VUT-ter zou zijn zou een (voorzichtige) reductie te overwegen zijn.

Inkomen en woningtypologie

De ontwikkeling betreft de realisatie van kleine wooneenheden, hetgeen de reden is dat door de gemeente een lagere parkeernorm vereist (vergelijkbaar met die voor sociale grondgebonden huurwoningen of goedkopere koop etagewoningen). In dit geval gaat het echter niet alleen om kleinere (etage)woningen, maar om kleinere sociale huur- etagewoningen. Bij dit type woningen is dus niet alleen de grootte van de woning van invloed (die al verwerkt is in de normering), maar ook het inkomen van de bewoners. Er vindt als het ware een 'stapeling' plaats van variabelen die reducerend van invloed zijn op autobezit. Vanuit bekende gegevens over de relatie tussen inkomen en autobezit zou lijkt een reductie van 0,3-0,5 parkeerplaats per woning zeker reëel (het verschil in autobezit tussen het autobezit van de tweede en derde 20%-groep of tweede en vierde 20%-groep naar inkomen). Deze reductie kan echter niet zo maar worden toegepast omdat deze al (deels) impliciet in de reductie voor kleine wooneenheden is verwerkt. Hoewel dit niet exact kan worden aangetoond, wordt aangeraden om maximaal 50% van de aangegeven reducties te overwegen (dus 0,15-0,25 parkeerplaats per woning).

3 Parkeerdruk omgeving en omvang ontwikkeling

Parkeerdruk omgeving

In de avond/nacht van 22 augustus naar 23 augustus is de locatie Stadsdennenkerk bezocht door een verkeerskundig adviseur. Dit is gedaan om in de avond-/nachtperiode (wanneer het overgrote deel van de bewoners thuis is) een indruk te verkrijgen van de parkeerdruk in de omgeving van de voorgenomen ontwikkeling. Achterliggende gedachte hierbij is dat, indien uit onderzoek bekend is dat er in de omgeving nog parkeer-ruimte aanwezig is om enige parkeerdruk op te vangen, is een eventuele onbewuste te lage inschatting van de toe te passen parkeernorm of een bewuste keuze om enige parkeerdruk in de omgeving op te vangen 'minder erg' dan wanneer deze parkeerruimte er niet zou zijn. Bij de verhouding tussen het aantal geparkeerde auto's en de beschikbare parkeercapaciteit is niet alleen gekeken of er bijvoorbeeld formeel wel aan twee zijden van de weg geparkeerd mag worden, maar ook of dit vanuit de bereikbaarheid van/door hulpdiensten dit nog als acceptabel wordt geacht (de parkeercapaciteit is dan lager aangenomen in de berekeningen dan werkelijk op straat).

In de directe nabijheid van de locatie Stadsdennenkerk zou eventueel geparkeerd kunnen worden op de:

- A. Thijmlaan - noordelijk deel hoofdrijbaan (tussen J.P. Heijelaan en Couperuslaan);
- A. Thijmlaan - noordelijk deel parallelweg (tussen J.P. Heijelaan en Couperuslaan);
- J.P. Heijelaan (tussen A. Thijmlaan - Van Looystraat);
- Van Looystraat (tussen J.P. Heijelaan - Queridostraat);

- A. Thijmlaan – tussen hoofdrijbaan (J.P. Heijelaan en H. de Manstraat).

Reëel gezien, dus rekening houdend met de bereikbaarheid van/door hulpdiensten is er in deze straten nog ruimte om circa 13 auto's extra te parkeren. Omdat een parkeerdruk in woonwijken bij voorkeur tot maximaal 85% acceptabel wordt geacht gaat het echter om restruimte voor maximaal 7 personenauto's.

Op iets grotere loopafstand (enerzijds niet direct voor de hand liggend, maar anderzijds nog acceptabel) kan ook nog geparkeerd worden op de:

- W. Kloosstraat (J.P. Heijelaan en Van Deysselstraat);
- J.P. Heijelaan - westelijk deel (Van Looystraat - R. Holstlaan);
- Van der Waalstraat - westelijk deel;
- Van Looystraat (Queridostraat - Van der Waalstraat);
- A. Thijmlaan - zuidelijk deel hoofdrijbaan (H. de Manstraat en P.C. Boutenslaan);
- H. de Manstraat - oostelijk deel.

Reëel gezien, rekening houdend met de bereikbaarheid van/door hulpdiensten is er in deze straten nog ruimte om circa 11 auto's extra te parkeren. Omdat een parkeerdruk in woonwijken bij voorkeur tot maximaal 85% acceptabel wordt geacht gaat het echter om restruimte voor maximaal 5 personenauto's.

Hoewel de voorkeur er naar uitgaat om de benodigde parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen wordt samenvattend geconcludeerd dat in de directe omgeving van de locatie Stadsdennenkerk in de openbare ruimte nog een reële restcapaciteit is van 7 personenauto's en op iets grotere afstand nog een reële restcapaciteit is van 5 personenauto's.

Omvang ontwikkeling

UWOON heeft de kerk gekocht om door middel van herontwikkeling te komen tot de realisatie van 32 tot 36 sociale huurwoningen. In relatie tot de reële restcapaciteit in de openbare ruimte van 12 personenauto's zou puur rekentechnisch gezien een eventuele onbewuste c.q. foutieve te lage inschatting van de toe te passen parkeernorm of een bewuste keuze om deze lage parkeerdruk toe te passen, in de omgeving op te vangen zijn tot acceptabel zijn tot een reductie op de geldende parkeernorm van maximaal 0,33 per woning (12 parkeerplaatsen voor 36 woningen), of 0,2 per woning indien alleen rekening wordt gehouden met de parkeercapaciteit in de directe omgeving (7 parkeerplaatsen voor 36 woningen).

4 Samenvatting en advies

Vanuit de doelgroepanalyse van de ontwikkeling is op basis van huishoudsamenstelling een reductie van circa 10% op de parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning te overwegen (0,10-0,12) parkeerplaats per woning. Vanuit een 'stapeling' van van invloed zijnde variabelen (beperkte oppervlakte van de wooneenheden, etagewoningen, sociale huurwoningen en de relatie met inkomen van de bewoners) is een aanvullende reductie van 0,15-0,25 parkeerplaats per woning te overwegen. In totaal zou het dan gaan om een reductie van 0,25-0,37 parkeerplaats per woning.

