

# **Gemeente Scherpenzeel**



## **Nota zienswijzen**

Ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Koepel  
en  
ontwerp beeldkwaliteitsplan De Nieuwe Koepel

# Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Koepel en  
ontwerp beeldkwaliteitsplan De Nieuwe Koepel

**Opdrachtgever:** gemeente Scherpenzeel  
team Leefomgeving

**Auteur:** W.E. Algra

**Datum:** 4 oktober 2023

## **INHOUD**

1. Inleiding.....	3
2. Procedure.....	4
3. Zienswijzen .....	5
4. Gevolgen voor het plan .....	33

## **1. INLEIDING**

De gemeente ontwikkelt in Scherpenzeel zuid op eigen gronden diverse woningbouwlocaties. Voor de woningbouwlocatie De Nieuwe Koepel is een bestemmingsplan opgesteld dat het mogelijk maakt om in het gebied tussen de Nieuwstraat, Koepellaan en Vlieterweg in Scherpenzeel een groene, duurzame en betaalbare nieuwbouwwijk met 450 woningen te realiseren. Het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel geeft de voor deze woningbouwontwikkeling benodigde bestemmingen woongebied, groen, water en verkeer en de bijbehorende bouw- en gebruiksregels.

Op basis van het bijbehorend stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan De Nieuwe Koepel is een diversiteit aan typologieën woningen in verschillende prijscategorieën mogelijk.

De locatie is nu overwegend agrarisch in gebruik, met in het noordoosten volkstuinen en in het zuidwesten verspreid liggende bebouwing. Om woningbouw mogelijk te maken is het nodig het bestemmingsplan aan te passen.

Het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel gaat uit van een globale bestemming woongebied waarbinnen diverse functies zoals wonen, parkeren, groen en water zijn toegestaan. Daarmee kan flexibel ingespeeld worden op de behoefte uit te markt. Alleen de hoofdstructuur van verkeer, water en groen wordt met de bijbehorende bestemmingen vastgelegd. Woningbouw is op die bestemmingen niet mogelijk. Het maximum aantal en de maatvoering van woningen ligt vast, evenals de plek van de appartementen in het midden van het plangebied.

De nota zienswijzen is opgesteld naar aanleiding van de zienswijzen die zijn binnengekomen met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Koepel. Naast eventuele wijzigingen als gevolg van de ingediende reacties, worden een aantal ambtshalve wijzigingen voorgesteld.

## **2. PROCEDURE**

Het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel met identificatienummer NL.IMRO.0279.BP2022NieuweKoepel-ow01 en het ontwerp beeldkwaliteitsplan De Nieuwe Koepel hebben als ontwerp in de periode van 14 juni 2023 tot en met 25 juli 2023 gedurende 6 weken voor iedereen ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze te geven. Binnen de gestelde termijn zijn 18 zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan ingediend, deze zijn allen ontvankelijk. Er zijn geen zienswijzen ingediend op het ontwerp beeldkwaliteitsplan De Nieuwe Koepel.

Op 29 juni 2023 heeft in Kulturhus De Breehoek een inloopmiddag- en avond plaatsgevonden. Geïnteresseerden konden daar het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan komen inzien.

De eigenaren/gebruikers/bewoners in het plangebied en van de omliggende straten zijn schriftelijk op de hoogte gebracht van het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Koepel en ontwerp beeldkwaliteitsplan De Nieuwe Koepel.

### 3. ZIENSWIJZEN

In onderstaande tabel is eerst een algemeen toelichting gegeven op het aspect verkeer. Vervolgens zijn de zienswijzen genummerd, samengevat en van een reactie voorzien.

Nr.	Algemeen t.a.v. aspect verkeer	Algemene toelichting aspect verkeer
0	<p>In diverse zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Koepel is ingegaan op het aspect verkeer en het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd naar de ontsluiting van Scherpenzeel Zuid en Centrum met het oog op diverse ruimtelijke ontwikkelingen die in die gebieden de komende jaren op stapel staan. In de kolom hiernaast wordt daarom eerst een algemene toelichting gegeven. Bij de beantwoording van de zienswijzen wordt indien van toepassing naar deze toelichting verwezen. Voor zover de inhoud van de zienswijze daarom vraagt is een aanvullende beantwoording bij de specifieke zienswijze opgenomen.</p>	<p><i>Inleiding</i>            In de Structuurvisie 2013, tevens herbevestigd in de Omgevingsvisie Scherpenzeel uit 2021, zijn voor Scherpenzeel zuid de woningbouwlocaties nader aangewezen en is onderzoek gedaan naar de verkeersstructuur. In de jaren daarop zijn locaties als Heijhorst en Akkerwinde gerealiseerd. Sinds 2019 is de ontwikkeling van De Nieuwe Koepel ter hand genomen, ook een van de aangewezen woningbouwlocaties in zuid. In 2020 is specifiek voor De Nieuwe Koepel (west en oost) verkeersonderzoek uitgevoerd, welke onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel. Daaruit is naar voren gekomen dat het huidige wegennet de toename van het verkeer op aanvaardbare wijze kan verwerken. In maart 2021 heeft de raad besloten om zowel het westelijk als oostelijk deel van De Nieuwe Koepel als een geheel te ontwikkelen. Daarbij heeft de raad ook besloten om nader onderzoek uit te laten voeren naar de ontsluiting van Scherpenzeel zuid en centrum vanwege diverse ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren zijn voorzien.</p> <p><i>Verkeersonderzoek Scherpenzeel zuid en centrum</i>            Royal HaskoningDHV heeft afgelopen jaar het verkeersonderzoek naar de toekomstige ontsluiting van zuid en centrum uitgevoerd en in juni 2023 afgerond. Daarbij zijn zowel de autonome ontwikkeling van het verkeer als de gevolgen van diverse ruimtelijke ontwikkelingen, zoals De Nieuwe Koepel en verplaatsing en uitbreiding van de supermarkten in het centrum meegenomen. Voor De Nieuwe Koepel is ook gekeken naar de afwikkeling van het bouwverkeer.</p>

		<p>Uit dit onderzoek blijkt, evenals uit het in 2020 uitgevoerde onderzoek, dat het aantal verkeersbewegingen op de omliggende wegen weliswaar toeneemt, maar dat deze wegen deze toename goed kunnen verwerken. Wel zijn er op bepaalde wegen aanvullende maatregelen nodig om het verkeer beter te verdelen/spreiden over de bestaande wegen en de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Dit kan op verschillende manieren gedaan worden, die in het rapport beschreven zijn. Denk daarbij aan het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto-/vrachtverkeer waardoor er meer ruimte overblijft voor het overige verkeer, zoals de fietser en voetganger. Die ruimte is ook te gebruiken voor extra verkeersmaatregelen. Eenrichtingsverkeer kan een mogelijkheid zijn voor een aantal specifieke straten en zal nog verder uitgewerkt (moeten) worden. Ook de inzet van deelmobiliteit kan door het terugdringen van met name de tweede auto een bijdrage leveren aan het verbeteren van de doorstroming en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Het stedenbouwkundig ontwerp van De Nieuwe Koepel zelf draagt daaraan ook bij, door de knip in autoverkeer tussen oostelijk en westelijk deel. Daardoor ontsluit grofweg de helft van het verkeer in oostelijk richting en andere helft in westelijk richting. Het gehele gebied kent een snelheidsregime van 30 km/u waardoor het risico op ongevallen kleiner is dan bij een hogere snelheid. Verder zijn er diverse snelheidsremmende maatregelen te treffen, zoals aanpassing van kruispunten/wegvakken en het plaatsen van snelheidsdisplays die gemotoriseerd verkeer wijzen op de snelheid en bijdragen aan een bewuster rijgedrag en een verhoging van de verkeersveiligheid.</p> <p>In het onderzoek is ook gekeken naar het waar mogelijk realiseren van nieuwe en optimaliseren van bestaande routes voor langzaam verkeer, zoals voetgangers en fietsers. De toename aan routes voor fietsers en voetgangers in het gebied zal ook bijdragen aan meer gebruik van de alternatieven voor gemotoriseerd verkeer wat de verkeersdruk verder doet afnemen. De e-bike is meer en meer in opkomst en een goed alternatief voor korte autoritten.</p>
--	--	---

		<p>Als gevolg van de realisatie van De Nieuwe Koepel zal er onvermijdelijk sprake zijn van bouwverkeer op de omliggende straten. Op basis van het onderzoek heeft het de voorkeur het bouwverkeer via de bestaande wegen af te wikkelen. Daarbij is ook de verkeersveiligheid, leefbaarheid en geschiktheid van de straten betrokken. Door het treffen van maatregelen kan de eventuele overlast zoveel mogelijk worden beperkt. Te denken valt aan duidelijke routes voor bouwverkeer die al op de N224 worden aangegeven en afspraken met ontwikkelaar/bouwer over de dagdelen waarop zwaar bouwverkeer is toegestaan.</p> <p>Hoewel het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft op de wijk als geheel, vindt de daadwerkelijke realisatie van De Nieuwe Koepel gefaseerd (circa 50 tot 75 woningen per jaar) plaats en is daarmee vergelijkbaar met de bouw van Akkerwinde. Dat betekent dat het bouwverkeer zich in zowel aantal als intensiteit ook over meerdere jaren uitsmeert. Het bouwverkeer bestaat voor het grootste deel uit lichte (zoals bestelbus) tot middelzware voertuigen. Voor de zware voertuigen geldt dat deze gemiddeld genomen slechts enkele keren per dag de locatie aan doen. Ook maken we afspraken over tijdstippen en te volgen rijroutes waarbij kwetsbare locaties indien mogelijk worden ontzien. De combinatie van fasering en te treffen maatregelen waarborgt dat de overlast als gevolg de bouw van de wijk tot het minimum wordt beperkt.</p> <p>Ten slotte is ook onderzocht wat de effecten zijn van een nieuwe westelijke ontsluiting op de afwikkeling van het verkeer, de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De aanleg van een dergelijke ontsluitingsweg is om redenen van ruimtelijke, cultuurhistorische, landschappelijke, financiële aard ingrijpend en heeft slechts beperkt positieve effecten op de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p> <p><i>Participatie</i> Tijdens het onderzoek zijn meerdere sessies geweest met de specifiek voor dit onderzoek ingestelde Klankbordgroep Inwoners,</p>
--	--	---



