

Kapelle

Vroonlandseweg

Nota zienswijzen

identificatie

projectnummer:

0678.009271.40

projectleider:

ing. J.A. van Broekhoven

auteur(s):

A.J.W. Kuijper LLB

planstatus

datum:

15-10-2013

opdrachtgever:

Gemeente Kapelle

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Zienswijzen	5
3. Aanpassingen bestemmingsplan	17

Bijlagen:

Geen inhoudsopgavegegevens gevonden.

Zienswijzen

Het ontwerp van het bestemmingsplan Vroonlandseweg heeft ingevolge artikel 3.8 Wro en afdeling 3.4 Awb, met ingang van donderdag 25 juli 2013 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 4 zienswijzen en één advies ingediend.

In deze nota zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook alle aspecten die wel in de reacties zijn vermeld, maar niet in de samenvatting zijn weergegeven, zijn in de beoordeling en overwegingen betrokken.

Ambtshalve wijzigingen

Daarnaast is gebleken dat op onderdelen aanpassing van het bestemmingsplan om ambtshalve overwegingen gewenst is. Een overzicht van deze aanpassingen is eveneens in deze nota opgenomen.

Exploitatieplan

Het kostenverhaal als bedoeld in de Wro is verzekerd door overeenkomsten. Dat betekent dat het kostenverhaal anderszins is verzekerd als bedoeld in de wet. Voorts is gebleken dat het niet nodig is locatie eisen te stellen. Om deze redenen is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk. De gemeenteraad wordt voorgesteld te besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze

1. Aangegeven wordt dat ten tijde van ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan een informatieavond zou plaatsvinden. Op later moment is bericht dat deze informatieavond na het sluiten van de zienswijzentermijn (24 september) zou plaatsvinden. Dit maakt het maken van bezwaar niet eenvoudiger.
2. Door wijziging van de bestemming agrarisch in woningbouw is er sprake van waardedaling van de woning en is er sprake van verminderde privacy en (verkeers)veiligheid.
3. Met name de (verkeers)veiligheid is verontrustend. Door de ontwikkelingen zal de verkeersintensiteit fors stijgen. Los van autonome groei zullen de intensiteiten met 81% toenemen. Daarnaast is bij de berekeningen uitgegaan van de wettelijke snelheid maar de werkelijke snelheid ligt daar ver boven.
4. Het gemeentelijk beleid onderschrijft een gezond, veilig en prettig, woon-, werk- en leefmilieu. Dit plan doet hier afbreuk aan. De luchtkwaliteit is niet onderzocht omdat er geen significante toename is van verkeer. Is een toename van 81% niet significant?
5. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op 20 meter uit de Vroonlandseweg. Onze woning ligt op 9 meter. Dit betekent dat de 48 dB wordt overschreden. Voor zowel de huidige als de extra overschrijding bij hogere snelheden dan 30 km/h zijn geen beheersmaatregelen opgenomen.
6. Enkele jaren geleden is navraag gedaan bij de gemeente over de aankoop van grond. De gemeente heeft destijds aangegeven dat die niet verkocht werd omdat er al zo weinig groen is. Nu wordt de bestemming alsnog omgezet in wonen.
7. Twee jaar geleden is verzocht aan de wethouder of de gemeente plannen heeft om het bestemmingsplan Vroonlandseweg en specifiek de boomgaard voor ons te wijzigen. De wethouder verklaarde aan ons dat daar de komende 20 tot 25 jaar geen sprake van zou zijn.
8. In Kapelle is voldoende ruimte voor woningbouw, ook voor vrije kavels. Op verschillende locaties komen of zijn bouw kavels beschikbaar die vergelijkbaar zijn met deze planning. Woningbouw voegt dan ook niets toe. Ook mist de onderbouwing waarom er woningen dienen te worden gebouwd.
9. Het saneren van boomgaarden past niet bij het thema van Kapelle "bloesem van Zeeland".
10. Het toestaan van woningen van 9 meter hoog past niet bij de bestaande woningen die overwegend 1 verdieping hebben. De goothoogte van 4 meter is ook afwijkend ten opzichte van de bestaande woningen die een goothoogte van minder dan 3 meter hebben.
11. De parkeerbalans gaat uit van verkeerde veronderstellingen. Zoals het feit dat er hoofdzakelijk in de zomermaanden gebruik wordt gemaakt van de parkeerplaats en dat er overdekte voorzieningen zijn waardoor de perioden doorgaan over de gehele dag.