Omdat deze beide reducties echter onderling een bepaalde mate van samenhang (correlatie) zullen hebben wordt aangeraden om maximaal een reductie te overwegen van 0,2 parkeerplaats per woning op de parkeernorm van 1,2. Bij 32 tot 36 woningen gaat het dan (afgerond op hele parkeerplaatsen) om een reductie van 7-8 parkeerplaatsen op het realiseren aantal (32 in plaats van 39 en 36 in plaats van 44).

De risico's om deze reductie toe te passen zijn gering. Zelfs indien zou blijken dat de reductie volledig onterecht is toegepast ontstaan er geen parkeerproblemen. Er is naar voren gekomen dat in de directe omgeving van de locatie Stadsdennenkerk in de openbare ruimte nog een reële restcapaciteit is van 7 personenauto's en op iets grotere, acceptabele afstand nog een reële restcapaciteit van 5 personenauto's. Daarbij is de kans dat de reductie volledig onterecht wordt toegepast klein.



D66



GB

ChristenUnie

unaniem aangenomen

8-02-2018

16-1

Amendement bij agendapunt 16 'Vaststelling bestemmingplan Stadsdennen- J.P. Heyelaan 1'

De gemeenteraad van Harderwijk, bijeen in de openbare vergadering van 8 februari 2018

Constateerende dat:

- De Raad het bestemmingsplan Stadsdennen- J.P. Heyelaan 1, dient vast te stellen;
- Voor de aanpassing van de maatschappelijke bestemming naar wonen op dit perceel een herziening van het geldende bestemmingsplan Stadsdennen noodzakelijk is;
- Tijdens de termijn van terinzagelegging een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan is ingediend, onderschreven en medeondertekend door 45 bewoners;
- Tijdens de commissiebehandeling de indieners het bezwaar tegen de voorgestelde bouwhoogte, aantal appartementen en te realiseren parkeerplekken duidelijk hebben toegelicht;
- Woningcorporatie Uwoon een inschattingsfout gemaakt heeft met betrekking tot draagvlak van omwonenden.

Van mening dat:

- De hoogte van de kerktoren in het bestemmingsplan maatgevend is in de uitgangspunten voor het appartementencomplex. Alleen een kerktoren op die hoogte niet te vergelijken, is met een compleet appartementsgebouw met vier woonlagen op die hoogte, de uitstraling niet vergelijkbaar is;
- Een herzien plan op minder weerstand van omwonenden zal stuiten;
- Woningcorporatie Uwoon kansen heeft om op die plek een appartementsgebouw te ontwikkelen met sociale huurwoningen, die iets toevoegen aan de buurt.

Besluit:

In het bestemmingsplan Stadsdennen- J.P. Heyelaan 1 de bouwhoogte aan te passen van 15 naar 11 meter (dit is 3 woonlagen).

CDA Harderwijk Hierden

VVD Harderwijk- Hierden

CU

Ida Stoevelaar- Zijlstra

Peter de Groot

Marcel Companjen

D66 Harderwijk Hierden

Gemeentebelang

Gerret Kerkelam



D66



GR

ChristenUnie

16-I

Motie bij agendapunt 16 'Vaststelling bestemmingplan Stadsdennen- J.P. Heyelaan 1'

De gemeenteraad van Harderwijk, bijeen in de openbare vergadering van 8 februari 2018

Constateerende dat:

- De Raad het bestemmingsplan Stadsdennen- J.P. Heyelaan 1, vastgesteld heeft;
- Voor de aanpassing van de maatschappelijke bestemming naar wonen op dit perceel een herziening van het geldende bestemmingsplan Stadsdennen noodzakelijk is;
- Tijdens de termijn van terinzagelegging een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan is ingediend, onderschreven en medeondertekend door 45 bewoners;
- Tijdens de commissiebehandeling de indieners het bezwaar tegen de voorgestelde bouwhoogte, aantal appartementen en te realiseren parkeerplekken duidelijk hebben toegelicht;
- Woningcorporatie Uwoon een inschattingsfout gemaakt heeft met betrekking tot draagvlak van omwonenden.

Overwegende dat:

- De hoogte van de kerktoren in het bestemmingsplan maatgevend is in de uitgangspunten voor het appartementencomplex. Alleen een kerktoren op die hoogte niet te vergelijken is met een compleet appartementsgebouw, de uitstraling niet vergelijkbaar is;
- Woningcorporatie Uwoon kansen heeft om op die plek een appartementsgebouw te ontwikkelen met sociale huurwoningen, die iets toevoegen aan de buurt;
- Woningcorporatie Uwoon door aanpassingen in het programma tot een sluitende exploitatie moet kunnen komen.

Verzoekt het college van B & W

1 In gesprek te gaan met Uwoon én het buurtcomité over de verschijningsvorm en verdere uitwerking van het plan.

2 *tenue koppeling buien 2 mnd*
en gaat over tot de orde van de dag.

CDA Harderwijk Hierden

Ida Stoevelaar- Zijlstra

VVD Harderwijk- Hierden

Peter de Groot

CU

Marcel Companjen

D66 Harderwijk Hierden

Gemeentebelang

Gerrit Kevelam



Besluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder ten behoeve van het Bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1

Gelezen het voorstel d.d. 28 november 2017

Overwegingen

1. Momenteel is het bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 in voorbereiding. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om 32 nieuwe woningen te realiseren. Het betreft hier een procedure volgens de Wet op de ruimtelijke Ordening.