		<p>Ondernemers en Stakeholders (23 februari 2022, 3 november 2022, 12 januari 2023 en 20 februari 2023 (gezamenlijke bijeenkomst met beide klankbordgroepen)) en de Raadsklankbordgroep (22 november 2022 en 23 januari 2023). Bij deze twee klankbordgroepen zijn tussentijdse resultaten en mogelijke maatregelen voorgelegd. Het stappenplan in het plan van aanpak ging uit van vier stappen: Aanpassen verkeersmodel, Opstellen maatregelrichtingen, Bepalen effect maatregelen en Rapportage. De klankbordgroepen zijn bij deze stappen geïnformeerd. Het ingewonnen advies is opgenomen in verslagen, die door alle klankbordgroepleden zijn geaccordeerd.</p> <p><i>Vervolg</i></p> <p>Het college heeft op basis van het uitgevoerde onderzoek en in het kader van de ontsluiting van De Nieuwe Koepel, verkeersveiligheid, leefbaarheid en verkeerscirculatie, een aantal keuzes gemaakt. Deze zijn vastgelegd in het voorgenomen collegebesluit 'Verkeersonderzoek zuid en centrum' van 4 juli 2023. De inhoud hiervan is als peilnota op 14 september 2023 aan de gemeenteraad voorgelegd. Dat heeft vooralsnog niet tot een heroverweging van het voorgenomen besluit geleid.</p> <p>De voorgenomen besluiten zijn als volgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het toekomstig verkeer in Scherpenzeel-Zuid en centrum zal via het bestaande wegennet worden afgewikkeld en er zal geen nieuwe of tijdelijke infrastructuur worden aangelegd.</li> <li>2. Het bouwverkeer voor de ontwikkeling van de Nieuwe Koepel zal via het bestaande wegennet worden afgehandeld. Er wordt toegewerkt naar het maken van afspraken met de ontwikkelaar om bouwverkeer niet te laten plaatsvinden tijdens de spitsen en schoolspitsen, zodat er geen onveilige situatie of overlast ontstaat.</li> <li>3. Om de verkeersveiligheid, verkeerscirculatie en leefbaarheid te verbeteren en de toename van het gemotoriseerd verkeer op te vangen, zullen aanpassingen worden gedaan aan het bestaande wegennet. Dit omvat :</li> </ol>
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>a. het instellen van eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de Vijverlaan en/of de Burgemeester Royaardslaan</li> <li>b. Het onderzoeken van aanpassingen aan de straten Vierzinnen en Hovenierslaan</li> <li>c. Het instellen van een schoolzone rondom basisschool De Wittenberg</li> <li>d. Het herinrichten van verschillende kruispunten.</li> </ul> <p>4. Daarnaast wordt er nader onderzoek gedaan. Dit omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. nader onderzoek naar de inrichting van de Koepellaan, zodat het gemengd gebruik van de weg door fietsers en automobilisten op een veilige manier plaatsvindt;</li> <li>b. nader te onderzoeken of in beide straten Vijverlaan en de Burgemeester Royaardslaan eenrichtingsverkeer moet worden ingesteld;</li> <li>c. te onderzoeken welke aanpassingen benodigd zijn aan de Vierzinnen en de Hovenierslaan om als noordwestelijke ontsluitingsroute te functioneren voor gemotoriseerd verkeer van/naar De Nieuwe Koepel.</li> <li>d. te onderzoeken of het aanbrengen van een schoolzone-weginrichting bij basisschool De Wittenberg gecombineerd kan worden met het aanbrengen van snelheidsremmers en aanpassing van het kruispunt Holevoetlaan/Hovenierslaan;</li> <li>e. het hele traject Stationsweg / Holevoetplein / Dorpsstraat uniform en herkenbaar in te richten met specifieke aandacht voor de kruispunten Hovenierslaan-Stationsweg, Holevoetplein-Molenweg, Dorpsstraat- Vijverlaan en Dorpsstraat-Burgemeester Royaardslaan. Deze werkzaamheden uit te voeren bij benodigd groot onderhoud.</li> </ul> <p>5. Het college stelt de raad op de hoogte van de keuzes, de maatregelen en de nader te verrichten onderzoeken aan de hand van een notitie die de raad in staat stelt om daarover te</p>
--	--	--

Nr.	Inhoud zienswijze	Beantwoording zienswijze
1 t/m 6	<p>1. Volgens reclamant moet een vrij liggend fietspad op de Koepellaan worden aangelegd en geeft daarbij het volgende aan. Vrijliggende fietspad:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Moet aan de zuidkant van bomenrij aan de Koepellaan liggen. Volgens aanwezigen die vragen beantwoordden tijdens de inloop op 29 juni 2023 kan dit met behoud van het ingetekende aantal woningen door van noord naar zuid steeds een beetje minder grond aan de percelen toe te kennen.</li> <li>b. Met goede afwikkeling van het verkeer -inclusief het fietsverkeer en wandelaars - aan de westkant en de oostkant.</li> <li>c. Fietspad naar de oostkant doortrekken tot Boslaan. Autoverkeer Bospad verbieden, waardoor tevens het autoverkeer in wijk-zuid niet extra wordt belast met autoverkeer uit de Maatjes en de wijk Akkerwinde.</li> </ol> <p>2. De beide woonlobben van 'De Nieuwe Koepel' op één plaats onderling verbinden voor autoverkeer ter voorkoming onnodige belasting van wegen buiten het plan. Onderling verbonden woonlobben ontlast Koepellaan omdat autobestuurders al in de wijk kunnen voorsorteren om oost-, west- of midden-route te nemen.</p> <p>3. Een weg naar het westen via De Vierzinnen en doorsnijden Lambalgerkeerkade en aansluiting op N224. In het hele land worden wegen aangelegd over nattere gebieden, het zou dus vreemd zijn dat dit het argument is waarom het in Scherpenzeel niet zou kunnen. Een Rijksmonument doorkruisen zal met goede</p>	<p>opiniëren. Wanneer de opinie van de raad vraagt om een heroverweging, dan zal het college daartoe overgaan.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt in de eerste plaats verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0. Aanvullend daarop wordt het volgende aangegeven.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De aanleg van een fietspad langs de Koepellaan in welke vorm dan ook, is samen met andere mogelijk te treffen maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten, nog onderwerp van nader onderzoek. Hierover vindt tevens separaat besluitvorming door college van burgemeester en wethouders dan wel gemeenteraad plaats. Bij de (her)inrichting van wegen sluit de gemeente zoveel mogelijk aan bij de CROW richtlijnen. Uitgangspunt bij 30 km/h wegen is zoveel mogelijk inzetten op menging van gemotoriseerd en langzaam verkeer. Indien de keuze wordt gemaakt om fietspad aan te leggen staat het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel en de daarin aan de gronden gegeven bestemmingen en daaraan gekoppelde regels, de aanleg van een fietspad ten zuiden van de Koepellaan, voor zover gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan, niet in de weg.</li> <li>2. Het is een bewuste keuze geweest om geen interne oost-westverbinding voor autoverkeer op te nemen in de opzet van de wijk. Dat voorkomt doorgaand verkeer door de wijk heen en zorgt voor een juiste verdeling van verkeersstromen. Daar waar de wijk ontsluit op de omliggende straten. Dit komt bovendien de leefbaarheid en de vrijheid in verkeersbewegingen van fietser en voetganger ten goede. Tevens is de wijk met het oog op calamiteiten zo ontworpen dat elk woonveld via twee kanten is te benaderen voor hulp- en vuilnisophalddiensten. De Veiligheidsregio heeft hier in februari 2023 ook positief op geadviseerd.</li> <li>3. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0.</li> </ol>

	<p>argumentatie zoals onder andere de noodzaak van een nieuwe woonwijk gehonoreerd worden in Den Haag. Deze nieuw aan te leggen weg is nodig:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Om de hoeveelheid voertuigbewegingen over de andere wegen in het dorp acceptabel te houden.</li> <li>b. Voor de afwikkeling van het bouwverkeer.</li> </ol> <p>4. Voorkom zoveel mogelijk éénrichtingverkeer in ons dorp. Eenrichtingverkeer geeft alleen maar meer voertuigbewegingen op de wegen in het dorp doordat men moet omrijden.</p>	<p>4. Eenrichtingsverkeer is een van de maatregelen die genomen kan worden om de verkeersintensiteit op specifieke locaties te verminderen, ten gunste van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Het instellen van eenrichtingsverkeer op specifieke straten is onderwerp van nader onderzoek waarover separaat besluitvorming plaatsvindt door college en/of raad. Het is vooraf niet te garanderen dat er op geen enkele plek eenrichtingsverkeer wordt ingesteld.</p>
<p><i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i></p>		
<p><b>7</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er zal veel bouwverkeer (grote vrachtwagens, bouwtransport, graafmachines etc.) rijden door de bestaande wijken en het centrum van Scherpenzeel voor een periode van minimaal 2 jaar. Dit op tijden die niet wenselijk zijn door een woonwijk, vaak 's morgens vroeg en rond de schooltijden.</li> <li>2. Er komt meer woon-werkverkeer na het opleveren van de woningen door de bestaande wijken aan de Zuidkant van het dorp en het centrum van Scherpenzeel. Geschat, volgens dhr. Jos Hengelveld (Scherpenzeelse krant, 27 mei 2023) 2300 extra verkeersbewegingen per dag. De huidige situatie is 5500 bewegingen.</li> <li>3. Starters- en gezinswoningen brengen vaak ook kinderen met zich mee. Deze kinderen verdienen een plek op de opvang of op school. Echter zijn de bestaande scholen nu al vrij vol en is er geen ruimte meer voor extra lokalen. De klassen zijn vaak gevuld met meer dan 25 kinderen. De kinderopvang heeft ook lange wachtlijsten. Een verminderd aantal woningen, een school en kinderdagverblijf (kindcentrum), meer ruimte voor fietsers en minder ruimte voor gemotoriseerd vervoer lijken reclamant duurzame en goede aanpassingen van het ontwerp van dit nieuwe bouwproject.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0. Aanvullend daarop wordt het volgende aangegeven.</li> <li>2. De verkeersbewegingen nemen als gevolg van De Nieuwe Koepel en andere ruimtelijke ontwikkelingen aan de zuidkant en centrum inderdaad toe. Het verkeersonderzoek toont echter per wegvak de toekomstige intensiteiten en zijn daarmee goed in beeld gebracht om te laten zien dat het bestaande wegennet die toename kan verwerken. Wel zijn er op bepaalde wegen aanvullende maatregelen nodig om het verkeer beter te verdelen en de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Uitdrukkelijk is daarbij ook gekeken naar het waar mogelijk realiseren van nieuwe en optimaliseren van bestaande routes voor langzaam verkeer, zoals voetgangers en fietsers.</li> <li>3. De gemeente heeft tien jaar geleden in de Structuurvisie een ruimtelijke keuze gemaakt om juist aan de zuidkant van het dorp de benodigde woningen geclusterd te realiseren en niet door inbreiding/verdichting in het bestaand 'stedelijk' gebied te voorzien in de woningbouwbehoefte. Via inbreiding zou overigens ook niet het benodigde aantal woningen gerealiseerd kunnen worden. Tevens zou door inbreiding de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid te veel onder druk komen te staan. Vanuit die visie</li> </ol>