Overwegingen

1. Deze avond was bedoeld om extra informatie te verstrekken over met name de inrichting rondom de brede school. Tijdens deze avond heeft slechts detaillering plaats gevonden van eerder

verstrekte informatie. Hiermee is geprobeerd de omwonenden en belangstellenden zo goed mogelijk te voorzien van informatie over de ontwikkeling. Conform de Wet ruimtelijke ordening is een informatieavond ten tijde van de vaststellingsprocedure niet verplicht.

2. De gemeente Kapelle heeft een verordening voor de tegemoetkoming in planschade. Indien de waarde van een woning daalt als gevolg van een planologische wijziging dan wordt aan de hand van de verordening en de Wet ruimtelijke ordening een verzoek tot planschade behandeld. In artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening is opgenomen dat een ieder die daadwerkelijk schade lijdt in aanmerking komt voor tegemoetkoming in deze schade, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en niet anderszins verzekerd is.
3. Door de komst van de brede school zal de verkeersintensiteit op de Vroonlandseweg toenemen. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit op de Vroonlandseweg circa 1.900 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). In de toekomst zal het aantal auto's nog verder toenemen (autonome groei). Hierdoor zullen in 2023 circa 2.250 auto's gebruik maken van de Vroonlandseweg. De nieuwe ontwikkeling genereert circa 1.530 mvt/etmaal. Met de ontwikkeling zal de Vroonlandseweg worden gebruikt door circa 3.800 mvt/etmaal. Op basis van gegevens uit de Aanbevelingen Stedelijke Verkeers Voorzieningen (ASVV) geldt voor erftoegangswegen (30 km/uur) een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal. In de toekomstige situatie worden deze richtlijnen niet overschreden. De inrichting van de weg biedt voldoende capaciteit. De gemeente erkent dat op dit moment door een deel van de automobilisten te hard wordt gereden op de Vroonlandseweg. We gaan er vanuit dat door het feit dat op de momenten van de dag dat kinderen naar school worden gebracht en gehaald, mensen automatisch snelheid zullen minderen.
4. De toename van verkeer heeft effect op de luchtkwaliteit ter plaatse. Om te bepalen of de luchtkwaliteit ter plaatse significant verslechterd is onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse ook na realisatie van het plan voldoet aan de wettelijke normen. Dit onderzoek is opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan.
5. Wanneer nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de wettelijke geluidszone van een bestaande weg liggen, dient onderzoek te worden uitgevoerd. Dit onderzoek is dan ook uitgevoerd. Hieruit blijkt inderdaad dat de geluidsbelasting hoger ligt dan de richtwaarde van 48 dB.
De bestaande woningen zijn geen nieuwe functies, dus hoeft geen onderzoek uitgevoerd te worden. Wel is voor deze woningen reconstructieonderzoek uitgevoerd aangezien in het plan een nieuwe aansluiting vanaf het parkeerterrein naar de Vroonlandseweg is opgenomen. Omdat de Vroonlandseweg in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) geen wettelijk gezoneerde weg betreft, vormt de wettelijk vastgelegde normstelling alleen een toetsingskader. Uit het onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op bestaande woningen langs de Vroonlandseweg meer dan afgerond 2 dB bedraagt. De maximaal aanvaardbare geluidstoename van 5 dB en de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting van 63 dB worden niet overschreden. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wordt dan ook aanvaardbaar geacht. Omdat 30 km/uur-wegen niet-gezoneerd zijn, zijn in het kader van de Wgh geen aanvullende procedures noodzakelijk.
6. Uit de reactie van de reclamant blijkt niet wanneer en in welk verband deze uitspraak is gedaan. In de huidige visie van het college past woningbouw op deze locatie.
7. In april 2010 is de structuurvisie Vroonlandseweg vastgesteld door de gemeenteraad. In deze structuurvisie is kenbaar gemaakt dat de brede school naar de locatie aan de Vroonlandseweg gaat. Met deze structuurvisie is de mogelijkheid gecreëerd om de brede school te vertalen in een bestemmingsplan waarna deze wordt gerealiseerd.
8. De ontwikkeling van woningen blijft beperkt van aantal (11 stuks). Daarnaast vormen het type en de grootte van de kavels met vrijstaande woningen een aanvulling op het bestaande aanbod in de gemeente Kapelle. De omvang van de kavels zorgt ervoor dat het afwijkend is van de beschikbare

