

# Zienswijzennotitie Ontwerpbestemmingsplan Woningbouwproject Brinklaan

## Inleiding.

Het "Ontwerpbestemmingsplan Heerde – Dorp, 2<sup>e</sup> partiële herziening, Project Brinklaan" heeft met ingang van 28 april 2010 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

De terinzagelegging is op de vereiste wijze bekend gemaakt in de Staatscourant en in De Schaapskooi.

De betreffende stukken hebben analoog ter inzage gelegen bij de balie van de afdeling ruimte. De plannen waren tevens digitaal te raadplegen op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en op [www.heerde.nl](http://www.heerde.nl).

Gedurende de genoemde termijn kon een ieder zienswijzen kenbaar maken over het bestemmingsplan bij de gemeenteraad van Heerde. Tevens bestond de mogelijkheid om op afspraak mondeling zienswijzen naar voren te brengen.

## Ingediende zienswijzen

Gedurende de termijn van terzagelegging zijn door de volgende personen zienswijzen ingebracht:

1. ADBO-Juridisch Adviesbureau, namens de heer G.D. Rorijs, J.A. Te Nuijstraat 1, 8181 DX Heerde (ingekomen 27 mei 2010);
2. Stichting Univé Rechtshulp, namens mevr. B. Dolsma – Ter Velde, Stationsstraat 7, 8181 CW Heerde (ingekomen 28 mei 2010).

## Ontvankelijkheid

Beide zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en zijn dus vanuit dien hoofde ontvankelijk.

De indieners wonen beiden in de directe omgeving van het plangebied. De heer Rorijs is bovendien vennoot in V.O.F. Café De Spikke, Stationsstraat 8 en is tevens eigenaar van de panden Stationsstraat 8 en 8a, gelegen in de directe omgeving van het plangebied.

Beide indieners hebben daarom een direct belang.

## Inhoud van de zienswijzen

1 a. Toename van klachten vanwege geluidsoverlast.

Doordat de nieuw te bouwen appartementen dicht bij de Stationsstraat worden gebouwd dan de oude appartementen, en de nokhoogte hoger is, ontstaat een klankbord dat de geluiden van de overkant (café De Spikke) zal versterken. De vrees is dat er daardoor vaker geklaagd zal worden over geluidsoverlast bij gebruik van het terras, mensen die buiten gaan roken en vertrekkende bezoekers bij sluitingstijd.

Voorgestelde oplossingen zijn om of de nieuw te bouwen appartementen op dezelfde afstand van de Stationsstraat te bouwen als de oude appartementen, of aan de woningen aan de Stationsstraat goede geluidsreducerende maatregelen te treffen.

1 b. Waardevermindering van de panden

De historische panden Stationsstraat 8 en 8a komen minder gunstig uit naast de geplande moderne appartementengebouwen kort op de Stationsstraat, waardoor de waarde zal verminderen.

2 a. Verdwijnen groene uitstraling Stationsstraat door naar voren plaatsen nieuwbouw.

Omdat de nieuwe appartementen aan de Stationsstraat verder naar voren komen te staan dan de oude, blijft er weinig ruimte over voor groen. Bovendien zijn er kleine voortuintjes in de plannen opgenomen en haaksparkeren, waardoor slechts ruimte overblijft voor een smalle stoep. Het oude groene karakter van de strook voor het oude appartementengebouw zal daardoor helemaal verdwijnen. Straks zal het blik van geparkeerde auto's overheersen.

2 b. Verlies van uitzicht vanuit de woning.

Doordat de nieuwbouw verder naar voren wordt geplaatst wordt het zicht vanuit de woning in aanzienlijke mate beperkt. Het uitzicht kan zelfs verdwijnen als er grotere wagens (bestelbussen) worden geparkeerd.

2 c. Nieuwbouw komt te dicht bij woning.

Door het naar voren plaatsen van de nieuwbouw komt deze te dicht op de woning te staan. Volgens de toelichting is dit 14 meter. Dit wordt betwist.

2 d. Overlast van nieuw te realiseren voetpad langs het perceel.