		<p>zijn de afgelopen jaren diverse locaties aan de zuidkant ontwikkeld. Denk aan Heijhorst en Akkerwinde.</p> <p>De gemeente heeft onderzocht hoe de bestaande onderwijshuisvesting zich verhoudt tot de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen en toename van het aantal inwoners, waaronder kinderen, de komende jaren. Daaruit is naar voren gekomen dat de bestaande scholen de toename van het aantal leerlingen kunnen faciliteren, eventueel met het toevoegen van enkele tijdelijke klaslokalen. Daarnaast is de geografische spreiding van de huidige scholen dusdanig (nl. in het midden en zuiden van het dorp) dat een nieuwe school aan de zuidkant van het dorp, als daar al sprake van zou zijn, niet voor de hand ligt. Derhalve is in (het bestemmingsplan) De Nieuwe Koepel geen school en/of kindcentrum opgenomen. Wel heeft het onze aandacht om met name bij scholen extra maatregelen te nemen voor een voldoende veilige verkeersafwikkeling.</p>
	<i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i>	
<b>8</b>	<p>1. Reclamant vindt een bouwhoogte van 11 meter voor de (rug-aan-rug)woningen op de hoek van de Nieuwstraat en de Koepellaan te hoog. Deze bouwhoogte beperkt het uitzicht van diens woning en er is een grote kans dat het zonlicht van de woning ontnomen wordt. Als de woningen een hoogte van 11 meter krijgen, worden ze veel te dicht bij diens woning geplaatst. Als de woningen lager worden dan 8 meter dan is de afstand tussen diens woning en de nieuwe woningen groot genoeg. Reclamant geeft aan al benadeeld te zijn door het bestemmingsplan 'Vierzinnen – Nieuwstraat'. Als de woningen in De Nieuwe Koepel te hoog worden, wordt diens woning helemaal ingebouwd waardoor hun huis flink in waarde vermindert.</p> <p>2. Op dit moment is het volgens reclamant al te druk op de Nieuwstraat. Er rijden te veel auto's langs. Daarnaast wordt er vaak te hard gereden. De ontwikkeling De</p>	<p>1. Het Bouwbesluit 2012 stelt onder andere eisen aan de hoogte van plafonds en de mate van isolatie dat effect heeft op de benodigde dikte van vloeren en dak. Dat maakt dat bij nieuwbouw tegenwoordig een bouwhoogte van minimaal 11 meter gebruikelijk is voor grondgebonden woningen. Ter vergelijking: in de wijk en het bestemmingsplan Akkerwinde hebben de grondgebonden woningen, uitzonderingen daargelaten, ook een bouwhoogte van 11 meter. Voor de oudere wijken geldt in de geldende bestemmingsplannen overigens een maximale bouwhoogte van 10 meter voor grondgebonden woningen, uitzonderingen daargelaten.</p> <p>Ten aanzien van de afstand tussen de nieuwbouw en de woning van reclamant wordt het volgende aangegeven. In het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel is op de verbeelding een gevellijn opgenomen waarachter de gevel van een woning moet blijven. De kortste afstand tussen deze gevellijn en de gevel van de woning van reclamant bedraagt ca. 32 meter. Deze afstand is</p>

	Nieuwe Koepel zou voor nog meer drukte zorgen op deze straten. Hierdoor is reclamant bang voor onveilige verkeerssituaties in het gebied.	<p>dusdanig ruim dat een onevenredige aantasting van de belangen van reclamant, waaronder ontnemen van zonlicht, niet te verwachten valt. Ter vergelijking: de afstand tussen de woning van reclamant en de nieuwe appartementen op de hoek Nieuwstraat-Vierzinnen bedraagt ca 18 meter.</p> <p>2. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0.</p>
	<i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i>	
<b>9</b>	<p>1. Door het grote aantal woningen dat hier gebouwd gaat worden zal de verkeersdruk volgens reclamant rondom diens woning enorm toenemen. Waar wij eerder aan een rustige uitvalsweg vanuit het dorp woonde, hebben we straks continu verkeer aan meerdere kanten langs ons huis. Het aantal mensen dat voorbij loopt is ook al enorm toegenomen. Ook dat zal verder toenemen. Waardoor het gevoel van rust steeds verder zal verdwijnen. En ons woongenot zal afnemen.</p> <p>2. Uitstraling van het plan is volgens reclamant erg belangrijk. Reclamant woont aan de rand van het dorp in landelijk gebied. De plaatjes die reclamant gezien heeft op de eerste open dagen zagen er goed uit. Reclamant vindt het belangrijk dat die uitstraling zo gewaarborgd wordt en niet omwille van te hoge kosten overboord gegooid worden. De uitstaling en invulling van plan Akkerwinde zou een voorbeeld kunnen zijn. De komst van de appartementen aan de Vierzinnen doet al genoeg af aan deze landelijke uitstraling. De hoek van het plangebied hier tegenover, langs de Nieuwstraat, zou dit door wat extra aandacht voor een representatieve uitstraling weer wat in evenwicht kunnen brengen. Reclamant denkt dan aan zowel de rug-aan-rug woningen als aan de rijwoningen langs de Nieuwstraat.</p>	<p>1. In de eerste plaats wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0. Aanvullend daarop wordt het volgende aangegeven. Als gevolg van De Nieuwe Koepel neemt de hoeveelheid verkeer inderdaad toe. Dit is in de verkeersonderzoeken uit 2020 en 2023 ook inzichtelijk gemaakt. Een weg is bedoeld om te ontsluiten en het gebruik van de weg te faciliteren. Het kan zijn dat het gevoel van rust deels verdwijnt. De ligging van de woning(en) van reclamant aan de rand van de kern en de door de gemeente al in de Structuurvisie 2013 aangewezen woningbouwlocaties brengt met zich mee dat een verandering van de directe omgeving van reclamant reeds jaren in de lijn der verwachting ligt. De directe omgeving van reclamant verkleurt daarmee naar reguliere woonwijk. Dat gaat gepaard met een toename van langzaam en gemotoriseerd verkeer en meer levendigheid.</p> <p>2. De gemeente heeft de ambitie om een nieuwbouwwijk van hoge stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit te realiseren, passend bij de aard en schaal van Scherpenzeel. Bij de verdere uitwerking vormt het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan een belangrijk kader voor het waarborgen van de gewenste kwaliteit en uitstraling.</p> <p>3. In de Structuurvisie 2013 zijn de woningbouwlocaties in de directe omgeving van reclamant aangewezen. Dat het uitzicht voor reclamant verandert als gevolg van woningbouw in het plangebied De Nieuwe Koepel ligt dus reeds jaren in de lijn der verwachting. In het stedenbouwkundig plan is daarom met zorg aandacht</p>

<p>3. Reclamant stelt de laatste jaren compleet te worden ingebouwd als gevolg van woningbouw. Het open uitzicht aan de voorzijde komt als gevolg van De Nieuwe Koepel te vervallen en het woongenot negatief beïnvloeden. Tijdens de open middag, op 29 juni 2023 in de Breehoek, viel het reclamant op dat de rijwoningen erg hoog en erg dicht op de weg geplaatst zullen worden. Ook dit tast het landelijk gevoel ter plaatse erg aan. Het zou beter zijn deze woningen wat lager te houden(goot op 1e verdiepingshoogte), zodat het langs de toegangsweg wat minder kolossaal oogt. Onze directe uitkijk zal op de rug-aan-rug woningen zijn. Vandaar ook de wens voor extra aandacht voor een landelijke uitstraling en zeker niet te hoog. De schuine positionering lijkt me ook erg rommelig, al zal een rechte/haakse positionering het voor ons niet beter maken. Het zou nog beter zijn deze woningen geheel te verplaatsen naar een andere plek, en de huidige plek van deze woningen gebruiken als groene speelplaats voor kinderen.</p> <p>4. Op de verbeelding die ik gezien heb op 29 juni in de Breehoek zijn er parkeerplaatsen getekend aan het einde van de doodlopende weg richting Nieuwstraat. Reclamant verwacht hier veel hinder van. En dan met name wat betreft de lampen van de auto's die daar de parkeerplaats op draaien. Die lampen zullen ook onze woonkamers inschijnen. Die zouden verder vanaf de Nieuwstraat gepositioneerd moeten worden om deze overlast te voorkomen.</p> <p>5. Reclamant stelt dat de woningbouwontwikkelingen in diens directe omgeving de waarde van de woning negatief beïnvloed.</p>	<p>besteed aan de aansluiting van De Nieuwe Koepel op de bestaande bebouwde structuur. Door op bepaalde plekken de nieuwe bebouwing op meer afstand van de weg te plaatsen ontstaat een minder harde overgang van oud naar nieuw. Samen met de beoogde groenstructuren (scheggen en groene zone in het midden) zorgt dat ook voor de nodige zichtlijnen in de nieuwe wijk zelf maar ook vanuit bestaand naar nieuw. Ten aanzien van de bouwhoogte en de afstand tussen de nieuwbouw en de woning(en) van reclamant wordt het volgende opgemerkt. In het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel is op de verbeelding een gevellijn opgenomen waarachter de gevel van een woning moet blijven. De kortste afstand tussen deze gevellijn en de gevel van de woning(en) van reclamant bedraagt ca. 24 meter. Deze afstand is dusdanig ruim dat een onevenredige aantasting van de belangen van reclamant niet te verwachten valt. Een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale bouwhoogte van 11 meter voor de grondgebonden woningen in het plangebied is een gebruikelijke hoogte, zoals ook geldt in Akkerwinde. In het stedenbouwkundig plan is op de hoek van het kruispunt Koepellaan-Nieuwstraat-Vierzinnen direct achter de voornoemde gevellijn een blok rug-aan-rug woningen gesitueerd. De kopgevel daarvan is gericht op deze kruising en ligt op ruime afstand van deze kruising, met tussen het kruispunt en het blok een ruime groenstrook. Tevens ligt het blok aan de overige zijden ook in het groen. Daarmee is juist op deze plek een extensieve en landelijke overgang gecreëerd tussen de bestaande bebouwing en De Nieuwe Koepel. Een andere bebouwde invulling zou alleen maar leiden tot een intensievere overgang tussen bestaand en nieuw. Een speeltuin realiseren tegen de kruising aan is vanwege de verkeersveiligheid niet gewenst.</p> <p>4. Gelet op de positionering van de woning(en) van reclamant, de ligging van de doodlopende weg/parkeerkoffer in het plangebied en de afstand tussen de woningen) en de weg/parkeerkoffer, is overlast als gevolg van lampen van auto's niet te verwachten. Wel is het mogelijk om eventuele overlast te beperken door een</p>
--	--

		<p>groenblijvende en opgaande beplanting aan het eind van de doodlopende straat aan te brengen.</p> <p>5. Indien reclamant van mening is dat de waarde van diens perceel als gevolg van De Nieuwe Koepel daalt kan deze bij de gemeente een verzoek om tegemoetkoming in de planschade indienen. Dat is mogelijk nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.</p>
	<i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i>	
<b>10</b>	<p>Reclamant stelt dat de route van en naar diens bedrijf via het dorp in het geding komt door toename van verkeer en mogelijke afsluiting van de Laagerfseweg in Woudenberg. De door het college, d.d. 4 juli 2023, voorgestelde maatregelen gaan ten koste van de bereikbaarheid van diens bedrijf. Het gaat dan om het instellen van eenrichtingsverkeer en het herinrichten van diverse kruispunten. In de huidige situatie is door geparkeerde auto's op de weg op de Vijverlaan en Koepellaan volgens reclamant al sprake van verminderde bereikbaarheid van diens bedrijf. Indien de gemeente Woudenberg de Laagerfseweg gaat afsluiten vervalt een alternatieve route. Het is volgens reclamant de verantwoordelijkheid van de gemeente om de bereikbaarheid van diens bedrijf te waarborgen. Bij de uitwerking van verkeersafwikkeling dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid van diens bedrijf.</p>	<p>In de eerste plaats wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0. Aanvullend daarop wordt het volgende aangegeven. De ontwikkeling van woonwijk dan wel het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel leiden niet tot een verandering van de bereikbaarheid van het bedrijf van reclamant. Datzelfde geldt voor het voorgenomen besluit van het college van 4 juli 2023 waarnaar reclamant verwijst, waarin diverse (te onderzoeken) maatregelen zijn opgenomen om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Daar zitten geen maatregelen bij die de bereikbaarheid van het bedrijf van reclamant verandert. De bereikbaarheid van het bedrijf zal nog steeds dezelfde zijn. Een afsluiting van de Laagerfseweg is een zaak van de gemeente Woudenberg en heeft geen betrekking op het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel.</p>
	<i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i>	
<b>11a en 11b</b>	<p>1. Reclamant stelt dat in het voorontwerp bestemmingsplan het plan was opgenomen dat er achter diens woning boerenerven met ruime percelen zouden komen. Daar kon reclamant zich in vinden. In het ontwerp bestemmingsplan zijn op deze plek volgens reclamant nu rug-aan-rug woningen opgenomen die zo dicht op de diens erfgrans staan dat reclamant hier</p>	<p>1. Het is onvermijdelijk dat reclamant zicht krijgt op de bebouwing in de Nieuwe Koepel. Volgens vaste jurisprudentie bestaat er geen recht op blijvend vrij uitzicht. Wel is zoveel mogelijk rekening gehouden met een aanvaardbare aansluiting van De Nieuwe Koepel op de bestaande bebouwing. In het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan valt het woonveld direct achter het perceel van reclamant tot het woonthema 'Erven-boerderij'. In het globaal</p>