kavels in Zuidhoek (de grootte van de kavels). Daarnaast is het type woongebied naast en nabij de Vroonlandseweg anders dan in Zuidhoek. Ook kan de ligging ten opzichte van het dorpscentrum en andere voorzieningen, zoals de brede school, een reden zijn om juist voor deze locatie te kiezen. Hiermee voegen woningen ter plaatse iets toe aan de reeds bestaande segmenten in Kapelle.

9. Bij invulling van de locatie met de brede school en woningen is rekening gehouden met het belang van boomgaarden voor de gemeente Kapelle. Het belang van de brede school is groter dan het belang van enkele boomgaarden. Daarnaast geeft het thema van de structuurvisie niet aan dat boomgaarden niet ingeruild kunnen worden voor andere functies.
10. In het bestemmingsplan is tevens een goothoogte opgenomen van 4 meter. Met deze goothoogte is aangesloten bij de bouw mogelijkheden van de bestaande woningen aan de Vroonlandseweg. Door het opnemen van zowel een goothoogte als bouwhoogte dient een schuine kap te worden gerealiseerd. Om te kunnen voldoen aan het bouwbesluit is een goothoogte van 4 m en bouwhoogte van 9 meter opgenomen.
11. Voor de sportvelden en het zwembad wordt het parkeerterrein met name gebruikt tijdens de weekenden en in de avonduren. De brede school krijgt de bezoekers echter overdag op weekdays. In de zomerperiode (schoolvakantie) is de brede school gesloten en zal het zwembad vaker bezocht worden vanwege het aanwezige buitenbad. Hiermee kan de parkeerplaats dubbel worden gebruikt.

