

Gemeente Scherpenzeel



Nota inspraak

voorontwerpbestemmingsplan
Dorpsstraat - Vijverlaan

Nota inspraak

voorontwerpbestemmingsplan Dorpsstraat-Vijverlaan

Opdrachtgever: gemeente Scherpenzeel
Afdeling Ruimte en Groen

Auteur: J. de Ruiten-van der Leest

Datum: 9 november 2020

Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Dorpsstraat-Vijverlaan heeft vanaf 1 juli t/m 11 augustus 2020 ter inzage gelegen.

Tijdens de ter inzage termijn zijn 4 inspraakreacties ingediend.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is vooroverleg geweest met de provincie en de benodigde instanties.

Door 4 instanties is een reactie gegeven op het plan.

De reacties zijn puntsgewijs samengevat en van een gemeentelijke beantwoording voorzien.

Reacties in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 BRO

Provincie Gelderland

De provincie heeft aangegeven dat in het bestemmingsplan geen provinciale belangen spelen en dat zij geen advies hebben voor het plan.

Gemeentelijke beantwoording

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Waterschap Vallei en Veluwe

Het waterschap heeft geconstateerd, dat het verhard oppervlak toeneemt met 2.000 m².

Uit de waterparagraaf blijkt onvoldoende wat dat betekent voor de compensatie en waar dat wordt gerealiseerd.

In plan Weijdelaar was ook een toename van een verhard oppervlak voorzien wat resulteerde in een opgave om 90m³ te compenseren.

De volgende aspecten dienen in het plan te worden opgenomen:

- Is het rapport van de waterhuishouding van plan Weijdelaar betrokken bij deze ontwikkeling;
- Is hiervoor de genoemde 90m³ gecompenseerd bij de herinrichting van de vijver ten zuiden van de Parklaan;
- Zo ja: welk deel van de geplande toename van verharding in onderhavig bestemmingsplan is daarmee al gecompenseerd en wat is de restopgave voor waterberging in m³;
- Zo nee: wat is dan de waterbergingsopgave in m³?
- Waar en op welke wijze wordt de waterberging gerealiseerd?

Gemeentelijke beantwoording

Uit het rapport over de waterhuishouding van plan Weijdelaar uit 2016 bleek dat door realisatie van het plan een watercompensatie gerealiseerd diende te worden van 90m³. Een deel van plan Weijdelaar is gerealiseerd, maar er heeft nog geen compensatie plaats gevonden.

Door buro Boot is een aanvullend rapport (28 september 2020) opgesteld, waarbij rekening is gehouden met de genoemde watercompensatie van plan Weijdelaar.

Door een toename van de verharding van 505m² van het huidige plan ten opzichte van plan Weijdelaar zal 30,3m³ extra waterberging gecompenseerd dienen te worden. Hierdoor ligt er een totale waterbergingsopgave van 120,3m³.

De definitieve keuze van wijze van realisatie van de waterberging is nog niet gemaakt. Dit zal in overleg met de betrokken partijen, waaronder het Waterschap plaatsvinden.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden

De Veiligheids- en Gezondheidsregio geeft vanuit verschillende disciplines een reactie.

Fysieke veiligheid

In de buurgemeente Woudenberg ligt een bedrijf dat valt onder het Besluit risico's zware ongevallen (BZRO). Het plangebied ligt binnen de effectenafstand van het relevante scenario toxische wolk.

Het plan leidt tot een toename van het aantal aanwezigen in dit gebied. Er wordt echter vanuit gegaan dat de aanwezige personen voldoende zelfredzaam zijn en zichzelf in veiligheid kunnen brengen, mits tijdig gewaarschuwd.

In het kader van de verantwoording groepsrisico's wordt geen aanleiding gezien te adviseren over rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Door de politie worden geen knelpunten verwacht bij de verkeersafwikkeling. Als voor de locatie verkeersbesluiten nodig zijn dient overleg plaats te vinden met de korpchef van politie. Tevens wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid tijdens de realisatie van de plannen en oversteekplaatsen voor voetgangers, verzocht wordt de politie hierbij tijdig te betrekken.

Rekening dient gehouden te worden met de brandpreventieve aspecten en basisbrandweezorg (bluswatervoorzieningen, bereikbaarheid en opkomsttijden).

Gezondheid

Aandachtspunt is het garanderen van rust bij de woningen. Met een geluidsluwe, aangename zijde en een geluidsbelasting op de gevel onder de 50dB of 40dB_Lnight is een gezond woonklimaat (geluid binnen maximaal 33dB) te creëren.