	<p>vanuit de tuin zicht op krijgt en andersom. Dit alles gaat tot waardevermindering van de woning leiden en vrijheid en privacy wegnemen. Om dit te voorkomen eist reclamant dat de nieuwbouw op grotere afstand wordt gerealiseerd zodat deze daarop geen zicht meer gaat krijgen en andersom.</p> <p>2. Reclamant vraagt zich af hoe het kan dat de gemeente De Nieuwe Koepel denkt te realiseren zonder dat nagedacht is of de infrastructuur passend en veilig is. Volgens reclamant is de gemeente tevens voornemens om een parkeerverbod in te stellen voor de Vlieterweg om zodoende het verkeer beter te laten doorstromen. Volgens reclamant leidt dat tot meer verkeersonveilige situaties. Geparkeerde auto's remmen het verkeer juist af. Reclamant kan door het parkeerverbod niet meer voor de woning parkeren en eist dat er geen parkeerverbod op de Vlieterweg komt.</p>	<p>stedenbouwkundig ontwerp is haaks op de achterste perceelgrens van reclamant een blok rijwoningen opgenomen, dat zijn geen rug-aan-rug woningen. Van dit blok ligt een gedeelte van de zijgevel van de hoekwoning ter hoogte van het perceel van reclamant. Voor het overige is dat de achtertuin van deze hoekwoning. De achtergevel van de woning van reclamant staat op ca. 30 meter afstand van de achterste perceelgrens. De afstand tot aan het blok rijwoningen is dus nog groter en ruim te noemen. Het is niet te verwachten dat vanuit de achtertuin van de hoekwoning direct zicht is op de tuin van reclamant. Tevens is in de regels van het ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Koepel in artikel 7.2.2 een regeling opgenomen om te voorkomen dat op korte afstand van de achterste en zijdelingse perceelgrenzen van de woningen aan de Vlieterweg een zijgevel met op de verdieping een raam kan komen. Dit ter waarborging van de privacy. Indien reclamant van mening is dat de waarde van diens perceel als gevolg van De Nieuwe Koepel daalt kan deze bij de gemeente een verzoek om tegemoetkoming in de planschade indienen. Dat is mogelijk nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.</p> <p>2. In de eerste plaats wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0. Aanvullend daarop wordt het volgende aangegeven. Het (deels) laten parkeren op de Vlieterweg of een deel van de Vlieterweg betreft het parkeren op gemeentegrond (openbaar parkeren). Er bestaat niet zoiets als een recht op het (blijvend) voor de eigen woning kunnen parkeren in het openbaar gebied. Ook niet indien sprake is van een parkeerverbod of het verschuiven van parkeermogelijkheden. Conform de CROW richtlijnen geldt er voor wonen een loopafstand van tot wel enkele honderden meters tot aan een parkeerplaats. Voor het instellen van een parkeerverbod is altijd een verkeersbesluit nodig. Daarop kan bezwaar gemaakt worden. Dit valt daarom buiten de strekking van dit bestemmingsplan.</p>
<p><i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i></p>		

<p><b>12</b></p>	<p>1. Reclamant geeft aan dat de gemeente begripvol heeft gereageerd op de inspraakreactie en daarin de suggestie heeft gedaan voor het indienen van planschade. Reclamant stelt hier om redenen geen aanspraak op te kunnen maken.</p> <p>2. Reclamant zou graag een uitgang aan de zuidzijde richting De Nieuwe Koepel willen realiseren, in verband met de splitsing van diens perceel. In het stedenbouwkundig ontwerp is aan de zuidzijde tussen de erfgrans en de parkeerkoffer een groenstrook ingetekend. Reclamant zou hier graag een pad ter ontsluiting van diens perceel zien en verzoekt de gemeente hier rekening mee te houden.</p>	<p>1. Het is in dit stadium van de planvorming niet aan de gemeente om te beoordelen of er aanspraak gemaakt kan worden op een tegemoetkoming in de planschade als gevolg van het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel. Hiervoor zal reclamant, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een gemotiveerde aanvraag in moeten dienen. Het is aan reclamant zelf om bij een ter zake deskundige advies in te winnen over de haalbaarheid van een dergelijke aanvraag.</p> <p>2. Het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel staat de realisatie van een uitgang/pad in beginsel niet in de weg. De gemeente wenst met reclamant in overleg te treden over de mogelijkheden voor het realiseren van een uitgang/pad, in welke vorm dan ook, aan de zuidzijde van diens perceel, daaronder begrepen de inpassing hiervan in het ontwerp voor het bouw- en woonrijp maken van De Nieuwe Koepel. Op voorhand wenst de gemeente wel te benadrukken dat van een splitsing van het perceel van reclamant geen sprake kan zijn. In planologische zin geldt het vigerende bestemmingsplan waarin maximaal 1 woning is toegestaan. De bewoning in de vorm van mantelzorg in het bouwwerk achter op het perceel is een tijdelijke situatie en verandert het vigerende bestemmingsplan niet. Reclamant wordt verwezen naar de betreffende omgevingsvergunning en correspondentie van de gemeente.</p>
<p><i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i></p>		
<p><b>13</b></p>	<p>1. Er zijn naar aanleiding van de inspraakreactie geen wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd die de zorgen van reclamant wegnemen. Het bestemmingsplan biedt vooral flexibiliteit maar geen rechtszekerheid. De gevraagde rechtszekerheid heeft tot doel ons woon- en leefklimaat te beschermen en te voorkomen dat de contouren van het woonveld direct achter onze woning en de ontsluiting daarvan duidelijker worden dan thans het geval.</p>	<p>1. De gemeente wenst een toekomstbestendig bestemmingsplan vast te stellen dat binnen de daarin gestelde de kaders in kan spelen op ontwikkelingen die nu nog niet te voorzien zijn. Te denken valt aan een veranderende marktsituatie of consumentenbehoefte waardoor een aanpassing van het woningbouwprogramma is gewenst. Een toekomstbestendig plan brengt met zich mee dat het stedenbouwkundig ontwerp niet vooraf tot in detail in bestemmingen en bouwvlakken wordt vastgelegd, maar in globale(re) bestemmingen. In De Nieuwe Koepel is dat de bestemming Woongebied. Deze bestemming</p>

<p>2. Het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op een stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan. Deze vormen Bijlage 1 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het gaat dus om een voorbeelduitwerking en is volgens reclamant mogelijk op geen enkele wijze representatief voor hoe de wijk er in de toekomst uit komt te zien. Dat het niet meer is dan een idee vandaag de dag blijkt ook uit het gegeven dat het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan slechts onderdeel zijn van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan en deze documenten geen deel uitmaken van de regels. Volgens reclamant zijn de regels van het bestemmingsplan niet zodanig opgesteld dat realisatie conform of in lijn met de verkavelingsschets die als bijlage 2 aan de toelichting is gehecht is geborgd.</p> <p>3. Volgens reclamant is de voorstelling op de verkavelingsschets van de woningen, het groen en parkeren achter diens perceel gezien het voorgaande niet meer dan een impressie. Op basis van dit bestemmingsplan zou een alternatieve verkavelingsschets kunnen weergeven dat er direct achter het perceel woningen komen en de parkeervoorzieningen aan de andere kant. Reclamant ziet liever geen woningen direct naast hen en kan zich om die reden redelijk goed vinden in de parkeervoorzieningen achter het erf die op de verkavelingsschets worden gepresenteerd. Reclamant zou graag zien dat de parkeervoorzieningen achter het erf eveneens worden gemarkeerd met de aanduiding Verkeer, zoals dit ook in het midden van het plangebied is gedaan voor de naar het oordeel van uw gemeente belangrijkste groen-, verkeer- en waterstructuren.</p> <p>4. Verder merkt reclamant op dat deze uit de regels niet kan opmaken dat is geborgd hetgeen door u onder 3 in</p>	<p>maakt meerdere functies mogelijk die samenhangen met de woonfunctie, zoals groen, parkeren en water. Buiten dat zijn met de bestemmingen Verkeer, Groen en Water specifieke structuren in het plan vastgelegd, daar mogen geen woningen worden gebouwd. Het palet van bestemmingen, bouw- en gebruiksregels en het feit dat er alleen functies zijn toegestaan die samenhangen met de woonfunctie geeft reclamant voldoende rechtszekerheid en het woon- en leefklimaat ter plaatse van het perceel van reclamant is gewaarborgd. Hoewel de plek van woningen ten opzichte van het stedenbouwkundig ontwerp zou kunnen wijzigen, maakt de reikwijdte van de bestemmingen dat er niet ineens andere functies, zoals zelfstandige kantoren, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en dergelijke, zijn toegestaan. De ontwikkeling van De Nieuwe Koepel als woningbouwlocatie ligt ook in diverse ruimtelijke beleidsdocumenten vast en de gemeente is volledig eigenaar en kan daarmee sturen op de gewenste woningbouwontwikkeling en realisatie van het stedenbouwkundig ontwerp dat in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.</p> <p>Een gedetailleerd bestemmingsplan geeft reclamant overigens alleen schijnrechtszekerheid. De kans dat het vooraf gedetailleerd vastgelegde plan uiteindelijk ook wordt gerealiseerd is in zijn algemeenheid klein. Voor iedere wijziging, bijvoorbeeld als gevolg van marktomstandigheden, is dan een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Opeenvolgende afwijkingen geeft reclamant dan uiteindelijk minder rechtszekerheid. Een toekomstbestendig bestemmingsplan gaat uit van ontwikkelingsplanologie, niet van toelatingsplanologie zoals bij een gedetailleerd bestemmingsplan. Dat is ook in lijn met de aanstaande Omgevingswet, waarvan de inwerkingtreding is voorzien per 1 januari 2024.</p> <p>2. Het Stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan De Nieuwe Koepel is onderdeel van de toelichting van het bestemmingsplan en wordt als beeldkwaliteitsplan los van het bestemmingsplan vastgesteld</p>
---	---