Verkeerslawaaai

Bouw in binnenstedelijk gebied

2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, zoals ten behoeve van het onderhavige plan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone langs een weg als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder, wordt ter zake van de geluidbelasting, vanwege die weg van de gevel van woningen binnen die zone de waarde in acht genomen, die ingevolge artikel 82 als de ten hoogst toelaatbare wordt aangemerkt (48 dB voorkeursgrenswaarde). Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd om in afwijking van de voorkeursgrenswaarde een hogere waarde vast te stellen.
3. De te realiseren woningen op de hoek Alberdingk Thymlaan en J.P. Heyelaan zijn gelegen in de zone van de volgende weg:
 - Alberdingk Thymlaan
4. Ingevolge artikel 83 lid 1, van de Wet geluidhinder kan met betrekking tot in binnenstedelijk gebied nog te bouwen woningen die nog niet geprojecteerd zijn, een hogere waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde de 63 dB niet te boven mag gaan.
De hoogst aangevraagde waarde van 59 dB (na aftrek van 5 dB op basis van artikel 110g Wet geluidhinder), gaat die waarde niet te boven.
5. De woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt verzocht, zijn gelegen binnen de bebouwde kom. Om aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB te voldoen, zijn geluidsschermen of geluidreducerend asfalt nodig. Dergelijke bron- en overdrachtsmaatregelen zijn in deze situatie niet doelmatig, vanwege technische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aspecten. Vanwege de aanwezigheid van de kruisingen ter hoogte van het plangebied levert het toepassen van een geluidarm wegdek

bovendien technische belemmeringen op vanwege wringing..

6. Volgens artikel 8 van het gemeentelijk geluidbeleid worden bij geluidbelastingen tot en met 53 dB de volgende maatregelen bij de ontvanger gesteld:
- Minimaal één geluidsluwe zijde. Een geluidsluwe zijde is de zijde van een gebouw met de laagste geluidbelasting. Deze geluidbelasting mag per bron niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;
 - Tenminste één slaapkamer en één verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde;
 - Minimaal één buitenruimte bedoeld als verblijfsruimte waar het geluidsniveau gelijk of lager is dan 48 dB.

Aan deze voorwaarden kan echter niet worden voldaan. Er wordt dan ook afgeweken van het geluidbeleid om een aantal redenen:

- Het kerkgebouw heeft in stedenbouwkundige zin als bouwvolume een prominente plaats op de hoek van de bouwkvavel, het nieuwe bouwvolume neemt deze stedenbouwkundige betekenis over als beeldbepalend hoekblok. Het doet daarmee recht aan de situatie die er nu is, dat het huidige bouwkvlok de overgang markeert van een ‘normaal’ straatprofiel naar een dubbelbreed straatprofiel. Het is in ruimtelijke zin gewenst om deze duidelijke markeringsfunctie te behouden.
- De rooilijnen van de aangrenzende woningkvlokken zijn als maat overgenomen op de bouwlocatie en deze vormen hiermee de rooilijn van het nieuwe bouwkvlok.
- Door de kvavel op de voorgestelde manier in te richten is het mogelijk om het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen erf te realiseren, waarbij deze parkeervoorziening dan bovendien met hagen kan worden afgeschermd van de openbare weg. De verkeersbewegingen door in- en uit-parkeren zijn nu niet direct op de openbare weg maar op eigen terrein. Dit geeft de meest rustige parkeersituatie op deze locatie. Bovendien wordt het beeld rondom het nieuwe woongebouw op deze wijze niet overheerst door geparkeerde voertuigen.

Ook een wijziging van de indeling van de appartementen om te voldoen aan het geluidbeleid is niet wenselijk om de volgende redenen:

- Het woongebouw is op de buitenhoek van de bouwkvavel geplaatst om zo ver mogelijk verwijderd te zijn van de woonbebouwing aan de oostzijde (J.P. Heyelaan en Queridostraat). Er ontstaat op deze wijze een ruimtelijke bufferzone met ‘parkeren in het groen’.
- In het bouwkvlok zijn de appartementen en de daarbij behorende buitenruimten (de balkons) zodanig geplaatst dat er zo weinig mogelijk inkijk ontstaat in de aangrenzende achtertuinen aan de noordzijde van het plan.
- Bovendien is de bezonningsrichting van de appartementen in het woongebouw nu oost-west en niet noord-zuid, zodat alle appartementen directe zoninstraling hebben.

Cumulatie van geluid

7. Er is geen sprake van cumulatie van geluid.

Het ontwerp besluit hogere grenswaarde heeft vanaf 7 september 2017 voor iedereen 6 weken ter inzage gelegen in de stadswinkel van de gemeente Harderwijk. Tegen het ontwerp besluit hogere grenswaarde is 1 zienswijze ingediend die door 45 bewoners is onderschreven en medeondertekend.

De ingediende zienswijze geeft aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen, omdat bij het ontwerpbesluit van een foutief onderzoek was uitgegaan.

De wijziging betreft het aanvragen van een hogere waarde voor 1 extra woning, zodat het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt aangevraagd in totaal 23 bedraagt. In onderstaande gewijzigde tabel is nu duidelijk aangegeven voor welke woningen de betreffende hogere grenswaarde wordt aangevraagd.

Besluit

Gelet op het bepaalde in artikel 83 van de Wet geluidhinder, in aanmerking genomen hetgeen verwoord is in:

- De gewijzigde aanvraag hogere grenswaarde d.d. 28 november 2017;
 - “Akoestisch onderzoek bouwplan Stadsdennenkerk te Harderwijk” Uitgevoerd door: Anteagroup, d.d. 27 september 2017, projectnummer 411434.
- en in aanmerking genomen hetgeen wij in het vorenstaande hebben overwogen, besluiten wij de benodigde hogere waardes als volgt vast te stellen:

Verkeerslawaaï (art. 83)

Locatie Kadastrale percelen	Bron Weg	Toegepaste aftrek dB	indicatie appartementen (volgens akoestisch onderzoek)	bouwlaag	Aantal woningen	Vast te stellen hogere waarde dB
Kadastraal perceel: HDW00B3872 (J.P. Heyelaan 1)	Alberdingk Thymlaan	5	blok 1	1 3 4	3	58
			blok 1	2	1	59
			blok 2	1 3 4	3	58
			blok 2	2	1	59
			blok 3	1 2 3 4	4	58
			blok 4	1 2 3 4	4	58
			blok 5	1	1	51
			blok 5	2 3 4	3	53
			blok 8	2 3 4	3	49

De vastgestelde hogere waarde wordt op grond van artikel 110i lid 1 zo spoedig mogelijk ingeschreven in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek.

Bovenstaande laat onverlet dat de maatregelen aan de gevel die tot gevolg hebben dat het binnenniveau voldoet aan de waarde van 33 dB, dienen gebaseerd te zijn op zonder rekening te houden met de genoemde aftrek c.q. reductie van het bronniveau.

De hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

Bijlagen die onderdeel uitmaken van dit besluit:

- De aanvraag hogere grenswaarde d.d. 31 maart 2017;
- “Akoestisch onderzoek bouwplan Stadsdennenkerk te Harderwijk” Uitgevoerd door: Anteagroup, d.d. 31 oktober 2016, projectnummer 411434.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente
Harderwijk in zijn openbare vergadering van
8 februari 2018.

de heer H.J. van Schaik
voorzitter

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

de heer H.R. Lanning
raadsgriffier

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, prominent loop at the top and a long horizontal stroke extending to the right.



Hogere grenswaarde formulier Wet geluidhinder

28 november 2017

1. Projectlocatie	Naam van het plan/project: Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1	Adres(sen): <i>Kadastraal perceel: HDW00B3872</i>
2. Verzoek heeft betrekking op plannen binnen	☒ binnenstedelijk gebied ☐ buitenstedelijk gebied	☐ zone industrielawaai ☒ zone wegverkeerslawaaai ☐ zone spoorweglawaaai
3. Procedure op grond van Wet ruimtelijke ordening	☒ bestemmingsplan/projectbesluit ☐ reconstructie buiten BP/PB	
4. Industrielawaai	☐ zonevaststelling	☐ artikel 45, aanwezige woningen ☐ artikel 46, wijziging eerder vastgestelde hogere waarde ☐ artikel 47, aanwezige andere geluidgevoelige bestemmingen
	☐ handelingen binnen zone	☐ artikel 51, vervanging bestaande bebouwing
	☐ wijzigingen van bestaande zones	☐ artikel 55, wijziging voor woningen ☐ artikel 56, wijziging voor andere geluidsgevoelige gebouwen/terreinen
	☐ plannen binnen bestaande zone	☐ artikel 59, nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen ☐ artikel 61, vervanging van bestaande bebouwing
	☐ afwijking bij toepassing Wet milieubeheer	☐ artikel 65, 2dB(A) norm
5. Verkeerslawaaai	☒ plannen binnen zone	☒ artikel 83, lid 1, nieuwbouw woningen ☐ artikel 83, lid 4, agrarische bedrijfswoningen ☐ artikel 83, lid 5, Vervangende nieuwbouw, stedelijk gebied ☐ artikel 83, lid 7, Vervangende nieuwbouw, buitenstedelijk gebied ☐ Besluit geluidhinder, artikel 3.2, andere geluidgevoelige gebouwen
	☐ reconstructie van een weg	☐ artikel 100a, lid 1, woningen ☐ artikel 100a, lid 3 i.s.m. Besluit geluidhinder, artikel 3.4, andere geluidsgevoelige gebouwen
6. Spoorweglawaaai	☐ aanleg of wijziging spoorweg buiten bestemmingsplan of artikel 19 WRO-procedure	☐ artikel 4.4 juncto artikel 4.6 van het Besluit geluidhinder
	☐ hogere geluidsbelasting voor woningen binnen zone spoorweg	☐ artikel 4.9, lid 1, juncto artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder

	☐ hogere geluidsbelasting voor andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone van een spoorweg	☐ artikel 4.9, lid 2, juncto artikel 4.11 van het Besluit geluidhinder
	☐ hogere geluidsbelasting aan de grens van geluidsgevoelige terreinen	☐ artikel 4.9, lid 3, juncto artikel 4.12 van het Besluit geluidhinder
7. Plan betreft	☒ bouw van woningen ☐ bouw van andere geluidgevoelige gebouwen ☐ aanleg/reconstructie van een weg	Totaal aantal woningen of andere geluidgevoelige gebouwen waarop plan betrekking heeft: 32
8. Akoestisch onderzoek	Naam en datum rapport: "Akoestisch onderzoek bouwplan Stadsdennenkerk te Harderwijk" Uitgevoerd door: Anteagroup, d.d. 27 september 2017, projectnummer 411434.	Aantal woningen waarvoor ontheffing van voorkeursgrenswaarde nodig is: 23 woningen tgv wegverkeerslawaai
9. Toetsingskader	Voorkeursgrenswaarde in de gegeven situatie: 48 dB tgv wegverkeerslawaai	Maximaal toelaatbare ontheffingswaarde in de gegeven situatie: 63 dB tgv wegverkeerslawaai bij nieuwbouw
10. Geluidsbelasting zonder maatregelen	J.P. Heyelaan 1	Hoogste geluidbelasting: 59 dB tgv Wegverkeerslawaai (toegepaste aftrek 5 dB)
11. Overwogen maatregelen om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen	☐ Stedenbouwkundige maatregelen:	Kosten: Effecten:
	☒ Bronmaatregelen: Stil asfalt	Kosten: Effecten: bronmaatregelen zijn in deze situatie niet doelmatig, vanwege technische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aspecten. Vanwege de aanwezigheid van de kruisingen ter hoogte van het plangebied levert het toepassen van een geluidarm wegdek bovendien technische belemmeringen op vanwege wringing.
	☒ Overdrachtsmaatregelen:	Kosten: : Effecten: overdrachtsmaatregelen zijn in deze situatie niet doelmatig, vanwege technische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aspecten. Vanwege de aanwezigheid van de kruisingen ter hoogte van het plangebied levert het toepassen van een geluidarm wegdek bovendien technische belemmeringen op vanwege wringing.
12. Getroffen maatregelen	☐ Stedenbouwkundige maatregelen	Kosten: Effecten:

	☐ Bronmaatregelen	Kosten: Effecten:
	☐ Overdrachtsmaatregelen	Kosten: Effecten:
	☐ Gevelmaatregelen	Kosten: Effecten:
13.Motivering	Zie bijlage	
14.Beoordeling kwaliteit woon- en leefomgeving	Score volgens Gezondheid Effect Screening (GES) (zie tabel 2) Wegverkeerslawaaï :2 tot 5	Milieu gezondheidskwaliteit . Kleur :geel (redelijk) tot <i>oranje</i> (zeer matig)
15.Cumulatie (Art. 110f)	Beschrijf de effecten van samenloop van verschillende geluidsbronnen:	Er is geen sprake van cumulatie omdat er geen (relevante) overige geluidbronnen zijn.