In de plannen is een voetpad voorzien tussen bouwblok 5 en het perceel van mevr. Dolsma. Zij vreest overlast van fietsers en brommers en onwenselijk gedrag, met name ook in de nachtelijke uren. Verzocht wordt af te zien van dit voetpad omdat er geen echte noodzaak is om hier een pad aan te leggen.

### **Aanvullende informatie**

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is met beide indieners contact opgenomen. Er is met beiden een gesprek geweest. De betrokkenen hebben hierin hun bezwaren nader toegelicht. De gespreksverslagen zijn als bijlagen bij deze zienswijzennotitie opgenomen.

## **Reactie op de ingediende zienswijzen**

### **Ad 1a Geluidsoverlast**

Het appartementengebouw aan de Stationsstraat verder naar achteren plaatsen is geen optie. De plaatsing van de gebouwen is het resultaat van een afweging van diverse belangen. De gemeente wil de Brinklaan herstructureren en voorzien van vrijliggende fietspaden om de veiligheid te bevorderen. Daarvoor is meer ruimte nodig dan in de huidige situatie. Bovendien moet er een redelijke afstand zijn tussen de woongebouwen aan de Brinklaan en het woongebouw aan de Stationsstraat om een aangenaam leefklimaat te kunnen bereiken. Het binnengebied moet ook voldoende ruim zijn om de oude lindes te kunnen sparen. De afstand tot de Stationsstraat wordt ingegeven door de ruimte die nodig is voor haaks parkeren, een stoep, een haag en een voortuintje van 2,50 meter. De afstand tot de rand van de weg komt daarmee op 9,50 meter.

Het voormalige schoolgebouw stond inderdaad verder van de Stationsstraat af. De gemiddelde afstand was ongeveer 15,50 meter. Het gebouw komt dus ongeveer 6 meter verder naar voren te staan.

De goothoogte van het nieuwe gebouw is 6 meter. Dit komt overeen met het oude bestemmingsplan, waarin een goothoogte van 6 en een maximale hoogte van 9,5 meter was opgenomen. In de bij de bouwaanvraag gevoegde akoestische rapporten is rekening gehouden met de nieuwe situering en massa.

Bij de nieuwbouw wordt rekening gehouden met de akoestische situatie. Bij de bouwaanvraag zitten o.a. een "Akoestisch onderzoek geluidwering gevels voor blok 5" en een "Akoestisch onderzoek geluidwering gevels voor blok 4", beiden opgesteld door Ingenieursbedrijf Aveco de Bondt, d.d. 11 juni 2010. In dit onderzoek zijn de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen bepaald om te kunnen voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit, afdeling 3.1 "Bescherming tegen geluid van buiten, nieuwbouw". Uit het onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai op de gevel maximaal 59 dB bedraagt. Om aan het vereiste binnenniveau van 33 dB te kunnen voldoen dienen de gevels voorzien te worden van geluidwerende voorzieningen. In het rapport is aangegeven aan welke bouwkundige eisen de geveldelen dienen te voldoen om de vereiste geluidsreductie te kunnen bereiken. Daarnaast is aangegeven welke ventilatievoorzieningen moeten worden aangebracht om te kunnen ventileren, terwijl toch rekening wordt gehouden met de geluidsnormering. Dit leidt tot adviezen over de toe te passen geluidgedempte ventilatieroosters (types en lengtes).

In 2005 is in verband met de uitbreiding van Café de Spikke, Stationsstraat 8, een geluidsrapport opgesteld waarin is aangegeven welke geluidsbelasting ontstaat op de omgeving door muzikale activiteiten in het café, en welke maatregelen getroffen moeten worden om te kunnen voldoen aan de geluidsvoorschriften zoals die in het Besluit horeca-, sport- en recreatieinrichtingen zijn opgenomen. Daarbij is uitgegaan van een zaal voor bruiloften en partijen met levende muziek met een muziekgeluidsniveau van 95 dBA. (Adviesburo Van der Boom, Geluidbelasting op omgeving door het uit te breiden café Stationsstraat 8 te Heerde, d.d. 16 november 2005)

De normwaarden voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen zijn:

Tussen 07 – 19 uur 50 dBA

Tussen 19 – 23 uur 45 dBA

Tussen 23 – 07 uur 40 dBA

Uit het geluidsrapport (van Adviesburo Van der Boom) blijkt dat met de getroffen maatregelen ruimschoots voldaan wordt aan de gestelde normen. In de berekeningen is rekening gehouden met woningen die dichterbij het pand Stationsstraat 8 staan dan de appartementen aan de Stationsstraat (o.a. de woonboerderij Stationstraat 4). Ook als de nieuwe appartementen 6 meter dichterbij komen te staan wordt nog ruimschoots voldaan aan de normwaarden. Er is dus geen aanleiding om in of aan het café aanvullende maatregelen te treffen om tot een aanvaardbare geluidsbelasting op de gevels van de omliggende woningen te komen.