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

1. In het inspraaktraject zijn suggesties gedaan over het draaien van de school of het naar achteren plaatsen. Het college heeft gepoogd tegemoet te komen in de bezwaren maar tot onze grote teleurstelling ging dit uitsluitend over de uitwerking van varianten die zich beperkten tot in- en uitritvarianten van het verkeer via het parkeerterrein. De eerdere gesuggereerde bereidheid tot flexibiliteit van de ontwikkeling van de brede school en woningen bleek niet aanwezig omdat de uitgangspunten volgens het college in beton waren gegoten.
2. In het ontwerpbestemmingsplan is geen keuze gemaakt over de verkeersontwikkeling. Wij verzoeken u de situatie te duiden zodat voor de omwonenden helder is hoe dit gaat worden opgelost. De wens van de reclamant is om de ingangen zo ver mogelijk weg te leggen van de Vroonlandseweg zodat stoppen van verkeer op de Vroonlandseweg 60-76 wordt ontmoedigd.
3. De bestemming maatschappelijk is te breed geformuleerd. In de bestemming is een niet-limitatieve opsomming opgenomen van activiteiten. In deze bestemming zijn bijvoorbeeld ook een brandweerkazerne en opvang van drugsverslaafden mogelijk. Aangezien dit niet overeenkomt met het programma uit de toelichting wordt verzocht om de bestemming te beperken.
4. Op grond van artikel 6.3 is een speelgelegenheid uitsluitend toegestaan op 15 meter vanaf het bouwvlak van woningen. Verzocht wordt om deze afstand alleen te laten gelden vanaf het archeologisch monument en niet vanaf de groenzone aan de Vroonlandseweg.
5. Op grond van artikel 5 Groen mag het hele archeologisch monument worden gebruikt voor de realisatie van maatschappelijke voorzieningen, zoals een bibliotheek. Per (nuts)gebouw of bouwwerk, geen gebouw zijnde, mag een oppervlak van 25 m² worden gerealiseerd. Dit houdt in dat het hele monument bebouwd mag worden. Afgezien van de vraag of dit juist is, moet dit meegenomen worden in de berekening van de verkeersaantrekkende werking, de bepalingen van afstanden en overige milieuaspecten.
6. Binnen groenvoorzieningen zijn speelvoorzieningen toegestaan, terwijl in maatschappelijk speelvoorzieningen niet zijn toegestaan binnen een afstand van 15 meter tot de nieuwe woningen. De reden waarom deze afstand uitsluitend tot de nieuwe woningen is aangehouden is niet onderbouwd.
7. In de bestemming sport kan het bouwvlak ter plaatse van de aanduiding maatschappelijk worden benut voor algemene maatschappelijke voorzieningen. Hiervoor is een niet-limitatieve opsomming opgenomen. Ook hier is niet gemotiveerd dat kan worden voldaan aan alle richtafstanden. Tevens is

sprake van een enorme toename in bebouwingsoppervlak ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied (2% en 25% wordt 75%). Feitelijk kan niet worden gesproken van actualisatie, maar is sprake van uitbreiding. Verzocht wordt om uitsluitend de gewenste functies ter plaatse toe te staan.