Locatie Kadastrale percelen	Bron Weg	Toegepaste aftrek dB	indicatie appartementen (volgens akoestisch onderzoek)	bouwlaag	Aantal woningen	Vast te stellen hogere waarde dB
<i>Kadastraal perceel: HDW00B3872 (J.P. Heyelaan 1)</i>	Alberdingk Thymlaan	5	blok 1	1 3 4	3	58
			blok 1	2	1	59
			blok 2	1 3 4	3	58
			blok 2	2	1	59
			blok 3	1 2 3 4	4	58
			blok 4	1 2 3 4	4	58
			blok 5	1	1	51
			blok 5	2 3 4	3	53
			blok 8	2 3 4	3	49

Motivering om af te wijken van de Voorkeursgrenswaarde

Stedenbouwkundig

Op het perceel J.P.Heyelaan 1 bevindt zich een kerkgebouw dat op dit moment leeg staat. Het gebouw vervult niet meer de functie waarvoor het oorspronkelijk is gebouwd. Deze functie zal er ook niet meer in terugkeren. Het gebouw is in het verleden zeer specifiek als kerkfunctie ontworpen. Er zijn geen economisch haalbare en gebruik-wenselijke andere functies in dit gebouw onder te brengen die passen bij de economische en emotionele restwaarde van dit gebouw op deze bouwlocatie. De gebruiks-levensduur en daarmee de economische levensduur van dit gebouw, dat is gekoppeld aan deze zeer specifieke functie, is daarmee beëindigd. Het vergroten van de afstand tussen de Alberdingk Thymlaan en de appartementen, zodanig dat de geluidbelasting wel voldoet aan de voorkeursgrenswaarde, is op deze locatie stedenbouwkundig gezien niet wenselijk. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn in deze situatie niet doelmatig, vanwege technische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aspecten. Vanwege de aanwezigheid van de kruisingen ter hoogte van het plangebied levert het toepassen van een geluidarm wegdek bovendien technische belemmeringen op vanwege wringing.

In het geluidbeleid Wegverkeerslawaai gemeente Harderwijk (14 september 2010) is vastgelegd onder welke voorwaarde een hogere waarde van 49 tot en met 59 dB kan worden vastgesteld. Aan deze voorwaarden, bijvoorbeeld de slaapkamer en buitenruimte aan geluidsluwe zijde, kan echter niet worden voldaan. Er wordt dan ook afgeweken van het geluidbeleid om een aantal redenen:

- Het kerkgebouw heeft in stedenbouwkundige zin als bouwvolume een prominente plaats op de hoek van de bouwkwavel, het nieuwe bouwvolume neemt deze stedenbouwkundige betekenis over als beeldbepalend hoekblok. Het doet daarmee recht aan de situatie die er nu is, dat het huidige bouwblok de overgang markeert van een 'normaal' straatprofiel naar een dubbelbreed straatprofiel. Het is in ruimtelijke zin gewenst om deze duidelijke markeringsfunctie te behouden.
- De rooilijnen van de aangrenzende woningblokken zijn als maat overgenomen op de bouwlocatie en deze vormen hiermee de rooilijn van het nieuwe bouwblok.
- Door de kwavel op de voorgestelde manier in te richten is het mogelijk om het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen erf te realiseren, waarbij deze parkeervoorziening dan bovendien met hagen kan worden afgeschermd van de openbare weg. De verkeersbewegingen door in- en uitparkeren zijn nu niet direct op de openbare weg maar op eigen terrein. Dit geeft de meest rustige parkeersituatie op deze locatie. Bovendien wordt het beeld rondom het nieuwe woongebouw op deze wijze niet overheerst door geparkeerde voertuigen.

Ook een wijziging van de indeling van de appartementen om te voldoen aan het geluidbeleid is niet wenselijk om de volgende redenen:

- Het woongebouw is op de buitenhoek van de bouwkwavel geplaatst om zo ver mogelijk verwijderd te zijn van de woonbebouwing aan de oostzijde (J.P. Heyelaan en Queridostraat). Er ontstaat op deze wijze een ruimtelijke bufferzone met 'parkeren in het groen'.
- In het bouwblok zijn de appartementen en de daarbij behorende buitenruimten (de balkons) zodanig geplaatst dat er zo weinig mogelijk inkijk ontstaat in de aangrenzende achtertuinen aan de noordzijde van het plan.
- Bovendien is de bezonningsrichting van de appartementen in het woongebouw nu oost-west en niet noord-zuid, zodat alle appartementen directe zoninstraling hebben.

Financieel

Bronmaatregelen (bijvoorbeeld stiller asfalt) zijn in deze situatie niet doelmatig, vanwege technische, verkeerskundige en stedenbouwkundige aspecten. Vanwege de aanwezigheid van de kruisingen ter hoogte van het plangebied levert het toepassen van een geluidarm wegdek bovendien technische belemmeringen op vanwege wringing. Bovendien levert stiller (en dus ook opener) wegdek problemen op bij het beheer (de levensduur van een stiller wegdek is naar verwachting korter). Tot slot zal het eventueel toepassen van een dunne deklaag nog steeds zorgen voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Verkeerskundig/vervoerskundig

Maatregelen zoals het afsluiten van de Alberdingk Thymlaan zijn in verband met het doorgaande karakter van deze weg niet wenselijk.

Bijlage II: GES scoretabellen per geluidbron.