De uitkomsten van het akoestisch onderzoek worden graag tegemoetgezien.

Gemeentelijk beantwoording

Het eerstgenoemde punt met betrekking tot de BZRO-inrichting wordt voor kennisgeving aangenomen.

De gebruikelijke procedure bij het nemen van verkeersbesluiten is dat overleg met de politie plaats vindt. Ook voor deze locatie zal, als er verkeersbesluiten nodig zijn, eerst een gesprek hierover met de politie worden gehouden. Dit geldt eveneens als er maatregelen genomen dienen te worden in het kader van de veiligheid van het verkeer (met name voetgangers) rond de realisatie van de plannen.

Het bouwplan voor de supermarkt en de appartementen zal t.z.t. ter goedkeuring worden voorgelegd aan de brandweer, zodat de supermarkt en appartementen voldoen aan de eisen, die door de brandweer worden gesteld.

Deze eisen worden in de te verlenen omgevingsvergunning opgenomen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat de maximale geluidsbelasting op de appartementen 63dB is. Dit is een waarde waarvoor als de locatie binnen de Wet Geluidhinder zou vallen een ontheffing hogere grenswaarde kan worden verleend. De Dorpsstraat is een 30 km weg en deze wegen vallen niet onder de Wet Geluidhinder.

Wel dient sprake te zijn van een goed woon- en leefklimaat voor de appartementen. De appartementen hebben aan de zuidzijde een geluidsluwe zijde. Tevens zal het bouwplan van de woningen te zijner tijd getoetst worden aan het Bouwbesluit. Hierin wordt aangegeven, dat de geluidsbelasting in een woning maximaal 33 dB mag zijn. Deze voorwaarde zal aan de omgevingsvergunning worden verbonden. Hier mee kan worden voldaan aan een goed woon- en leefklimaat.

N.V. Nederlandse Gasunie

De Gasunie heeft aangegeven dat de locatie buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen leiding ligt, waardoor de leiding geen invloed heeft op de planontwikkeling.

Gemeentelijk beantwoording

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Inspraakreacties

Inspraakreactie 1.

De inspreker heeft de volgende opmerkingen:

a.

Tussen Dorpsstraat 228 en 234 vervallen 8 parkeerplaatsen.

Ook worden regelmatig privé-opritten aan de Dorpsstraat tegenover de huidige Aldi gebruikt ten behoeve van het parkeren, hoe wordt dit voorkomen.

b.

De entree van de appartementen is aan de zijde van De Dorpsstraat.

Bij het tijdelijk parkeren aan deze zijde van de Dorpsstraat (taxi, ziekenauto, halen/brengen bewoners) wordt de Dorpsstraat geblokkeerd. Dit betekent een extra versperring voor de doorstroming van het verkeer in de Dorpsstraat.

c.

De vrachtwagens, die wegrijden bij de te realiseren supermarkt hebben te weinig draairuimte om de Dorpsstraat in te kunnen rijden, met als gevolg dat er schade ontstaat aan gebouwen en aan de weg.

Gemeentelijk beantwoording

1a.

Tussen de Dorpsstraat 228 en 234 ligt een braakliggend terrein. De eigenaar van dit perceel heeft zijn terrein niet voorzien van een erfafscheiding, waardoor deze grond als openbaar gebied wordt beschouwd en als parkeerplaats in gebruik wordt genomen. Het gaat hier echter niet om feitelijke parkeerplaatsen op openbaar terrein, maar het betreft een privéterrein.

Er is op deze locatie hierdoor geen sprake van het vervallen van bestaande openbare parkeerplaatsen.

In de huidige situatie zorgt het gebruik van deze braakliggende grond feitelijk wel voor wat extra parkeerruimte. Deze gaan verdwijnen met het nieuwbouwplan. Met de aanleg van het nieuwe parkeerterrein bij het bouwplan zal het aantal parkeerplaatsen in het gebied echter toenemen. Het voor de supermarkt en de nieuwe woningen uitgaan van de actuele parkeernorm, zal voor een sterke verbetering van de huidige parkeersituatie rondom de Aldi zorgen.

Verder komt er een doorgang van het nieuwe parkeerterrein naar de Dorpsstraat naast nummer 228. Hiermee wordt het parkeerterrein ook aantrekkelijk voor bezoekers van winkels in dit gedeelte van de Dorpsstraat. Daarnaast kunnen bewoners van dit deel van de Dorpsstraat (zonder parkeerplek op eigen terrein) zeker in de avond ook gemakkelijk gebruik kunnen gaan maken van het nieuwe parkeerterrein.