<p>de reactie op onze zienswijze staat vermeld, namelijk dat er geen woningen binnen zes meter van ons perceel gerealiseerd mogen worden. U refereert hierbij aan het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan. De regels van het bestemmingsplan staan echter woningen toe op een afstand van 1,00 respectievelijk 3,00 meter (zie artikel 7.2.2. sub g) en bovendien is er ook een afwijkingsbevoegdheid voor het college voor deze regel opgenomen in artikel 7.4.5. De 6,00-meter afstandsregel is niet in de regels van het plan opgenomen. Reclamant verzoekt hierin alsnog te voorzien op een wijze zoals dit ook voor het raam op de 1e verdieping is gedaan. Oftewel, in de regels te bepalen dat er binnen een afstand van 6,00 meter, gemeten vanaf de kadastrale grens tussen diens perceel en het plangebied, geen woningen mogen komen. Dat het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan dit thans kennelijk niet toestaan biedt onvoldoende rechtszekerheid, omdat deze documenten geen onderdeel zijn van de regels en voor het verlenen van omgevingsvergunningen geen toetsingskader vormen. Nu u de 6,00 meter kennelijk wel als hard uitgangspunt neemt, is het ook geen bezwaar om dit op te nemen in de regels.</p> <p>5. Reclamant verzoekt wederom om, hetgeen naar reclamant heeft begrepen juridisch toelaatbaar en mogelijk is, te voorzien in een regel van toepassing op erven grenzend aan diens perceel die voorschrijft dat ten allen tijde een vergunningsplicht geldt voor het oprichten van bouwwerken, zodat niet vergunningsvrij bouwwerken gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>6. Reclamant verzoekt de bouwhoogte van de woningen te beperken tot maximaal 9 meter. Een hoogte van 11 meter is niet noodzakelijk voor normale woningen in een normale woonwijk. Bovendien geldt op het perceel van</p>	<p>door de raad. Het document is daarmee toetsingskader bij vergunningverlening.</p> <p>3. Tevens is de gemeente volledig eigenaar en zijn met de ontwikkelende partijen contractuele afspraken gemaakt over realisatie van het stedenbouwkundig ontwerp (bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan). Daarmee is sprake van een representatief ontwerp, dat naar gelang de behoefte in de woningmarkt op onderdelen gewijzigd kan worden binnen de kaders die het bestemmingsplan geeft. De gemeente stelt zich op het standpunt dat hiermee voldoende instrumenten voorhanden zijn om realisatie van het stedenbouwkundig ontwerp te waarborgen en dat hiervoor geen aanvullende en/of andere regels in het bestemmingsplan opgenomen hoeven worden. In het bestemmingsplan is voor de hoofdstructuur van verkeer, water en groen een specifieke bijbehorende bestemming opgenomen. De voorziene parkeervoorziening ten westen van het perceel van reclamant behoort niet tot de hoofdstructuur. Derhalve is een bestemming Verkeer niet aan de orde. Wel wil de gemeente in het kader van het opstellen van het ontwerp voor het bouw- en woonrijp maken met reclamant in overleg treden over de verdere uitwerking van de parkeer- en groenvoorzieningen in de directe omgeving van diens perceel.</p> <p>4. In de beantwoording van de inspraakreactie is door de gemeente aangegeven dat volgens het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteit binnen 6 meter geen woningen zijn gesitueerd. In de beantwoording is niet aangegeven dat in de regels van het bestemmingsplan zou worden opgenomen dat op 6 meter afstand van het perceel van reclamant geen woningen zijn toegestaan. Een dergelijke regeling wordt ook niet noodzakelijk geacht gelet op de bestaande en ruime afstand tussen de woning van reclamant en diens erfgrans (alle zijden). Die afstand bedraagt aan de noordzijde ca. 8 meter, aan de westzijde ca. 25 meter en aan de zuidzijde ca. 18 meter. Ter extra waarborging van de privacy is op de verbeelding van het bestemmingsplan, ter plaatse van de erfgransen van onder ander de woning van</p>
--	--

	<p>reclamant een hoogte van 9 meter. Voor de overige woningen langs de Vlieterweg is een hoogte van 10 meter bepaald. Het is vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maar ook gelijkheid en uniformiteit wenselijk dat ook De Nieuwe Koepel qua hoogte aansluit bij de omgeving, zodat een bouwhoogte van 9 of 10 meter is aangewezen. Mocht u dit niet voor alle typen woningen willen bepalen, dan zou reclamant graag zien dat de hoogte van het woongebied bij ons achter tot een hoogte van 9 meter wordt beperkt.</p> <p>7. Nu de eikenbomen een behoorlijke omvang boven- en ondergronds hebben is het volgens reclamant van belang dat er in het bestemmingsplan een regeling wordt opgenomen die het behoud van deze eikenbomen borgt.</p> <p>8. Reclamant geeft aan dat in de verkavelingsschets langs diens perceel drie uitvalswegen / erfontsluitingswegen zijn getekend, waarvan één kennelijk een langzaam verkeersverbinding betreft. In de beantwoording van de inspraakreactie geeft u aan dat het hier niet de hoofdstructuur betreft, maar de ontsluiting van woongebieden en derhalve bestemmingsverkeer en om die reden kennelijk weinig overlast valt te verwachten. U gaat er dan wel aan voorbij dat u voor de woongebieden achter ons erf een maximaal aantal van 250 woningen hebt voorzien en mede in aanmerking genomen de door u gestelde parkeernormen als opgenomen in Bijlage 2 bij de regels van het plan, het circa 400 tot 500 auto's betreft. Dat is substantieel, ook als het bestemmingsverkeer is. Al deze auto's moeten volgens uw verkavelingsschets langs twee zijden van onze woning, waarbij bekend mag worden veronderstelt dat doorgaans tussen zeven en negen uur in de ochtend en vijf en zeven in de avond het meeste verkeer de wijk</p>	<p>reclamant, de 'specifieke bouwaanduiding - zijgevel' opgenomen. Op grond van artikel 7.2.2 onder g geldt voor woningen dat indien deze met de zijgevel op minimaal 1 meter van de erfgrans worden gesitueerd deze op de eerste verdieping blind uitgevoerd moeten worden. Volgens artikel 7.2.2 onder h geldt deze eis niet indien tussen het woonperceel van de betreffende nieuwe woning en de erfgrans van derden waarvoor de 'specifieke bouwaanduiding - zijgevel' is opgenomen minimaal 5 meter wordt aangehouden.</p> <p>5. De raad is niet bevoegd om bij de vaststelling van het bestemmingsplan de algemene rijksregels voor vergunningvrij bouwen in de bestemming Woongebied uit te sluiten.</p> <p>6. Het Bouwbesluit 2012 stelt onder andere eisen aan de hoogte van plafonds en de mate van isolatie dat effect heeft op de benodigde dikte van vloeren en dak. Dat maakt dat bij nieuwbouw tegenwoordig een bouwhoogte van minimaal 11 meter gebruikelijk is voor grondgebonden woningen. Het opnemen van een lagere bouwhoogte in De Nieuwe Koepel is dan ook niet aan de orde. Ter vergelijking: in de wijk en het bestemmingsplan Akkerwinde hebben de grondgebonden woningen, uitzonderingen daargelaten, ook een bouwhoogte van 11 meter. Dat voor het perceel van reclamant een lagere bouwhoogte geldt is het gevolg van historische ontwikkelingen en ligging in het buitengebied.</p> <p>7. Een planologische regeling in het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel voor behoud van de eikenbomen is niet aan de orde omdat de noodzaak hiertoe ontbreekt. In het vigerende bestemmingsplan is voor deze bomen ook geen specifieke aanduiding en daarmee beschermingsregime opgenomen.</p> <p>8. In het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan is te zien dat het plangebied via diverse erfontsluitingswegen aansluit op de Nieuwstraat, Koepellaan en Vlieterweg. Tussen het westelijk en oostelijk deel van het plangebied is geen autoverkeer mogelijk, wel langzaam verkeer. Daarmee is sprake van een afgewogen verspreiding van het autoverkeer van en naar het plangebied. De woongebieden in het oostelijk deel van het plangebied, daar waar in totaal maximaal 250 woningen zijn toegestaan, ontsluiten niet</p>
--	--	--

<p>zal willen verlaten. Een behoorlijke drukte langs ons perceel.</p> <p>Reclamant heeft het verkeersonderzoek gelezen (bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan). Het betreft een beknopt onderzoek, waarbij de wijze van ontsluiten van de wijk niet gedetailleerd is gespecificeerd, doch enkel bepaalde toenames van verkeersbewegingen op locaties in het dorp tot 2030 in beeld worden gebracht. In het onderzoek is geen koppeling gemaakt met het aantal woningen dat op een woonveld mag worden gerealiseerd. Op dat punt is het verkeersonderzoek gebrekkig. Dat geldt ook voor de keuze om slechts gedurende zeven jaren (tot 2030) de verkeersontwikkeling in kaart te brengen. Onduidelijk is waar het aantal van zeven vandaan komt.</p> <p>Reclamant verzoekt de gemeente om het verkeersonderzoek op dit punt uit te breiden, inzichtelijk te maken hoe het verkeer zich zal gedragen en daarop het bestemmingsplan te specificeren door in ieder geval de ontsluitingen in het plangebied te detaillieren.</p> <p>Dit klemt temeer omdat de cijfers behorende bij Schil 1 een duidelijke toename van verkeer op de Vlieterweg met de komst van De Nieuwe Koepel laten zien. Verkeer dat aan de voorzijde langs diens perceel komt en bovendien - zoals de verkavelingsschets thans voorstelt - via twee kanten langs ons perceel de Vlieterweg op komt.</p> <p>Volgens reclamant is het voor diens rechtszekerheid wenselijk om te weten of er langs diens perceel een of meer wegen komen. Thans staan er twee ontsluitingswegen en een langzaam verkeerverbinding</p>	<p>allemaal via de erfontsluitingswegen ten noorden en ten zuiden van het perceel van reclamant. Er zijn twee woonvelden die gebruik maken van deze erfontsluitingswegen.</p> <p>In het verkeersonderzoek (zie ook de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0) is uitgegaan van de ontsluitingsstructuur als opgenomen in het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan, dus ook van de knip tussen westelijk en oostelijk deel en van de bijbehorende verdeling van het aantal woningen. Daarmee ligt een representatieve uitwerking van het plan ten grondslag aan het verkeersonderzoek en is een nader onderzoek niet aan de orde. De verkeersgeneratie is in de verdelingen van het verkeersmodel meegenomen. Bovendien is er worstcase gerekend met een aantal van 500 woningen in De Nieuwe Koepel, meer dan de 450 woningen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Het is bij dit soort onderzoeken gebruikelijk om tien jaar vooruit te kijken vanaf het jaartal van het basis gemeentelijk verkeersmodel, in dit geval 2020. Daarmee is in het onderzoek gekeken naar de autonome groei van het verkeer tot 2030 met en zonder de ontwikkeling van De Nieuwe Koepel.</p> <p>Dat er sprake is van een toename van het verkeer op de Vlieterweg als gevolg van de ontwikkeling van De Nieuwe Koepel staat buiten kijf. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de capaciteit van deze weg voldoende is om deze toename te verwerken.</p> <p>Zowel ten noorden als ten zuiden van het perceel van reclamant is, op ruime afstand van diens woning, een erfontsluitingsweg opgenomen. Het gaat hierbij per ontsluiting om een enkel woonveld en dus bestemmingsverkeer. De afstand tussen de woning van reclamant en de erfontsluitingsweg bedraagt aan de noordzijde ca 30 meter en aan de zuidzijde ca. 25 meter. De afstand tussen de erfgrens en de ontsluitingswegen is nog altijd respectievelijk ca. 20 meter en ca. 5 meter. Dit leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van het perceel van reclamant.</p>
---	--