8. In de bestemming Maatschappelijk is ook parkeren mogelijk. Uit de toelichting blijkt niet of voor deze functie wordt voldaan aan het maximaal geluidsniveau of langtijdgemiddelde. Gezien het feit dat de bestemming maatschappelijk binnen de afstand van 30 meter van woningen wordt aangelegd is dit een manco in de onderbouwing. Er is niet duidelijk of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De geluidcontouren op grond van het onderzoek van Kraaij liggen over de bestaande woningen heen. Onduidelijk is hoe hoog de geluidbelasting op de gevel is. Tevens komt het aantal motorvoertuigen niet overeen met de toelichting.
9. Bezwaar wordt gemaakt tegen het feit dat sprake zou zijn van een gemengd gebied. Het gebied betreft een rustige woonwijk liggend aan een agrarisch gebied (boomgaard). De Vroonlandseweg is tevens geen ontsluitingsweg, maar een erftoegangsweg met een beperkte ontsluitende functie (30 km zone). Dit wordt bevestigd op pagina 26 van de toelichting.
10. Het bouwvlak van de brede school heeft een oppervlak van 4600 m². Op grond van de algemene afwijking mag dit vlak met 10% worden vergroot. Er is dan sprake van 5000 m². Op grond van de bouwhoogte van 10 m bouwhoogte (met weer 10% afwijking) kunnen 3 bouwlagen worden gerealiseerd. Dit houdt in dat sprake is van een bouwmogelijkheid van 15.000 m². Het bestemmingsvlak is 9.000 m². In het plan dient een maximaal aantal m² aangegeven te worden dat past bij het programma of de onderzoeken moeten worden afgestemd op de onderzoeken. Bij voorkeur moeten de planologische bebouwingsmogelijkheden worden beperkt.
11. Op basis van deze bebouwingmogelijkheden bestaat de mogelijkheid (bij een fictief klaslokaal van 50 m² zonder gangen en centrale ruimtes) voor realisatie van 300 klaslokalen.
12. Het akoestisch onderzoek dient afgestemd te worden op deze oppervlakte mogelijkheden.
13. Naast de brede school zal sprake zijn van meerdere gebruikers. Onduidelijk is of sprake is van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Wel is sprake van een technische, functionele en organisatorische samenhang. Het parkeerterrein maakt onderdeel uit van de inrichting en zal meegenomen moeten worden in de afweging of aan de normen kan worden voldaan.
14. De bestemming Gemengd naast het zwembad kent een bouwvlak van 4.100 m² dat 10% mag worden vergroot. Dit houdt in dat sprake is van een maximaal bouwvlak van 4.500 m², waarbij 3.375 m² mag worden bebouwd (75%). Het bestemmingsvlak bij het zwembad is 4.700 m² op grond van het bestemmingsplan buitengebied is hier geen bebouwing toegestaan. Er is geen krediet beschikbaar gesteld voor de uitbreiding van het zwembad (economische uitvoerbaarheid). In het akoestisch onderzoek is slechts rekening gehouden met 1.820 m² bvo. Dit houdt in dat de verkeerscijfers voor het akoestisch onderzoek opgehoogd dienen te worden.
15. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van referentiewegdek. Ter plaatse liggen gedeeltelijk klinkers, waarbij in de verkeersstudie is aangegeven dat na herinrichting sprake is van asfalt. Dit is afwijkend van het referentiewegdek. Daarnaast blijkt uit het onderzoek van Grontmij uit 2012 dat 71% van de voertuigen te hard rijdt. Hiermee dient rekening te worden gehouden in het onderzoek.
16. Aangegeven wordt dat bezien is of met maatregelen de hogere geluidbelasting van de bestaande woningen kan worden teruggedrongen. In principe dient daarbij de trits, bron, overdacht en ontvanger te worden aangehouden. Opvallend is dat juist de weg zodanig wordt ingericht dat sprake is van een hogere belasting.
17. Er wordt aangegeven dat het vergroten van de afstand tussen de bestaande woningen en de Vroonlandseweg zorgt voor bezwaren van financiële aard. Tegelijkertijd wordt in het bestemmingsplan wel de mogelijkheid van een parallelweg meegenomen. Hiermee wordt impliciet aangegeven dat de financiële middelen wel onderdeel uitmaken van de grondexploitatie. Anders is het bestemmingsplan namelijk niet economisch uitvoerbaar.
18. De bestaande woningen voldoen niet aan de eisen van het hedendaagse bouwbesluit. Dit komt doordat sprake is van enkel glas. Hierdoor kan de binnenwaarde van 33 dB(A) niet worden gegarandeerd.

19. Algemeen wordt geconstateerd dat sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Maatregelen worden echter niet getroffen, integendeel zelfs. Er is sprake van een reconstructiesituatie en geen sprake van een aanvaardbaar klimaat.
20. Verzocht wordt om de bestemming water op te nemen zoals in het voorontwerpbestemmingsplan. Zodat het verkeer gedwongen wordt van het parkeerterrein gebruik te maken. Deze sloot kan tevens worden gebruikt voor berging. Hiermee kan ook het bestemmingsvlak en het bouwvlak van de brede school naar achteren. Hetgeen gunstiger is voor geluid. Gezien de omvang van het bestemmingsplan hoeft dit geen probleem te zijn.
21. Geattendeerd wordt op de aanwezige spuitzone bij Vroonlandseweg 41. Het plan voorziet niet in maatregelen tegen spuitdrift of het spuiten is niet afgekocht. Woningbouw nabij deze spuitzone is dan ook milieutechnisch niet verantwoord.
22. In de economische uitvoerbaarheid is geen rekening gehouden met het direct bestemmen en uitvoeren (o.a. saneren grond) van de gemengde bestemming. Daarnaast is geen budget beschikbaar gesteld voor het opnemen van de parallelweg. Bovendien wordt de woningbouw beperkt vanwege de spuitzone. De geplande opbrengsten zijn dan ook erg onzeker.
23. Op grond van het bodemonderzoek is gesteld dat sprake is van een sterke verontreiniging met bestrijdingsmiddelen. De conclusie is dan nader onderzoek noodzakelijk is. Tevens is geen waterbodemonderzoek uitgevoerd. Onduidelijk is of hiermee afdoende is rekening gehouden bij de uitvoering van het plan.