Op eigen terrein kan door middel van het plaatsen van een bordje privéterrein aangegeven worden dat anderen daar niet mogen parkeren.

1b.

Op zich is het tijdelijk parkeren van o.a. een taxi of de hulpdiensten op de openbare weg niet anders dan wat geldt voor alle woningen aan de Dorpsstraat. Dit is inherent aan een straat met diverse functies als wonen, winkels, horeca enz.

Wel zullen we onderzoeken of er één of twee parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd aan de zijde van de Dorpsstraat van de nieuwbouw, zodat indien nodig er niet gestopt hoeft te worden op de weg.

1c.

Hierbij wordt geduid op het weggrijden van de vrachtwagens uit het nieuwe overdekte laad-losdock van de supermarkt richting de Dorpsstraat. Deze uitrijroute is door Megaborn onderzocht in haar verkeers- en parkeeronderzoek van 11 maart 2019. Daaruit blijkt dat hier uitrijden mogelijk is. Er is dan ook geen schade te verwachten. Wel zal het nodig zijn één parkeerplaats tegenover de uitgang van het laad-losdock te verwijderen om de uitdraai mogelijk te maken. Deze parkeerplaats zal ter plaatse worden gecompenseerd.

Inspraakreactie 2.

De inspreker heeft de volgende opmerkingen:

a.

De rijroute van de vrachtwagens door de Dorpsstraat in plaats van via de Molenweg is logischer en veiliger. Dit in verband met o.a. een aangebrachte wegversmalling in de Molenweg. Daarnaast wordt de weg gebruikt door schoolgaande kinderen, overstekende ouderen, bezoekers van eerstelijnscentrum 't Foort en wordt er geparkeerd bij Huis in de Wei.

b.

Er wordt afgeweken van de parkeernorm voor 2 parkeerplaatsen per woning in het Centrum. Bij een berekening van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied wordt deze norm niet gehaald.

Gemeentelijk beantwoording

2a.

Er is niet aangegeven dat de rijroute van de vrachtwagens via de Molenweg zal verlopen. Wel zou de indicatief getekende route van de vrachtwagens op het nieuwe parkeerterrein daarop kunnen wijzen. Het is vooralsnog de insteek om de vrachtwagens via de Dorpsstraat te laten rijden, zoals nu ook plaatsvindt. De Molenweg is op dit moment niet ingericht op zwaar verkeer.

2b.

De parkeernorm in het bestemmingsplan is voor de appartementen op 1 parkeerplaats per appartement gezet. Deze norm is overgenomen uit het bestemmingsplan Weijdelaar en de daaraan ten grondslag liggende overeenkomsten.

In dat bestemmingsplan is aangegeven dat de parkeernorm voor appartementen tot een oppervlakte van 90m², 1 parkeerplaats is.

Op grond van dit vigerende bestemmingsplan is het mogelijk op deze locatie 21 appartementen te realiseren met deze parkeernorm.

Het bestemmingsplan is in die zin gewijzigd dat nu ook de bouw van een nieuwe supermarkt op deze locatie wordt meegenomen.

De ontwikkelende partij van de appartementen wilde hieraan meewerken en heeft gewacht met de realisatie van de appartementen totdat het plan van de supermarkt ook rond was.

Gelet op de rechten die de ontwikkelende partij heeft op grond van het huidige bestemmingsplan van 1 parkeerplaats per appartement en het feit dat de te realiseren appartementen ook niet groter zijn dan 90m² is het reëel de parkeernorm van 1 parkeerplaats hier ook te handhaven.

Tevens worden voldoende parkeerplaatsen in het plangebied aangelegd (zie hiervoor ook de beantwoording onder 3b)

Inspraakreactie 3.

De inspreker heeft de volgende opmerkingen:

a.

Er wordt niet voldaan aan de parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per appartement op eigen terrein, maar er wordt een parkeernorm van 1 parkeerplaats gehanteerd. Niet alle parkeerplaatsen liggen op eigen terrein.

b.

Op het terrein tussen Dorpsstraat 226 en 234 zijn 8 parkeerplaatsen in gebruik, die vervallen bij realisatie van het plan. Tevens worden bestaande parkeerplaatsen uit de omgeving meegenomen in de telling van het aantal parkeerplaatsen bij de nieuwbouw.

c.