	<p>getekend. Dat is volgens reclamant voor diens woon- en leefklimaat onacceptabel en zou voor wat betreft de wegen in ieder geval moeten worden beperkt tot één ontsluitingsweg en een langzaam verkeersverbinding. Reclamant stelt dat de weg aan de noordzijde van diens perceel moet komen te vervallen. Dat is ook veiliger voor de fietsers en wandelaars die over de langzaam verkeersverbinding daar gaan.</p> <p>Het valt reclamant op dat een beperkt aantal ontsluitingen op de Koepellaan is voorzien in de verkavelingsschets en het is niet duidelijk waarom niet meer op deze weg wordt ontsloten en de ontsluiting overwegend is voorzien op de Vlieterweg en Nieuwstraat, terwijl het verkeer in veel gevallen alsnog over de Koepellaan zal moeten gaan. Reclamant vraagt de gemeente om in beeld te laten brengen wat de meest optimale wijze van ontsluiting van de nieuwe wijk zou zijn, daarbij in aanmerking genomen meer ontsluitingen op de Koepellaan en dit te vertalen in het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>9. Reclamant merkt op graag nader in overleg met de gemeente te gaan om voor de betreffende strook grond ten noorden van diens perceel de bestemming Groen in het bestemmingsplan op te nemen. Reclamant vindt het onwenselijk - gelet al op het enorme aantal woningen dat achter ons komt - dat er op deze smalle strook grond een woning zou kunnen worden gerealiseerd.</p>	<p>Het verschil in aantal ontsluitingen op de Koepellaan en de Vlieterweg zegt op zichzelf niet zoveel. Op de Koepellaan komt in het westelijk deel een hoofdontsluitingsweg uit die meerdere woonvelden ontsluit en een verbinding vormt met de ontsluiting aan de Nieuwstraat. De erfontsluitingswegen aan de Vlieterweg ontsluiten slechts een enkel woonveld en doorgaand verkeer is niet mogelijk.</p> <p>9. Voor de beantwoording wordt verwezen naar punt 3 van deze zienswijze.</p>
<p><i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i></p>		
<p><b>14</b></p>	<p>1. Reclamant vreest dat zijn woongenot ernstig zal leiden onder de forse verkeerstoename (verdubbeling van de intensiteit van de hoeveelheid verkeer op etmaalbasis) als gevolg van De Nieuwe Koepel. Een belangrijke ontsluitingsweg ligt immers bijzonder dicht langs diens</p>	<p>1. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0. In aanvulling daarop nog het volgende. Uit de uitgevoerde verkeersonderzoeken is niet naar voren gekomen dat door de ontwikkeling van De Nieuwe Koepel sprake</p>

woning. Het zal naar verwachting een bijzonder drukke weg worden. De rust rond de woning van cliënt is daarmee verdwenen, met slechts enkele meters tussen de weg en zijn voorgevel. Dat is (zonder nadere waarborgen) onacceptabel. Er blijkt niet van een toetsing aan de Wet geluidhinder, en het is zeer de vraag of dit mogelijk zou zijn.

Naast dat reclamant stelt hinder te zullen ondervinden van het geluid van het verkeer, leidt de verkeerstoename ook tot een toename van de hoeveelheid fijnstof in de lucht. In het huidige ontwerpbestemmingsplan worden de gevolgen die de verkeerstoename met zich meebrengt voor het woongenot volgens reclamant en andere omwonenden niet meegewogen bij de belangenafweging of het wenselijk is dat er zoveel nieuwe woningen moeten worden bijgebouwd. Dit terwijl de verkeerstoename leidt tot onevenredige stofoverlast van auto's. Dit tast diens woon- en leefklimaat ernstig aan. Uit de Afdelingsuitspraak van 15 februari 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:618) volgt dat in soortgelijke situaties toereikend moet worden gemotiveerd hoe de gemeente tot de conclusie is gekomen dat er met de nieuwe plannen bij de (oude) woningen nog steeds sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Tot slot moet geconcludeerd worden dat de routes waar al het verkeer doorheen zal moeten volgens reclamant helemaal niet geschikt zijn hiervoor. Zo staat langs de Hovenierslaan een basisschool (Basisschool de Wittenberg) en een grote speeltuin (speeltuin Heijhorst). Een mogelijke verdubbeling van het verkeer rondom Landgoed Scherpenzeel is bijzonder ongewenst en leidt tot verkeersonveilige situaties. Door het

is van verkeersonveilige situaties of onaanvaardbare overlast bij de woning van reclamant.

Er is wel degelijk akoestisch onderzoek verricht naar het wegverkeerslawaai (zie paragraaf 4.4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan). Voor de woning van reclamant geldt dat er geen significante toename van de geluidbelasting is ten aanzien van de Vlieterweg (60 km/uur). Tevens is nagegaan in hoeverre de geluidbelasting toeneemt door verkeerstoename op de (nieuwe) ontsluitingsweg waar de woning aan gelegen is. Voor de situatie waarbij De Nieuwe Koepel wordt gerealiseerd is een worst-case berekening uitgevoerd met een etmaalintensiteit van 600 motorvoertuigen per etmaal. Voor de berekening is destijds gebruik gemaakt van een model waarin geen gebouwen zijn gemodelleerd binnen het plangebied die normaliter wel voor afscherming zorgen voor elkaar. De benadering van de toekomstige geluidbelasting is destijds globaal bepaald.

De weg die direct langs de woning ligt is in de beoordeelde situatie een 30 km/uur weg. Deze weg wordt per definitie niet getoetst aan de Wet geluidhinder, omdat dit geen gezoneerde weg betreft. Echter is ook rekening gehouden met niet gezoneerde wegen in het oorspronkelijke akoestisch onderzoek. Nu er een globaal stedenbouwkundig ontwerp beschikbaar is (bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is op basis van de daarin opgenomen verkaveling een aanvullende berekening gemaakt. Verwezen wordt naar de memo "Memo akoestisch onderzoek Vlieterweg 130" met kenmerk M202002.001.007/GGO d.d. 8 september 2023, welke als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan is opgenomen. Hieruit volgt dat vanwege de weg gelegen langs de Vlieterweg 130 in de toekomstige situatie een gevelbelasting van 53 dB (excl. aftrek) is berekend op de gevel van de Vlieterweg 130. Daarmee zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.



<p>ontbreken van een passende reactie op het verkeersonderzoek hiernaar heeft de gemeente niet voldoende onderbouwd dat met de aanpassing van de verkeersstructuur de met het bestemmingsplan toegestane ontwikkelingen niet zullen leiden tot een verkeersonveilige situatie of onaanvaardbare verkeersoverlast bij diens woning en anderen. De gemeente is er wel toe verplicht deze aspecten te onderbouwen, zo volgt uit de Afdelingsuitspraak van 7 juli 2023, ECLI:NL:RVS:2023:2615.</p> <p>2. Op basis van de parkeernormen geldend in Scherpenzeel is een parkeerbehoefteberekening gemaakt. Daaruit volgt dat er behoefte is aan 869 parkeerplaatsen. Binnen het plangebied wordt voorzien in 854 parkeerplaatsen. Dit is een tekort van 15 parkeerplaatsen. De gemeente is uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat ten eerste de verkeernorm moet worden verlaagd van 0,3 naar 0,2 parkeerplaats per woning. Dit is volgens reclamant echter geen oplossing, het biedt geen realistisch antwoord op de vraag naar meer parkeerplaatsen. Het lijkt slechts een manier om formeel aan de voorwaarden te voldoen. Het ligt op de weg van de gemeente om duidelijk te maken hoe een nieuwe parkeerbehoefte is bepaald, zo volgt uit de uitspraak van de rechtbank Den Haag van 27 december 2021; ECLI:NL:RBDHA:2021:14509. De uitleg dat de parkeernorm kan worden verlaagd "omdat de basis parkeernorm relatief hoog is", is niet afdoende.</p> <p>3. Met de bouw van honderden woningen wordt de woning van reclamant omringd met andere woningen. Reclamant woont momenteel aan de rand van het dorp aan een stil onverhard weggetje met vrij uitzicht op de weilanden en dat wordt hem met de komst van de nieuwbouwwoningen ontnomen. De (negatieve) verandering naar het wonen midden in een woonwijk</p>	<p>Wat betreft het aspect fijnstof wordt verwezen naar het gestelde in paragraaf 4.3 van het de toelichting van het bestemmingsplan. Daar is aangetoond dat fijn stof geen belemmering vormt voor het planvoornemen.</p> <p>2. Voorop staat dat er door vaststelling van het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel geen sprake is van het vaststellen van nieuwe parkeernormen. In dit bestemmingsplan is slechts de planologische regeling overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Parapluplan parkeernormen. Wel is de parkeerbehoefte in kaart gebracht en zijn de parkeerplaatsen in het stedenbouwkundig ontwerp ingetekend. In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven op welke wijze met het relatief kleine tekort van 15 parkeerplaatsen, op een totale behoefte van 869 parkeerplaatsen, om kan worden gegaan. Feit blijft dat in het stedenbouwkundig ontwerp locaties zijn aangegeven waar extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het bestemmingsplan staat de aanleg van de ontbrekende parkeerplaatsen ook niet in de weg. Wel is gemotiveerd dat het mogelijk is om op basis van andere uitgangspunten tot een andere parkeerbehoefte te komen. Dit vanuit noodzaak om bij de ontwikkeling van deze wijk rekening te houden met de mobiliteitstransitie waardoor vervoerwijzen en autobezit wijzigen. Daarbij hoort bijvoorbeeld ook het reserveren van ruimte in het plangebied voor realisatie van extra parkeerplaatsen indien dat nodig is.</p> <p>3. Er bestaat geen recht op een blijvend vrij uitzicht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 8 februari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:503). In de Structuurvisie 2013 is het gebied in de directe omgeving van reclamant aangewezen als woningbouwlocatie. Het ligt dus reeds jaren in de lijn der verwachting dat in dit gebied woningbouw gaat plaatsvinden. In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de woning van reclamant. Zo zijn de woningen aan de oost en zuidzijde op ruime afstand gepositioneerd (groene scheggen). Voor de andere twee zijden sluit de woningtypologie aan op die van reclamant.</p>
---	--

	<p>zou dan ook enorm groot zijn. Er zijn geen waarborgen in het plan om voldoende buffer te creëren tussen de woning van reclamant en de nieuw voorziene woningen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt de ruimtelijke omgeving die nu beperkt wordt, niet meegewogen. Dit terwijl uit de structuurvisie volgt dat het idee voor Scherpenzeel-Zuid was om "het gebied meer betekenis te geven voor het dorp door het te versterken als dorpspark en door het centraal te stellen in de visie op Scherpenzeel-Zuid". De gemeente dient in de belangenafweging mee te nemen welk effect de nieuwbouw heeft op het uitzicht van cliënt, in het bijzonder gelet op de kleine afstand tussen diens woning en de overige woningen.</p> <p>4. De aanleg van de wijk De Nieuwe Koepel vindt plaats over een langere periode (naar verwachting 8 tot 10 jaar). Dit betekent dat ook de bouw zelf impact gaat krijgen op de huidige woonwijk. De gevolgen die dit heeft voor omwonenden wordt volgens reclamant niet meegewogen in het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant vreest naar aanleiding van het bouwverkeer ernstige (geluids)hinder. De gemeente dient dit te laten meewegen, zo volgt uit de uitspraak van Rechtbank Utrecht van 28 augustus 2007, ECLI:NL:RBUTR:2007:BB2592. Dat de gemeente dit niet afdoende heeft gedaan, leidt ertoe dat de belangen niet zorgvuldig zijn afgewogen.</p>	<p>Daarmee is voldoende rekening gehouden met de belangen van reclamant.</p> <p>4. In zijn algemeenheid is sprake van fasering, dus ook uitsmeren van intensiteit en hoeveelheid bouwverkeer. Het ligt voor de hand dat een substantieel deel van het bouwverkeer van de wijk niet langs dan wel nabij het perceel van reclamant komt. Immers het bouwverkeer zal in noordelijke richting aan- en afrijden. Voor het bouwverkeer voor het aangrenzende woonveld is dat anders. In de onder punt 1 genoemde memo (Memo akoestisch onderzoek Vlieterweg 130) is ook hier naar gekeken. De conclusie is dat het bouwverkeer een zeer beperkte toename geeft ten opzichte van het doorberekende verkeer. Opgemerkt dient te worden dat de berekening voor het 'normale' verkeer uitgaat van de situatie waarbij alle woningen gerealiseerd en bewoond zijn. Deze geluidbelasting zal dus eigenlijk weer lager liggen ten tijde van bouwwerkzaamheden omdat simpelweg niet alle woningen zijn gerealiseerd op dat moment.</p>
	<p><i>De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen in de zin dat de "Memo akoestisch onderzoek Vlieterweg 130" met kenmerk M202002.001.007/GGO d.d. 8 september 2023, als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan wordt opgenomen.</i></p>	
<p><b>15</b></p>	<p>1. Reclamant stelt dat hier geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening omdat ten onrechte geen rekening is gehouden met bestaande functie in het plangebied. Het is reclamant onduidelijk waarom deze moet vertrekken, temeer nu de bestemming wordt</p>	<p>1. Er is wel degelijk rekening gehouden met de bestaande functies in het gebied alleen is door de gemeente de afweging gemaakt om deze functies niet te behouden. Redenen daarvoor zijn onder andere de vigerende planologische status in relatie tot het huidige gebruik, de uitstraling en ruimtelijke kwaliteit die niet passen bij</p>