Met de extra gevelmaatregelen die getroffen worden bij de nieuwbouw en de geluidgedempte ventilatievoorzieningen (suskasten) die worden aangebracht, ontstaat bovendien in vergelijking met de oude appartementen een nog veel gunstiger situatie, omdat de omgevingsgeluiden voor een groot deel buitengesloten kunnen worden. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de indiener van de zienswijze.

De zienswijze geeft in ieder geval geen aanleiding om op grond van de geluidssituatie af te zien van de vaststelling van het bestemmingsplan. Uit de akoestische onderzoeken van Van der Boom en Aveco de Bondt blijkt dat door het treffen van (deels reeds uitgevoerde) maatregelen voldaan kan worden aan de geluidsnormen. Uit de ingediende bouwaanvraag blijkt ook dat de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk zullen worden getroffen.

#### **Ad 1b. Waardevermindering eigendommen.**

Artikel 6.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening bepaalt dat burgemeester en wethouders indien er schade ontstaat door een bepaling van een bestemmingsplan, op aanvraag, een schadevergoeding kunnen toekennen. In de wet is aangegeven aan welke vereisten moet worden voldaan en welk deel voor rekening van de aanvrager blijft. De gemeente heeft voor de uitvoering van de wettelijke regels een procedureverordening en een uitvoeringsregeling, met een aanvraagformulier, vastgesteld. De betreffende regelingen zijn te vinden op de WEB-site van de gemeente: [www.heerde.nl](http://www.heerde.nl).

Indien de heer Rorije meent dat hij door de bepalingen van het bestemmingsplan schade lijdt kan hij daarvoor binnen 5 jaar na terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan een aanvraag om schadevergoeding indienen.

#### **Ad 2a. Verdwijnen groen in de Stationsstraat.**

Het klopt dat door het naar voren plaatsen van het appartementengebouw aan de Stationsstraat er minder ruimte is voor groen. Bovendien is het grootste deel van het bestaande groen inmiddels gekapt om ruimte te maken voor de nieuwbouw. Er zijn nog wel een paar zeer waardevolle oude lindes gespaard.

Om het verlies te compenseren is aan de op 14 januari 2010 verleende kapvergunning een herplantplicht verbonden voor een wegbegeleidende boomstructuur aan de Brinklaan en Stationsstraat en een haagbeukhaag ter afscheiding van de tuintjes aan de Stationsstraat en de brink.

Het is bovendien niet zo dat door de nieuwbouwplannen een onaanvaardbare situatie ontstaat. De afstand van de voorgevel van het appartementengebouw tot de wegwand is nog altijd groter dan bij de meeste huizen in de Stationsstraat. De afstand wordt weliswaar ongeveer 6 meter minder dan voorheen het geval was, maar blijft nog steeds ongeveer 9.50 meter. Gelet op de goothoogte van 6 meter, het gevarieerde gevelbeeld en het profiel van de weg, ontstaat een stedenbouwkundig verantwoorde situatie.