Tabel 1: GES scores geluidsbelasting industrie

Geluidbelasting		Ernstig gehinderden (%)	Geschatte geluidbelasting LAeq,23-7h dB(A)	Ernstig slaapverstoorden (%)	GES-score	Kwalificatie	Kleur Akoestisch onderzoek
Lden dB	Letm dB(A)						
< 43	< 45	< 2	< 37	< 2	0	Zeer goed	Groen
43 – 47	45 - 49	2 - 4	37 – 41	2 – 3	1	Goed	
48 – 52	50 - 54	4 - 7	43 – 46	3 – 4	3	Vrij matig	Geel
53 – 62	55 - 64	7 - 18	47 – 56	4 – 9	5	Zeer matig	Oranje
63 – 67	65 - 69	18 - 25	57 – 61	9 – 13	6	Onvoldoende	Rood
≥ 68	≥ 70	≥ 25	≥ 62	≥ 13	7	Ruim onvoldoende	

Tabel 2: GES scores geluidsbelasting wegverkeer (incl. aftrek ex art. 110g Wgh)

Geluidbelasting		Ernstig gehinderden (%)	Geschatte geluidbelasting LAeq,23-7h dB(A)	Ernstig slaapverstoorden (%)	GES-score	Kwalificatie	Kleur Akoestisch onderzoek
Lden dB	Letm dB(A)						
< 43	<45	0	< 34	< 2	0	Zeer goed	Groen
43 – 47	45 - 49	0 – 3	34 - 38	2	1	Goed	
48 – 52	50 - 54	3 – 5	39 - 43	2 – 3	2	Redelijk	Geel
53 – 57	55 - 59	5 – 9	44 - 48	3 – 5	4	Matig	Oranje
58 – 62	60 - 64	9 - 14	49 - 53	5 – 7	5	Zeer matig	
63 – 67	65 - 69	14 - 21	54 - 58	7 - 11	6	Onvoldoende	Rood
68 – 72	70 - 74	21 - 31	59 - 63	11 - 14	7	Ruim onvoldoende	
≥ 73	≥ 75	≥ 31	≥ 64	≥ 14	8	Zeer onvoldoende	

Tabel 3: GES scores geluidsbelasting railverkeer

Geluidbelasting		Ernstig gehinderden (%)	Geschatte geluidbelasting LAeq,23-7h dB(A)	Ernstig slaapverstoorden (%)	GES-score	Kwalificatie	Kleur Akoestisch onderzoek
Lden dB	Letm dB(A)						
<48	<50	< 1	< 42	< 2	0	Zeer goed	Groen
48-57	50-59	1-4	42-51	2 – 3	1	Goed	
58-62	60-64	4-7	52-56	3 – 5	3	Vrij matig	Geel
63-67	65-69	7-12	57-61	5 – 6	6	Onvoldoende	Rood
68-72	70-74	12-19	62-66	6-9	7	Ruim Onvoldoende	
≥ 73	≥ 75	≥ 19	≥ 67	≥ 9	8	Zeer onvoldoende	



Commentaar op de zienswijzen Ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1

1. Korte inleiding

Door de opkomst van internetkerken, diensten op televisie en daardoor minder leden van een kerkgemeente heeft de protestantse gemeente Harderwijk de Nieuwe Kerk, Veldkampkerk, Stadsdennenkerk en Plantagekerk in de verkoop gezet. Op de plek van de Veldkampkerk zouden dan gezamenlijke diensten van de 4 genoemde kerken gaan plaatsvinden. De Stadsdennenkerk die in het bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 centraal staat, is door woningcorporatie Uwoon aangekocht. Om leegstand en verloedering tegen te gaan, is gezocht naar een alternatieve en passende functie voor het plangebied. Gezien de centrale ligging en gelet op de directe omgeving is een woonfunctie een passende oplossing. De woningcorporatie is dan ook voornemens om de bestaande bebouwing te slopen en de locatie te transformeren tot woongebied ten behoeve van 32 sociale huurappartementen. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is het plangebied bestemd met een maatschappelijke functie en is het realiseren van de woningen niet toegestaan. Derhalve dient een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Stadsdennen plaats te vinden. Het bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1 voorziet in de gevraagde herziening. Vanwege het wegverkeerslawaai van de Alberdingk Thijmlaan is een besluit Hogere grenswaarden ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder noodzakelijk.

2. Termijn

Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1", heeft met ingang van 7 september 2017 gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder schriftelijk zienswijzen kenbaar maken bij de gemeenteraad. Desgewenst kon ook worden volstaan met een mondelinge zienswijze. Dit is op 6 september 2017 bekend gemaakt in Het Kontakt en in de Nederlandse Staatscourant. De stukken waren ook raadpleegbaar op de gemeentelijke website www.harderwijk.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl.

3. Ontvankelijkheid

Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn van inzagelegging ontvangen en worden in behandeling worden genomen.

4. Zienswijzen en gemeentelijk commentaar

Er is één zienswijze ontvangen naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbesluit hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 van de Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1". Deze zienswijze is door 45 medebewoners onderschreven en ondertekend. De namen en adressen van deze reclamanten worden opgenomen in een aparte bijlage die niet openbaar is in verband met privacywetgeving. Deze zienswijze is samengevat en beantwoord als zienswijzen 1 t/m 46.

Van de mogelijkheid om uitsluitend mondeling te reageren is geen gebruik gemaakt. Vervolgens worden de tijdig ingekomen zienswijzen samengevat en becommentarieerd.

Zienswijze 1 t/m 46.

Opmerking 1.1

De aanvraag wordt gedaan omdat uit het 'Akoestisch onderzoek'1 blijkt dat de geluidsbelasting voorkeursgrenswaarde van 48 dB riant overschrijdt. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om een hogere grenswaarde vast te stellen. Echter, dit mag alleen vastgesteld worden indien aan voorwaarden wordt voldaan, genoemd in Geluidskaders - artikel 82. Aan deze voorwaarden wordt

volgens reclamanten niet voldaan, dit staat zelfs in de aanvraag. Doordat hier niet aan wordt voldaan, zijn ons inziens burgemeester en wethouders niet bevoegd een hogere grenswaarde vast te stellen.

Commentaar

De Wet geluidhinder, samen met het Besluit geluidhinder, schrijft voor dat de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen) bij ruimtelijke ontwikkelingen inzichtelijk moet worden gemaakt. De wet beschouwt een geluidbelasting van 48 dB (wegverkeerslawaaï) als milieuhygiënisch aanvaardbaar. Dit is de zogenaamde voorkeursgrenswaarde.

Blijkt dat niet aan deze voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, dan is het College van burgemeester en wethouders bevoegd om hogere waarden vast te stellen. Die bevoegdheden zijn in de Wet geluidhinder ruim geformuleerd. In de beleidsregel Wegverkeerslawaaï gemeente Harderwijk van 14 september 2010 zijn die bevoegdheden omschreven en nader uitgewerkt.