Overwegingen

1. In het inspraakrapport is nogmaals uitgelegd hoe de keuzes voor de diverse functies tot stand zijn gekomen. Hierbij is tevens aangegeven dat de locatie van de functies al vast lag. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan zijn dan ook de mogelijke verkeersvarianten onderzocht. Dit betrof namelijk een uitgangspunt dat nog verder onderzocht moest worden.
2. Inmiddels is door het college een definitieve ontsluitingsvariant gekozen (variant 'aansluiting Lange Meet'). Hierbij wordt op het parkeerterrein voor de brede school een eenrichtingscircuit ingesteld voor het gemotoriseerde verkeer waarbij één nieuwe aansluiting is voorzien ter hoogte van de bestaande T-kruising Vroonlandseweg - Lange Meet. De in het ontwerpbestemmingsplan eveneens opgenomen ontsluitingsvariant 'gescheiden in- en uitrit' zal uit de toelichting en de verbeelding verwijderd worden.
3. De opsomming van de bestemming is niet limitatief. Echter door de SVBP zijn functies wel in bestemmingen ingedeeld. Slechts een aantal functies zijn in de categorie maatschappelijk mogelijk. Om flexibiliteit in het programma te houden is het gewenst om hier op voorhand geen beperkingen in op te nemen.
4. Artikel 6.3 heeft betrekking op de bestemming Maatschappelijk. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat het speelplein van de brede school, op 15 meter van de nieuwe woningen wordt gerealiseerd. Door de locatie van de bestemming is deze afstand ten opzichte van de bestaande woningen reeds gegarandeerd. In de groenvoorzieningen langs de Vroonlandseweg is het technisch gezien onmogelijk om speelvoorzieningen te plaatsen.
5. Op het archeologisch monument mogen uitsluitend nutsvoorzieningen worden gerealiseerd. Nutsvoorzieningen zijn met een begrip in artikel 1 van de regels vastgelegd. Hierdoor zijn gebouwen ten behoeve van de maatschappelijke voorzieningen niet aan de orde. De aanduiding 'maatschappelijk' komt daarnaast te vervallen.
6. In de bestemming van de brede school is geen sprake van speelvoorzieningen maar van speelgelegenheden. Hiermee wordt de afstand van het speelplein tot de woningen van derden vastgelegd. In het bestemmingsplan zal de formulering van speelgelegenheden worden aangepast in speelterreinen ten behoeve van de brede school. De speelvoorzieningen zoals deze zijn opgenomen in de bestemming 'Groen' betreft de speelobjecten.
7. In het bestemmingsplan zal ten aanzien van de maatschappelijke aanduiding aandacht worden besteed aan de maximale invulling van deze bestemming. Ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren zal hierbij uitgegaan worden van een worstcase situatie, waarbij ten aanzien van de mogelijk te maken functies binnen deze bestemming wordt uitgegaan van de functie met de hoogste verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