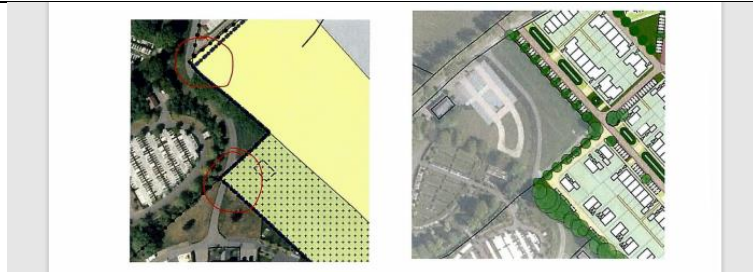
	<p>getransformeerd naar 'Woongebied'. Naar de mening van reclamant is dit een uitermate geschikte kans om de bestaande functie om te zetten naar wonen, voor zover dat nodig is. Voor reclamant is onduidelijk of het adres onder overgangsrecht valt en thans reeds als zijnde woonbestemming heeft te gelden.</p> <p>2. In dit verband wenst reclamant te benadrukken dat nog geen concrete oplossing voor hem is gevonden en dat dat niet aan hem te wijten is. Vanaf het moment van de ontvangst van uw eerste schrijven hieromtrent hebben zij zich proactief opgesteld om tot een goed woonalternatief te komen. Daarnaast hebben zij meerdere vragen bij uw gemeente neergelegd. In reactie op een brief wordt opgemerkt "<i>Wellicht dat het nieuwbouw programma in de Nieuwe Koepel u in de toekomst meer perspectief kan bieden</i>". Hoe zij dit moeten interpreteren is hen nog altijd onduidelijk. De ontstane, onzekere toestand trekt een behoorlijke wissel op reclamant. Dit terwijl zij huurbescherming genieten en uw gemeente een zorgplicht jegens haar burgers heeft. Als alternatief moet er wat hen betreft dan ook passende, vervangende woonruimte worden aangeboden.</p> <p>Reclamant vraagt de gemeente rekening te houden met diens situatie en met een oplossing te komen. Reclamant is bereid met de gemeente mee te denken. Een oplossing moet zich wat reclamant betreft snel aandienen.</p>	<p>de beoogde uitstraling en kwaliteit in de nieuwe wijk en het feit dat de slechte staat van de bebouwing maakt dat deze niet geschikt zijn (te maken) voor een permanente woonfunctie met de eisen die daar onder andere in het Bouwbesluit aan worden gesteld.</p> <p>Indien reclamant van oordeel is dat beroep kan worden gedaan op het overgangsrecht dient deze dat in beginsel zelf aan te tonen. De gemeente is echter van oordeel dat van overgangsrecht geen sprake kan zijn.</p> <p>2. In het kader van de ontwikkeling van De Nieuwe Koepel is de gemeente reeds jaren in gesprek met reclamant om tot een oplossing te komen. Uitgangspunt daarbij is wel dat de bewoning wordt beëindigd. Er zijn hierbij meerdere varianten genoemd, zoals huur woning via woningcorporatie Woonstede en te zijner tijd in gesprek gaan met de ontwikkelende partijen voor aankoop of huur van een woning. Ook is gesproken met elkaar over de tijdelijke huur van een woning op een locatie elders. Dit resulteerde niet in een oplossing vanwege de hieraan verbonden hoge kosten. Kortom, er zijn inmiddels meerdere gesprekken gevoerd en zullen ook in de toekomst worden gevoerd om tot een – voor alle partijen - aanvaardbare oplossing te komen. Daarbij heeft reclamant ook een eigen verantwoordelijkheid om tot een realistische en haalbare oplossing te komen.</p>
<i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i>		
<b>16</b>	<p>1. In de inspraakreactie met betrekking tot de beoogde fietsroute geeft u het volgende aan: <i>De betreffende fietsroute/laan is niet nieuw en al opgenomen in de structuurvisie die in 2013 is</i></p>	<p>1. Aan de totstandkoming van de structuurvisie uit 2013 heeft een uitgebreid participatie- en informatieproces met inwoners en andere stakeholders plaatsgevonden. Buiten dat ligt het betreffende fiets-/wandelpad buiten het plangebied van het</p>

<p><i>vastgesteld. Over het tracé zijn nog geen besluiten genomen. De gemeente heeft in gesprek met inspreker ook aangegeven er voor open te staan om gezamenlijk met de partijen in het gebied te bezien hoe deze recreatieve verbinding het beste vormgegeven kan worden. Inspreker is daarbij uitgenodigd om met een voorstel te komen. De gemeente heeft tot op heden geen voorstel mogen ontvangen.</i></p> <p>U geeft aan dat deze route al was opgenomen in de structuurvisie 2013, maar daar is met de grondeigenaar of zijn rentmeester en reclamant nooit overleg over geweest en zijn we ook nooit op geweest. Los van het feit dat deze structuurvisie geen juridische zeggenschap heeft, betreft dit tevens een globale indicatie (door middel van grote pijlen) waar een route zou kunnen lopen. Juist in dit stadium van de planontwikkeling is het wenselijk dat deze aspecten al worden bekeken en uitgewerkt. Het college wordt daarom gevraagd om hierbij in dit stadium van de planvorming al rekening te houden hiermee en reclamant wil benadrukken dat er nog veel zaken "open gelaten" worden om voor de omgeving zeer relevante zaken later pas definitief vast te stellen. Daarnaast vraagt reclamant zich af waarom een fietsroute dwars door een niet bebouwd weiland aangelegd moet worden, terwijl een fietsroute makkelijk aangesloten kan worden op het Zuideinde, waar reeds al een doorgaande route aanwezig is. De omvang van de schade die hiermee aangebracht wordt aan de flora en fauna wordt volgens reclamant onderschat. Door een alternatieve route bijvoorbeeld via het Zuideinde wordt niet alleen de bestaande natuur zoveel mogelijk bespaard, maar zijn ook de ruimtelijke gevolgen van de aanleg (toename verharding, afname van privacy e.d.) beperkter.</p>	<p>bestemmingsplan De Nieuwe Koepel. Het is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet bepalend of de route uiteindelijk zal worden aangelegd. Derhalve is in de Nota inspraak en vooroverleg aangegeven dat de uitwerking van deze recreatieve verbinding een eigenstandig traject doorloopt en dat de gemeente gezamenlijk met partijen in het gebied wil bekijken hoe deze verbinding het beste kan worden vormgegeven.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0.</li> <li>3. Midden in het plangebied zijn op twee locaties appartementen toegestaan, namelijk ter plaatse van de bouwaanduiding 'gestapeld (gs)', met een maximale bouwhoogte van 15 meter, waarbij de bovenste laag teruggelegd of in de kap vormgegeven kan worden. Deze zijn gesitueerd op een plek in het groene middengebied en op ruime afstand van de bestaande bebouwde dorpsrand, passend binnen de dorpse sfeer van de wijk die verder bestaat uit laagbouw. Tevens staan deze appartementen op ruime afstand van de bestaande bebouwing langs Koepellaan, Nieuwstraat en Vlieterweg. Derhalve stelt de gemeente zich op het standpunt dat deze hoogte op deze plek stedenbouwkundig aanvaardbaar is.</li> <li>4. De gemeente is van oordeel dat er gedegen en in samenspraak met het waterschap, onderzoek gedaan is naar de waterhuishouding en benodigde waterbergingscapaciteit. De benodigde capaciteit wordt in de vorm van watergangen en wadi's opgenomen in het ontwerp bouwrijp maken waarmee wordt geborgd dat het water in het plangebied zelf wordt opgevangen en vastgehouden. Er is in het onderzoek gerekend met een maatgevende bui van 87mm/24 uur en met een extreme kortstondige bui van 70mm in 1 uur. Er is geen aanleiding om extra maatregelen te treffen bovenop hetgeen in het waterhuishoudkundig plan is opgenomen.</li> <li>5. Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 7 onder punt 3.</li> </ol>
--	---

<p>2. Reclamant is teleurgesteld over hoe binnen deze gemeente met het aspect verkeer procesmatig omgegaan wordt. Het vervolgonderzoek wat is uitgevoerd is nog niet toegevoegd als bijlage, maar in de krant is al wel te lezen dat alle overleggen met de klankbordgroep, omwonenden en raadsleden niet hebben geleid tot een goed onderbouwd plan. Het advies wat nu richting college en vervolgens de gemeenteraad lijkt te gaan doet namelijk niets met alle zorgen en adviezen die door de klankbordgroep en omwonenden zijn geuit. Hoewel in de inspraakreactie en in de verkeersstudie anders wordt beschreven, deelt reclamant niet de mening dat de voorliggende plannen niet voor onevenredige gevolgen voor de verkeersafwikkeling gaan zorgen. De theoretische 'waarheid', zoals deze wordt geschetst, is helaas niet zoals de praktijk zich voordoet. Scherpenzeel is als dorp in ontwikkeling en berekeningen komen niet altijd overeen met de waarheid. De Nieuwe Koepel richt zich voornamelijk op gezinnen met kinderen en jongvolwassenen. In de toelichting wordt al aangegeven dat de knelpunten op het gebied van gemotoriseerd verkeer zich vooral richten op de trajecten Oosteinde / Dorpstraat/ Stationsweg en de Marktstraat. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat door de komst van de Nieuwe Koepel de verkeerdruk op het netwerk in de gemeente relatief sterk toeneemt, met name aan de zuidzijde van het dorp. Toch wordt er niet gesproken welke oplossingen er nodig zijn om dit te verhelpen, terwijl toch duidelijk wordt gesproken over de toename van knelpunten/de toename van de verkeersdruk. In plaats van oplossingen wordt alleen gezegd dat door gebruik te maken van de bestaande wegen de problemen op de knelpunten het beste 'gefaciliteerd' kunnen worden. Hoe is het mogelijk dat een</p>	<p>6. De weg Zuideinde ligt op twee plekken voor ca. 4,5 m2 binnen het plangebied van het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel, deels op gemeentegrond. Daarin ligt de weg binnen de bestemmingen Woongebied (noordzijde) en Agrarisch met waarden – Landschap (zuidzijde). Binnen de bestemming Woongebied zijn ook verkeersvoorzieningen toegestaan.</p> <p>In de huidige situatie ligt de weg binnen de geldende bestemmingsplannen Begraafplaats Lambalgen Scherpenzeel (bestemming verkeer, vanaf de aansluiting met de Nieuwstraat), Buitengebied 2013 (bestemming verkeer, bij de woningen Zuideinde) en Buitengebied 2006 (bestemming agrarisch met waarden – Landschap). Gelet op de huidige planologische status van de weg wordt, voor zover gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel, een bestemming Verkeer opgenomen. Bij het bepalen van de begrenzing/breedte van de bestemming wordt aangesloten bij die in het bestemmingsplan Begraafplaats Lambalgen Scherpenzeel.</p> <p>In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de weg. Overigens zijn in dit ontwerp ter plaatse van de weg enkel de bestaande bomen ingetekend.</p>
---	--