Er vervallen parkeerplaatsen aan de zijde van de Dorpsstraat 239a t/m h in verband met de draaicirkel, die de vrachtwagens, die laden/losssen bij de bij de supermarkt nodig hebben.

Gemeentelijk beantwoording

3a.

Zie voor de beantwoording onder reactie 2b.

De nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd op het eigen terrein van Woonstede en AJ Real Estate. Na realisering worden deze gronden overgedragen aan de gemeente en wordt het openbaar terrein.

3b.

Zie voor de beantwoording van het vervallen van de parkeerplaatsen bij beantwoording 1a.

In totaal 12 parkeerplaatsen van de 22 bestaande parkeerplaatsen, die bij de huidige supermarkt liggen worden meegenomen in de totale parkeerbehoefte voor de nieuwe supermarkt.

Deze parkeerplaatsen worden nu ook al gebruikt ten behoeve van de huidige supermarkt.

Hierdoor is het reëel deze bestaande parkeerplaatsen mee te rekenen met het aantal benodigde parkeerplaatsen

Voor een nieuwe full-service supermarkt in het centrum van Scherpenzeel geldt, conform de CROW-normen, een parkeernorm van 3,9 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Gezien de geplande omvang van 1.830 m², levert dat een parkeervraag op van 71,4 parkeerplaatsen.

Er is echter geen sprake van een geheel nieuwe situatie. Er staat al een Aldi supermarkt met een omvang van ca. 1.150 m². Ook deze supermarkt kent een parkeervraag. Als die met de cijfers van nu zou worden berekend, bedraagt die parkeervraag 44,8 parkeerplaatsen. Dit aantal is niet aanwezig.

Vaste jurisprudentie wijst uit dat tekorten uit het verleden ook niet gecompenseerd hoeven te worden.

Bij een nieuwe ontwikkeling hoeft enkel rekening te worden gehouden met de nieuw toegevoegde m². Het gaat dan om 680 m². Dit betekent dat er als gevolg van de nieuwbouw een parkeervraag is van 26,5 parkeerplaatsen.

In de bestaande situatie kunnen van de nu aanwezige parkeerplaatsen 12 parkeerplaatsen toegerekend worden aan de supermarkt.

Zodat totaal 39 parkeerplaatsen aanwezig dienen te zijn voor de nieuwe supermarkt.

Gezien de bestaande parkeersituatie en het in de toekomst willen voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor zowel de nieuwe supermarkt als de ondernemers in de omgeving, is er ook een berekening gemaakt waarbij uitgegaan is van een hele nieuwe situatie, waarbij de aangegeven 71,4 parkeerplaatsen zouden moeten worden gerealiseerd.

Om te voorkomen dat te veel parkeerplaatsen worden aangelegd en te voorkomen dat het gebied versteend en hierdoor aan kwaliteit inboet is ook gekeken naar het dubbelgebruik (wonen, winkel, zie bijlage Megaborn bij het bestemmingsplan) Hierbij kwam naar voren dat op zaterdag de aanwezigheid het grootst is en 100 parkeerplaatsen in gebruik kunnen worden genomen.

Ook aan deze vraag kan worden voldaan met de 104 aan te leggen parkeerplaatsen.

3c.

Het zal nodig zijn één parkeerplaats tegenover de uitgang van het laad-losdock aan de Dorpsstraat te verwijderen om de uitdraai mogelijk te maken. Deze parkeerplaats zal ter plaatse worden gecompenseerd.

Inspraakreactie 4.

De inspreker heeft de volgende opmerkingen:

a.

Nabij de erfgrans van Dorpsstraat 224 wordt een 38 meter lange muur met een toegestane hoogte van 8.00 meter gerealiseerd en op iets meer afstand 12 meter hoog, dit wordt als te massaal ervaren. Tevens wordt hierdoor in de namiddag en avond zonlicht in de achtertuin weggenomen, wat een beperking geeft van het woongenot.

Een hoogte van 5.00 meter voor de laad/losstraat moet voldoende zijn in relatie tot de hoogte van de vrachtwagens.

b.

Kan worden voldaan aan de geluidsnorm met betrekking tot het aan- en afrijden van de vrachtwagens, laden/lossen en het geluid van de koelmotoren op de vrachtwagens ten opzichte van de woning Dorpsstraat 224.

Op welke wijze zal de laad/losstraat geïsoleerd worden.

c.

Is het haalbaar om met een vrachtwagen met aanhanger de draaicirkel te maken naar/van de Dorpsstraat.

d.