8. Gezien de aard van de ontwikkeling zijn de parkeerterreinen voorzien van de bestemming 'Verkeer'. Dit neemt echter niet weg dat in de bestemming 'Maatschappelijk' op dit moment geparkeerd mag worden. Het is niet gewenst om in deze bestemming parkeervoorzieningen te realiseren. Het bestemmingsplan zal op dit onderdeel worden aangepast.
9. Van een gemengd gebied is sprake als er sprake is van matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en/of kleine bedrijven. In dit geval komen direct naast de woningen functies voor als een zwembad, een tennisbaan en een sportcentrum. De Vroonlandseweg betreft weliswaar geen ontsluitingsweg maar dient wel als wijkontsluiting, derhalve draagt deze weg zorg voor de ontsluiting van de aangrenzende woonwijken. Gezien de hiervoor genoemde argumenten ten opzichte van de criteria van gemengd gebied is dit gebied aan te duiden als gemengd gebied.
10. In het bestemmingsplan hoeft niet uit te worden gegaan van een maximaal programma maar wel van een realistisch programma. Gezien de schaal van de kern Kapelle wordt het onderzochte programma als een realistisch programma gezien. Het ligt namelijk niet in de rede dat kinderen uit aangrenzende gemeenten in grote aantallen naar Kapelle naar school gaan. Gezien de wijze van bouwen kunnen met een bouwhoogte van 10 meter slechts twee bouwlagen worden gerealiseerd. Het gebouw wordt namelijk energieneutraal gebouwd en voldoet aan de regeling frisse scholen. In de bestemmingsregels wordt een extra regel opgenomen voor het realiseren van ten hoogste twee bouwlagen voor mensen toegankelijke ruimten. Voor de technische ruimte zal een bouwhoogte van maximaal 11 meter worden toegevoegd.
11. Zie onder 10.
12. Zie onder 10.
13. Het parkeerterrein maakt onderdeel uit van verschillende inrichtingen op basis van de VNG brochure bedrijven en milieuzonering dient een parkeerterrein worden gerealiseerd op 30 meter uit gevoelige functies. Deze richtafstand van 30 meter is indien sprake is van een rustige woonwijk. Aan deze richtafstand van 30 meter wordt voldaan ten opzichte van de omliggende woningen. De aanduiding 'parkeerterrein' wordt aangepast en uitsluitend worden opgenomen voor het parkeerterrein.
14. In het bestemmingsplan wordt ten aanzien van de bestemming 'Gemengd' een bebouwingsvlak opgenomen van maximaal 1.565 m². De verkeersgeneratie van deze bestemming, alsmede het akoestisch onderzoek welke afhankelijk is van deze verkeersgeneratie, zullen hierop worden aangepast.
15. In het Reken- en Meetvoorschrift 2012 is het volgende gesteld over de verkeerssnelheid: voor het betreffende wegvak representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie motorvoertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid, hier is dan ook van uitgegaan. De gemeente erkend wel dat er op dit moment door een deel van de automobilisten te hard wordt gereden op de Vroonlandseweg. We gaan er vanuit dat door het feit dat op de momenten van de dag dat kinderen naar school worden gebracht en gehaald, mensen automatisch snelheid zullen minderen. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de representatief te achten *gemiddelde* snelheid in de toekomst hoger zal liggen dan de maximumsnelheid. Daarnaast is en blijft de Vroonlandseweg uitgevoerd in asfalt (referentiewegdek). Alleen ter plaatse van de snelheidsremmende voorzieningen op de kruispunten zijn klinkers toegepast.
16. Niet de inrichting van de weg maar een toename van de verkeersintensiteiten zorgt voor een toename van de geluidsbelasting op de bestaande woningen langs de Vroonlandseweg. De inrichting van de weg zal conform de huidige situatie met asfalt zijn. Hierdoor zal de geluidbelasting op de gevel niet nog meer toenemen.
17. Het betreft niet de bestaande woningen maar de nieuw te realiseren woningen. Het vergroten van de afstand bij deze nieuwe woningen is niet wenselijk omdat dan te diepe voortuinen ontstaan.
18. De genoemde eis geldt ook alleen voor de nieuwe woningen en de nieuwe school.
19. Er is sprake van een overschrijding van de richtwaarde van 48 dB aan de gevels van de nieuwe woningen. Ten aanzien van de bestaande woningen is sprake van een toename van de geluidsbelasting van afgerond 3 dB. Aangezien de Vroonlandseweg een 30 km/h weg is hoeft niet