#### **Ad 2b. Verlies van uitzicht.**

Doordat het appartementengebouw 6 meter naar voren komt wordt het uitzicht van mevr. Dolsma in de richting van de brink inderdaad anders. De brink zelf werd al aan het oog onttrokken door het voormalige postkantoor en het aanwezige groen. In de nieuwe situatie zal de voorgevel ongeveer 6 meter achter de voorgevel van de woning van mevrouw Dolsma staan. Zij zal daardoor zelfs beter dan voorheen in de richting van brink kunnen kijken, omdat de bestaande weelderige begroeiing

rond het voormalige postkantoor is weggehaald. Een deel van de nieuwbouw zal aan het oog worden onttrokken door de bestaande garage met puntdak op het perceel van mevr. Dolsma zelf. De voorgevelrooilijn van de nieuwbouw ligt ongeveer een meter voor de voorgevel van de garage. Blok 4 zal ongeveer op dezelfde plaats als het oude postkantoor komen te staan. Het nieuwe gebouw zal wel hoger zijn dan het oude postkantoor. Blok 4 zal door blok 5 voor een groot deel aan het zicht worden onttrokken. Door het geheel zal er wel een voller en massaler beeld ontstaan. Bovendien komen er inderdaad haakse of schuine parkeerplaatsen voor blok 5. Voorheen lag daar een strook parkeren langs de weg. Het aantal parkeerplaatsen zal door de herinrichting toenemen van 5 naar 10. Ook hierdoor verandert het uitzicht van mevr. Dolsma. Zij heeft daarin gelijk.

Het is echter niet zo dat er een onaanvaardbare situatie zal ontstaan. Het wonen in het centrum van een dorp betekent nu eenmaal dat er sprake zal zijn van intensief grondgebruik. De Stationsstraat is in de Centrumvisie aangewezen als behorende bij het kernwinkelgebied. Dit betekent dat er in de Stationsstraat een menging van functies mogelijk is en rekening moet worden gehouden met bezoekers van het centrum. Bezoekersparkeren maakt daar onderdeel van uit. Voor de bewoners van de nieuwbouw zelf zal er een parkeerplaats zijn in de parkeerkelder onder de nieuwbouw. Hierdoor wordt het grootste deel van de auto's aan het zicht onttrokken.

In de "Visie op het Wonen en werken in Heerde tot 2015" is bovendien aangegeven dat het van essentieel belang is de woonfunctie in het centrum van Heerde uit te breiden om het centrumgebied levendig te houden. De bouw van appartementen, zowel voor starters al senioren (levensloopbestendige woningen) is daarom speerpunt van beleid. Deze intensivering heeft consequenties voor de inrichting van het centrumgebied.

De verandering van het uitzicht van mevr. Dolsma is derhalve een uitvloeisel van de beleidskeuzes die gemaakt zijn. De veranderingen zijn niet zodanig dat er een onaanvaardbare situatie ontstaat. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding om af te zien van het verlenen van medewerking aan de plannen.

In het toelichtende gesprek heeft mevr. Dolsma aangegeven dat zij vindt dat de geplande stoep met een breedte van 1,50 te smal is. Als in plaats van haaksparkeren uitgegaan wordt van langsparkerplaatsen ontstaat meer ruimte voor het trottoir. De breedte voldoet echter aan de minimale eisen zoals die worden genoemd in het handboek "Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (ASVV) van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond- water- en wegenbouw en de verkeerstechniek (CROW). De breedte voldoet ook aan de gemeentelijke standaard "Inrichtingseisen openbare ruimte van nieuwe werken, herinrichtingen en reconstructies" (blz. 3: "trottoirs in nieuwe situaties minimaal 1,50 m1 breed excl. Opsluitbanden").

Aansluitend hierop wordt in de zienswijze een opmerking gemaakt over de mogelijkheid dat burgemeester en wethouders op grond van artikel 7 van de bestemmingsplanregels ontheffing kunnen verlenen voor het plaatsen van gebouwtjes voor nutsvoorzieningen tot een bouwhoogte van 3 meter en een oppervlakte van 25 m<sup>2</sup>. Indien een dergelijk gebouw zou worden gebouwd tussen de nieuwbouw en de Stationsstraat zou het zicht helemaal weggenomen worden. De indiener vindt daarom dat een dergelijke ontheffing moet worden uitgesloten voor dit gebied. Dit is echter niet nodig. In het zelfde artikel 7 is namelijk bepaald dat genoemde ontheffing slechts kan worden verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden. Het betreffende gebied leent zich in de praktijk niet voor een dergelijk nutsvoorzieningsgebouw. Daar is helemaal geen plek voor en past dus ook niet in het straat- en bebouwingsbeeld. Het bestemmingsplan zelf sluit een dergelijke bouw dus al uit.