Het vaststellen van hogere waarden kan alleen als dit voldoende gemotiveerd is en als er geen mogelijkheden zijn om het geluidniveau terug te dringen. Deze hogere grenswaarden voor wegverkeerslawaaï mogen echter niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB (bij nieuwbouw). De mogelijkheden tot het vaststellen van hogere grenswaarden worden begrensd door de criteria die de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder stellen. Wanneer er aan deze criteria wordt voldaan toetst het bevoegd gezag op basis van deze beleidsregels of de hogere grenswaarde aanvaardbaar is. Het college mag altijd gemotiveerd afwijken van haar eigen beleid, mits de maximale waarde van 63 dB maar niet wordt overschreden. Dit is in de voorliggende situatie ook niet het geval. In voorliggende situatie heeft het college bewust afgeweken van enkele gestelde voorwaarden omdat het college dit om een aantal redenen acceptabel vindt. Het huidige kerkgebouw heeft in stedenbouwkundige zin als bouwvolume een prominente plaats op de hoek van de bouwkegel, het nieuwe bouwvolume neemt deze stedenbouwkundige betekenis over als beeldbepalend hoekblok. Het doet daarmee recht aan de situatie die er nu is, dat het huidige bouwkegel de overgang markeert van een 'normaal' straatprofiel naar een dubbelbreed straatprofiel. Het is in ruimtelijke zin gewenst om deze duidelijke markeringsfunctie te behouden. Daarnaast zijn de rooilijnen van de aangrenzende woningblokken als maat overgenomen op de bouwlocatie en deze vormen hiermee de rooilijn van het nieuwe bouwkegel. Bovendien is het door de kavel op de voorgestelde manier in te richten het mogelijk om het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen erf te realiseren, waarbij deze parkeervoorziening dan bovendien met hagen kan worden afgeschermd van de openbare weg. De verkeersbewegingen door in- en uit-parkeren zijn nu niet direct op de openbare weg maar op eigen terrein. Dit geeft de meest rustige parkeersituatie op deze locatie. Bovendien wordt het beeld rondom het nieuwe woongebouw op deze wijze niet overheerst door geparkeerde voertuigen.

Ook een wijziging van de indeling van de appartementen om te voldoen aan het geluidbeleid is niet wenselijk, omdat het woongebouw op de buitenhoek van de bouwkegel is geplaatst om zo ver mogelijk verwijderd te zijn van de woonbebouwing aan de oostzijde (J.P. Heyelaan en Queridostraat). Er ontstaat op deze wijze een ruimtelijke bufferzone met 'parkeren in het groen'. Daarnaast zijn de appartementen en de daarbij behorende buitenruimten (de balkons) zodanig geplaatst dat er zo weinig mogelijk inkijk ontstaat in de aangrenzende achtertuinen aan de noordzijde van het plan. Bovendien is de bezonningsrichting van de appartementen in het woongebouw nu oost-west en niet noord-zuid, zodat alle appartementen directe zoninstraling hebben.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.2

Het ontgaat reclamanten waarom de plaatsing op de kavel het rechtvaardigt dat toekomstige bewoners geluidsoverlast van het verkeer krijgen. Daarnaast, als het appartementencomplex aan de kant van de Van Looystraat zou worden gesitueerd, dan nog zal de geluidsdruk de voorkeursgrenswaarde riant overschrijden. Dit valt af te leiden uit 'Akoestisch onderzoek', op toetsingspunt 07.3 wordt een geluidsdruk berekend van 53 dB.

Commentaar

In aanvulling op ons commentaar op opmerking 1.1 is het realiseren van sociale huurwoningen voor de gemeente een belangrijk uitgangspunt. Bovendien blijft de geluidbelasting voor toekomstige bewoners ruim binnen de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB die de Wet geluidhinder stelt.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.3

Tijdens het doornemen van dit Akoestisch onderzoek' is reclamanten opgevallen dat de basis waarop dit onderzoek is uitgevoerd niet klopt. In het gehele onderzoek wordt overal gesproken over 32 appartementen. Kijken we echter naar de tekening met gevelcontouren, dan zien we een tekening van een appartementencomplex met maar 28 appartementen. De gebouwhelft aan de Van Looystraat zijde mist een hele verdieping. Dit kan dit de berekende geluidsdruk beïnvloeden en dient het onderzoek opnieuw uitgevoerd te worden met de juiste gegevens als basis. Daardoor is ook de informatie in het ontwerpbesluit foutief. Onder het kopje 'Verkeerslawaaï (art. 83) is het aantal woningen opgenomen waarvoor de hogere waarde vastgesteld dient te worden.

Commentaar

De afbeeldingen op bladzijden 25 en 26 van de Toelichting van het bestemmingsplan geven de juiste situatie weer. De planontwikkeling heeft zich vanaf het begin doorontwikkeld tot de meest gewenste en haalbare ontwikkeling. De verschillende onderzoeken zijn echter bij aanvang van het project reeds opgestart waardoor er -heel vervelend- nog onjuiste afbeeldingen in de rapporten zitten en in het akoestisch onderzoek niet van het definitieve bouwplan is uitgegaan. Dit akoestische onderzoek was echter wel bekend maar is per abuis niet op tijd bij het bestemmingsplan gevoegd.

Uit het onderzoek dat wel uitgaat van het beoogde bouwplan kan geconcludeerd worden, dat er enkele woningen aan de Van Looystraat zijn die iets meer geluid op de gevel krijgen dan in het eerste akoestische onderzoek dat ter visie lag was verwoord. Voor 1 woning dient eveneens een aanvraag hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Voor de andere woningen blijven de toegenomen waarden nog steeds ruim onder de voorkeursgrenswaarde. Het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarden moet worden aangevraagd bedraagt nu 23. Het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden wordt dan ook gewijzigd vastgesteld. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan en het besluit Hogere grenswaarden zal vanzelfsprekend het juiste akoestische rapport worden opgenomen.

De zienswijze wordt op dit punt gedeeld. Deze zienswijze geeft aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.4

Het aantal woningen waarvoor de hogere waarde vastgesteld dient te worden gaat om 24 woningen van de 32 in het appartementencomplex. Gezien de Stadsambitie Geluid van de Gemeente Harderwijk is dit een erg hoog aantal.