	<p>bestemmingsplan wordt opgesteld waarbij de verkeersafwikkeling niet op een passende manier wordt opgelost?</p> <p>3. In de inspraakreactie wordt door de gemeente aangegeven dat de gestapelde woningbouw met een hoogte van 15 meter passend is omdat deze zijn gesitueerd op een plek in het groene middengebied en op ruime afstand van de bestaande bebouwde dorpsrand, passend binnen de dorps sfeer van de wijk die verder bestaat uit laagbouw. Deze aanname vindt reclamant opvallend, omdat nergens in het dorp reeds bebouwing ten behoeve van wonen is toegestaan met de bouwhoogte van 15 meter. Los van het feit dat een dorp als Scherpenzeel zich niet leent voor `hoogbouw', is `hoogbouw' vanuit stedenbouwkundig oogpunt passender binnen gebieden met een dichtere concentratie bebouwing zoals centrumgebied dan in het voorliggende plangebied De Nieuw Koepel, die gelegen is aan de rand van de bebouwde kom van Scherpenzeel, omringt door een laag bebouwing met een maximale goothoogte van 6 meter.</p> <p>4. In de inspraakreactie wordt aangegeven dat het huidige waterhuishoudkundige plan voldoet aan de richtlijnen zoals deze door het waterschap zijn gesteld. Dit is volgens reclamant echter de theoretische waarheid en graag krijgt deze inzicht met welke regenintensiteit is gerekend. De norm die momenteel nog regelmatig toegepast wordt blijkt herhaaldelijk namelijk niet meer te voldoen. De intensiteit van de buien tegenwoordig is namelijk anders dan in het verleden. Incidenten uit het verleden (waaronder de Heijhorst) hebben aangetoond dat, ondanks dat de theoretische waarheid klopt, de praktijk anders is en de gemeente uiteindelijk alsnog aanvullende maatregelen moet toepassen. Daarnaast ervaren wij als bewoners van het Zuideinde nu al dat bij</p>	
--	--	--

	<p>extremere regenval het waterniveau van onze vijver zeer snel stijgt. Om te voorkomen dat dit met de komst van de nieuwe wijk gaat resulteren in overstromingen, verzoekt reclamant het college om, in aanvulling op het bestaande waterhuishoudkundige plan, aanvullende maatregelen in de vorm van extra wateropslagplekken en aanvullende waterwegen aan te leggen om de te verwachten problematiek bij het Zuideinde te voorkomen.</p> <p>5. Reclamant wil het college er op wijzen dat er in dit plangebied geen rekening is gehouden met het faciliteren van maatschappelijke voorzieningen zoals een basisschool. Met de komst van circa 450 woningen, hoofdzakelijk gericht op gezinnen met kinderen/jongvolwassenen, in combinatie met een huidige tekort aan basisschoolplekken, is het volgens reclamant verbazingwekkend dat in het plangebied geen ruimte wordt geboden om deze maatschappelijke voorziening(en) te faciliteren.</p> <p>6. Reclamant wil het college erop wijzen dat er twee omissies in het bestemmingsplan aanwezig zijn. Op de onderstaande afbeelding is te zien dat de plangrenzen, inclusief de bijbehorende bestemmingen, gedeeltelijk over de doorgaande weg naar het Zuideinde gelegen zijn. In het vigerende bestemmingsplan heeft deze weg de bestemming `Verkeer'. Reclamant ziet graag dat deze hoeken uit het vigerende bestemmingsplan worden gehaald of dat op de locatie van de weg + een meter uit de weg de bestemming `Verkeer' komt te liggen zodat de planologische rechten van de ontsluitingsweg gewaarborgd blijft.</p>	
--	---	--



Tevens vraagt reclamant aandacht om bij het definitieve stedenbouwkundige plan rekening te houden met de aanwezigheid van deze ontsluitingsweg. In het huidige (globale) stedenbouwkundige plan zijn namelijk de kroonprojectie e.d. ingetekend op de weg.

*De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen in de zin dat de weg Zuideinde, voor zover gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel, met een bestemming Verkeer planologisch wordt geborgd. Dat betekent dat de verbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan hierop wordt aangepast, waarbij voor de maatvoering wordt aangesloten bij die van de bestemming Verkeer ter plaatse van de weg Zuideinde in het aansluitende bestemmingsplan Begraafplaats Lambalgen Scherpenzeel.*

**17**

1. Reclamant stelt dat het traject van het verkeersonderzoek (klankbordgroepen en uitkomsten) niet beschreven staan in het bestemmingsplan. Volgens reclamant is de verkeersveiligheid in het geding (ook in zuidelijke richting), is een westelijke ontsluiting nodig, is de afwikkeling van het bouwverkeer niet in de planvorming betrokken en ontbreekt het fietspad langs de Koepellaan.

2. Reclamant stelt dat de recreatieve druk op landgoed Lambalgen-Berkhorst sterk toeneemt. De lusten en lasten zouden door de ontwikkeling zelf moeten worden gedragen. De overlast en schade door De Nieuwe Koepel op natuur en landschap zou meer een plaats moeten krijgen in de planvorming. Er is een afname van het aantal woningen nodig om meer ruimte te geven aan natuur, landschap en recreatie binnen DNK.

1. Verwezen wordt naar de algemene toelichting op het aspect verkeer onder nummer 0.

2. De Nieuwe Koepel is zodanig ontworpen dat overal het landschap in de wijk wordt ervaren door de scheggen en de groene vallei in het middengebied. Deze bieden ook volop mogelijkheden voor natuurlijk spelen en recreëren. Daarnaast zorgt een duurzame inrichting van de openbare ruimte voor een klimaatbestendige en biodiverse wijk. Realisatie van recreatieve verbindingen in diverse windrichtingen, ook buiten het plangebied, draagt bij aan zowel de toegankelijkheid van het omliggende gebied als wel de verspreiding van recreanten over het gebied. Daarmee stelt de gemeente zich op het standpunt dat het plan en omliggende landelijk gebied in Scherpenzeel in voldoende mate kan voorzien in de dagelijkse en wekelijkse behoefte aan groen/recreatie. Dat mogelijk een deel van de bewoners fietsend/wandelend gebruik gaat maken van het landelijk gebied in Woudenberg is niet te



		voorkomen, zeker niet bij landgoederen die vallen onder de Natuurschoonwet en toegankelijk moeten zijn. Echter is het niet de verwachting dat de realisatie van De Nieuwe Koepel tot een onaanvaardbare belasting van het landelijk gebied leidt.
	<i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i>	
<b>18</b>	<p>Reclamant verzoekt om het ontwerp bestemmingsplan en daarbij behorende regels zodanig aan te passen dat:</p> <p>a. het globaal stedenbouwkundig ontwerp (bijlage 2 van het ontwerp bestemmingsplan), onvoorwaardelijk gerealiseerd kan worden zonder gebruikt te hoeven maken van (algemene) afwijkingsregels of daarvoor in de plaats komende (uitgebreide) procedures, waaraan het bevoegd gezag nadere voorwaarden kan stellen en waarop een ieder de mogelijkheid heeft een bezwaar en/of beroepschrift in te dienen.</p> <p>b. Voor eindwoningen met een gereguleerde koopsom een zijdelingse afstand tot de perceelsgrens toe te staan van 0,1 m.</p>	Inmiddels zijn er al wijzigingen doorgevoerd in de verkaveling met betrekking tot de afstanden van de woningen tot aan de erfgrans, zodat deze voldoen aan het bestemmingsplan. Daardoor resteren er nog enkele locaties die niet voldoen aan de wensen van het Consortium. Ter zake kunnen te zijner tijd wijzigingsvoorstellen bij het college worden ingediend. Deze worden dan vervolgens beoordeeld op stedenbouwkundige kwaliteit en waarborgen van de belangen van derden.
	<i>De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.</i>	

## 4. GEVOLGEN VOOR HET PLAN

Zienswijzen kunnen aanleiding geven om het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen. Daarnaast kunnen ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd. Het gaat hierbij om aanpassingen in het bestemmingsplan naar aanleiding van actualiteiten, interne en externe reacties.

In onderstaande tabel worden de belangrijkste wijzigingen toegelicht.

Nummer	Categorie	Toelichting
1	Algemeen	Het bestemmingsplan is doorgenomen. Op basis daarvan zijn tekstuele verbeteringen/verduidelijkingen doorgevoerd evenals enkele bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd of geactualiseerd. Te denken valt aan het verkeersonderzoek Scherpenzeel zuid en centrum en de nota zienswijzen. Deze wijzigingen hebben niet tot gewijzigde inzichten dan wel een wezenlijk ander plan geleid.
2	Inhoudelijk	Toelichting – De ‘Memo akoestisch onderzoek Vlieterweg 130’ met kenmerk M202002.001.007/GGO d.d. 8 september 2023 is als bijlage bij de toelichting opgenomen.
3	Inhoudelijk	Verbeelding – Deze is in overeenstemming gebracht met het stedenbouwkundig plan en het voorlopig ontwerp voor het bouwrijp maken. Dat betekent dat op onderdelen de grenzen van bestemmingen binnen het plangebied iets zijn verschoven. Het gaat dan met name om beperkte verruiming van de bestemming ‘Woongebied’ en ‘Water’. De hoofdopzet is daarbij niet veranderd en er ontstaat geen wezenlijk ander plan.
4	inhoudelijk	Verbeelding – Ter waarborging van een goed woon- en leefklimaat is de figuur gevellijn langs de Vlieterweg vervangen door de gebiedsaanduiding ‘geluidszone – weg’ op basis van de 48 dB contour. Voor de bouw van woningen binnen deze zone zal in het vergunning traject middels akoestisch onderzoek de gevelbelasting en benodigde gevelwering (moeten) worden vastgesteld.
5.	Inhoudelijk	Verbeelding – De weg Zuideinde heeft voor zover gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan De Nieuwe Koepel de bestemming Verkeer gekregen. Daarbij is aangesloten bij de bestemming Verkeer ter plaatse van de weg Zuideinde in het aansluitende bestemmingsplan Begraafplaats Lambalgen Scherpenzeel.
6	Inhoudelijk	Regels – Vanwege de opname van de gebiedsaanduiding ‘geluidzone – weg’ is in de bestemming Woongebied in artikel 7.2.2.(Woningen) lid c ingevoegd.