De ingediende zienswijze vormt derhalve geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

#### **Ad 2c. Nieuwbouw te dicht op bestaande woning.**

In de oude situatie stond het dichtstbijzijnde punt van appartementengebouw op ongeveer 13 meter van de woning van mevr. Dolsma. In de nieuwe situatie zal dit ongeveer 12 meter zijn. In de

bestemmingsplantoelichting staat inderdaad tussen haakjes dat dit circa 14 meter zal zijn. Dit is in de loop van het ontwerpproces veranderd. De tekst was daar nog niet op aangepast. De kaart bij het ontwerpbestemmingsplan wel.

De afstand is iets kleiner geworden doordat de woningen in blok 5 iets breder zijn geworden dan in het eerste ontwerp. De woningen zijn daardoor toegankelijker geworden en daardoor geschikter voor senioren en mensen met een beperking. De tussenwoningen krijgen een breedte van hart op hart 7.20 meter. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde dat sprake moet zijn van levensloopbestendige woningen.

Dat het appartementengebouw dichterbij de woning van mevrouw Dolsma komt te staan betekent nog niet dat daarmee in strijd met de regels wordt gehandeld. Tussen het perceel van mevrouw Dolsma en het gebouw komt een voetpad die op het smalste punt (voorbij het perceel van mevrouw Dolsma) 2.50 meter breed zal zijn. Ter plaatse van de voorgevel heeft het pad een breedte van 3 meter. Dit is een aanvaardbare afstand, zeker als hierbij de voorgevelrooilijn van de nieuwbouw in relatie tot de voorgevelrooilijn van de woning van mevrouw Dolsma in beschouwing wordt genomen. De voorgevelrooilijn van de nieuwbouw ligt ongeveer 6 meter terug ten opzichte van de woning van mevrouw Dolsma.

Volgens artikel 50 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek is het niet toegestaan om binnen 2 meter van de erfgrens raamopeningen of balkons te hebben die rechtstreeks uitzicht hebben op het naburige erf. Aan deze afstandseis wordt voldaan.

#### **Ad 2d. Overlast van gebruikers voetpad**

Mevrouw Dolsma verzoekt af te zien van de aanleg van het voetpad omdat daar geen echte noodzaak voor bestaat en dergelijke steegjes snel uitnodigen tot onwenselijk gedrag.

Het voetpad is in de plannen opgenomen ter vervanging van de oude verbinding die er was door het poortgebouw. Het voetpad vormt een verbinding tussen de Brinklaan en de Stationsstraat en zorgt voor een goede bereikbaarheid van aan de ene kant het gezondheidscentrum en het busstation en aan de andere kant de winkels aan de Stationsstraat en de doorgang naar het Groene Hart. Het voetpad zorgt voor een goede scheiding van het gemotoriseerde verkeer en voetgangers en verhoogt daardoor de veiligheid.

Door de breedte, die varieert van 2.50 tot 3.00 meter, nodigt het pad niet uit tot langdurig verblijf. De ondergrond van het pad zal in eigendom overgaan naar de gemeente. In het bestemmingsplan heeft het pad een verkeersbestemming gekregen. Het pad zal daardoor onderdeel gaan uitmaken van het openbare gebied. De gemeente zal zorgdragen voor een goede openbare verlichting, zodat er geen donkere (en daardoor onveilige) plekken ontstaan.

De praktijk leert dat overlast niet altijd voorkomen kan worden. Nachtelijke bezoekers van het centrum veroorzaken wel eens overlast. Ook is niet altijd te voorkomen dat voetgangersverbindingen gebruikt worden door fietsers en brommers. De vraag is echter of daarom concessies gedaan moeten worden aan de bereikbaarheid van het busstation en het gezondheidscentrum. Dat is een politieke afweging. Het college en de raad zijn er bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan van uitgegaan dat er wel een verbindingspad zal worden aangelegd. De betreffende strook heeft immers een verkeersbestemming. Tenzij de raad anders besluit wordt daar aan vast gehouden.

De zienswijze geeft derhalve geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Heerde, 17 augustus 2010

Het college van Heerde,  
secretaris, F. Dijkstra (MBA)  
burgemeester, Drs. W.R.J.M. Pijnenburg - Adriaenssens