Naast het pand aan de oostzijde is een smal voet/fietspad aangegeven dat aantasting van privacy in de tuin kan geven en eveneens voor geluidoverlast (brommers/scooters of pad) kan zorgen voor Dorpsstraat 224.

Op welke wijze wordt het perceel Dorpsstraat 224 goed afgeschermd van het voet/fietspad en wie is verantwoordelijk voor aanleg, beheer en groen daarlangs.

Verzoek om in kader veiligheid af te zien van dit pad.

Gemeentelijk beantwoording

4a.

In vergelijking met het nu geldende bestemmingsplan Weijdelaaer zijn er enkele veranderingen wat betreft hoogte. Nu kan op grond van het huidige bestemmingsplan 2,5 meter van de erfgrans een gebouw worden gebouwd met een goot van 7 meter die vervolgens op 5 meter afstand van de erfgrans een bouwhoogte van maximaal 10 meter mag hebben. Dit gebouw van 10 meter hoog kent een diepte van 55 meter en reikt daarbij nog voorbij de achtertuin behorend bij het perceel Dorpsstraat 224.

Met het nieuwe plan kan er een gebouw komen met een bouwhoogte van 8 meter op 2,5 meter van de erfgrans. Op 10,5 meter van de erfgrans mag het voorste deel (ca. 12 meter diep) van dit gebouw een hoogte hebben van 12,5 meter. Het gebouw als geheel is maximaal 37 meter diep en kent aan de zijde van het perceel Dorpsstraat 224 een bouwhoogte van 8 meter.

Daarmee ontstaat, zeker vanuit de achtertuinen van de percelen ten oosten van de nieuwbouw, een gunstigere situatie wat betreft bouwhoogte. Ook is er door de plaatsing van de woningen geen sprake meer van een inkijk vanuit de nieuwbouw richting de achtertuinen. Dat is wel het geval met het nu nog geldende bestemmingsplan Weijdelaaer.

Voor de locatie is door Fame d.d. 28 augustus 2020 een bezonningstudie opgesteld om inzicht te krijgen op eventuele schaduwwerking van het plan op de omgeving. Hieruit blijkt dat wat betreft zonlicht de situatie zal verslechteren ten opzichte van de huidige feitelijke situatie met een deels braakliggend stuk grond ten westen van het perceel Dorpsstraat 224.

De situatie zal met de nieuwbouw echter beter worden ten opzichte van de huidige planologische situatie van het nu geldende bestemmingsplan Weijdelaer. Met name wat betreft de toetreding van zonlicht in de achtertuin(en) doordat het nieuwe bouwplan veel minder diep is dan het bouwplan dat op grond van het huidige bestemmingsplan Weijdelaar kan worden gerealiseerd (37 meter i.p.v. 55 meter).

4b.

Het laden en lossen vindt inpandig plaats. De laad- en losstraat zal worden geïsoleerd volgens de wettelijke normen die hiervoor gelden.

Het geluidsonderzoek toont aan dat hier geen geluidsoverlast uit ontstaat voor de omgeving.

De wagens rijden over de parkeerplaats, naar het laad en losdock en zullen via de Dorpsstraat wegrijden, dit zijn plaatsen waar niet hard gereden kan worden.

Eenzijds door geparkeerde auto's op de parkeerplaats en mensen die daar lopen en op de Dorpsstraat door aanwezigheid van ander verkeer. Doordat niet hard aan- en weggereden wordt door de vrachtwagens is de geluidsbelasting beperkt. Het geluid bij meer snelheid van de vrachtwagens zal verder in de straat plaats vinden, dit betreft indirecte hinder voor de omgeving.

4c.

De uitrijroute richting de Dorpsstraat is zoals ook aangegeven onder 1c door Megaborn onderzocht in haar verkeers- en parkeeronderzoek van 11 maart 2019. Daaruit blijkt dat hier uitrijden mogelijk is.

4d.

Het pad tussen Dorpsstraat 224 en het nieuw te realiseren pand wordt een doorgangsroute voor het langzaam verkeer. Waarbij dit pad een verbindingsroute vormt vanuit de Dorpsstraat richting de achter gelegen woningen en hierdoor voor voetgangers en fietsers een extra ontsluitingsmogelijkheid is.

Van belang is natuurlijk dat het pad veilig gebruikt kan worden. Gekeken wordt hoe het pad kan worden verlicht.

De eigenaar van het pad is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en onderhoud van het pad.