Commentaar

Zoals al in ons commentaar op opmerking 1.2 is verwoord, is het realiseren van sociale huurwoningen voor de gemeente een belangrijk uitgangspunt. Bovendien blijft de geluidbelasting voor toekomstige bewoners ruim binnen de maximaal te ontheffen waarde die de Wet geluidhinder stelt. Dat het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt aangevraagd hoger is dan in het beleid is opgenomen wordt om bovengenoemde redenen door het college geaccepteerd.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.5

Een punt waar helemaal niet naar gekeken is, is geluidshinder voor de bewoners tegenover het appartementen complex. De geveloppervlakte wordt veel groter en komt dicht bij de Alberdingk Thijmlaan te staan. Dit zal voor meer reflectie van geluid gaan zorgen. Gezien de berekende geluidsdruk, zal de geluidsdruk aan de gevel van de bestaande woningen ook riant boven de voorkeursgrenswaarde liggen. Het is niet wenselijk dat dit gaat toenemen.

Commentaar

Door de nieuwe ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op de Alberdingk Thijmlaan en de daarmee gepaard gaande geluidhinder niet significant toenemen. De Wet geluidhinder stelt het verplicht om voor de nieuwbouw van woningen akoestisch onderzoek te verrichten. Uit de milieuwebsite van de gemeente blijkt dat de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de westkant van de Alberdingk Thijmlaan onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt. Bovendien is de bestaande gevel van de Stadsdennenkerk aan de Alberdingk Thijmlaan voor een groot deel nu al op de hoogte van 3 tot 4 bouwlagen. Een nieuw bouwblok dat geheel uit 4 bouwlagen bestaat zal geen significant verschil van reflectie veroorzaken dan de bestaande gevel op dit moment al doet.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.6

In het onderzoek wordt uitgegaan van 2300-2400 auto's, maximum snelheid van 50 km/u. Graag zien reclamanten de onderzoeken waaruit deze cijfers blijken. Het is algemeen bekend dat op de Alberdingk Thijmlaan riant te hard wordt gereden. De hogere snelheid heeft zeker een negatieve invloed op de geluidsbelasting ten opzichte van de berekende waarden.

Commentaar

In het akoestisch onderzoek is gerekend met verkeersgegevens uit het gemeentelijk verkeersmodel van het jaar 2030. In dit verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten van de Alberdingk Thijmlaan opgenomen. Op bladzijde 5 van het akoestisch onderzoek staan de verkeersintensiteiten op de Alberdingk Thijmlaan uitgesplitst in noordelijke (2200) en zuidelijke (2300-2400) rijrichting. In onderstaande afbeelding zijn beide gegevens terug te vinden. In het akoestisch onderzoek is met de verkeersintensiteiten op beide rijbanen gerekend.



Het overtreden van de maximum snelheid en daarmee het veroorzaken van extra geluidhinder is planologisch-juridisch niet relevant, maar is zeker een punt van aandacht van de gemeente en de politie.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

Opmerking 1.7

Op basis van de in deze zienswijze geconstateerde feiten, past het ontwerpbesluit niet binnen de voorwaarden gesteld in de Beleidsregels Wegverkeerslawaaai Gemeente Harderwijk. Het akoestisch onderzoek is op verkeerde gegevens gebaseerd, er is geen rekening gehouden met de invloed die het appartementen complex op de geluidsdruk van omwonenden heeft. Reclamanten zijn van mening dat de huidige locatie niet geschikt is voor de bouw van een appartementencomplex van deze omvang en stellen voor om met een ontwerp te komen dat wel binnen de locatie en de hierbij geldende normen past. Hierbij behoort uiteraard een nieuw, op de juiste gegevens gebaseerd en op de juiste wijze uitgevoerd akoestisch onderzoek.

Commentaar

Voor de beantwoording van deze samenvattende opmerking wordt verwezen naar onze beantwoording op voorgaande opmerkingen. Bovendien zijn wij van mening dat het beoogde bouwplan stedenbouwkundig verantwoord is op deze locatie en voorziet in de behoefte aan sociale huurappartementen.

De zienswijze wordt op dit punt niet gedeeld. Deze zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

5. Samenvatting

In totaal is één zienswijze die door 45 bewoners is onderschreven en medeondertekend behandeld. Van deze zienswijze wordt voorgesteld om deze deels te delen. De ingediende zienswijze geeft aanleiding het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan " Stadsdennen – J.P. Heyelaan 1" gewijzigd te laten vaststellen.

De wijzigingen zijn als volgt:

- Het akoestisch onderzoek in het ontwerpbestemmingsplan wordt vervangen door het juiste akoestisch onderzoek ("Akoestisch onderzoek bouwplan Stadsdennenkerk te Harderwijk", uitgevoerd door Anteagroup, d.d. 27 september 2017, projectnummer 411434).
- Het aanvragen van een hogere waarde voor 1 extra woning, zodat het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt aangevraagd in totaal 23 bedraagt. De betreffende overzichtstabel wijzigt als volgt:

de oorspronkelijke tabel in het ontwerpbesluit:

Locatie/gevel Kadastrale percelen	Bron Weg/rail/industrie	Toegepaste aftrek (2 of 5 dB)	Aantal woningen	Vast te stellen hogere waarde
Kadastraal perceel: HDW00B3872 (J.P. Heyelaan 1)	Alberdingk Thymlaan	5	3	49 dB
			3	53 dB
			8	58 dB
			8	59 dB

wordt vervangen door onderstaande tabel. In deze gewijzigde tabel is duidelijk aangegeven voor welke woningen de betreffende hogere grenswaarde wordt aangevraagd.

Locatie Kadastrale percelen	Bron Weg	Toegepaste aftrek dB	indicatie appartementen (volgens akoestisch onderzoek)	bouwlaag	Aantal woningen	Vast te stellen hogere waarde dB
<i>Kadastraal perceel: HDW00B3872 (J.P. Heyelaan 1)</i>	Alberdingk Thymlaan	5	blok 1	1 3 4	3	58
			blok 1	2	1	59
			blok 2	1 3 4	3	58
			blok 2	2	1	59
			blok 3	1 2 3 4	4	58
			blok 4	1 2 3 4	4	58
			blok 5	1	1	51
			blok 5	2 3 4	3	53
			blok 8	2 3 4	3	49

Harderwijk, december 2017