wettelijk getoetst te worden en zijn hier dan ook geen wettelijke consequenties aan verbonden. Er dient alleen aangetoond te worden dat nog sprake is van een aanvaardbaar klimaat. Aangezien de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting van 63 dB (voor zowel de nieuwe als bestaande woningen) en de maximaal aanvaardbare geluidstoename van 5 dB ten aanzien van de bestaande woningen niet worden overschreden is nog sprake van een acceptabel akoestisch klimaat.

20. Ter hoogte van de brede school wordt een watergang aangelegd. Ter hoogte van het parkeerterrein is in de bodem een leiding aanwezig, waardoor het aanleggen van water zoals dit nog voorgesteld was in het voorontwerpbestemmingsplan niet haalbaar is gebleken. Bij vaststelling zal de noodzakelijke waterberging alsnog in het bestemmingsplan worden opgenomen.
21. Bij vaststelling zal rekening worden gehouden met de spuitzone van Vroonlandseweg 41. Zie tevens de beantwoording van zienswijze 4.
22. De gemeenteraad heeft voldoende geld beschikbaar gesteld voor de brede school. Voor de verdere ontwikkeling van het gebied is een gebiedsexploitatie opgesteld. In deze gebiedsexploitatie is rekening gehouden met de sanering en de realisatie van de parallelweg. Alle voorzieningen in het gebied zijn opgenomen in deze exploitatie. Hiermee kan de gebiedsexploitatie positief worden afgesloten.
23. Intussen is nader bodemonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat eerder vastgestelde ernstige verontreiniging mee valt. De gemiddeld gemeten gehalten bestrijdingsmiddelen per bodemlaag liggen beneden de interventiewaarde. Volgens het beleid van de provincie Zeeland is derhalve geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging en hoeft geen sanering plaats te vinden.
In het bestemmingsplan worden nieuwe watergangen aangelegd en een bestaande watergang aangepast. Voor de nieuwe watergangen is bodemonderzoek uitgevoerd. Voor de bestaande watergang zal in het kader van de waterwetvergunning waterbodemonderzoek worden uitgevoerd. In de bestaande watergang is echter geen vervuiling bekend.

Zienswijze 3

Samenvatting zienswijze

1. Door het college is toegezegd dat beide varianten 2 en 5b in het ontwerpbestemmingsplan zouden worden opgenomen. Op de plankaart is dit ook gebeurd, maar op pagina 25 van het bestemmingsplan niet.
2. Het ontwerp bevat twee verkeersvarianten. De reclamanten wijzen de voorkeursvariant van het college af.
3. Door toename van de verkeersintensiteiten op de Vroonlandseweg wordt het verlaten van het erf bij de bestaande woningen in de piekbelasting nagenoeg onmogelijk.
4. De voorkeursgrenswaarde wordt zowel aan de buitengevel (48 dB) als de binnengevel (33 dB) overschreden aangezien het oude woningen betreft.
5. Het woongenot komt onder druk te staan.
6. Er is sprake van waardevermindering van het onroerend goed (planschade).
7. Verzocht wordt om de inspraakreactie van 19 januari 2013 mee te nemen bij de beantwoording van het ontwerpbestemmingsplan.
8. Indien in het bestemmingsplan een parallelweg vóór de brede school opneemt en kiest voor één rijrichting, zal dat de verkeersintensiteit op de Vroonlandseweg vóór de woningen 60 t/m 76 sterk reduceren. Bij aankomst wordt dan gebruikgemaakt van de Vroonlandseweg (huidige toegang) en bij vertrek van de parallelweg. Bij het verlaten van het terrein (op de kruising Vroonlandseweg/Lange Meet) gaat een deel links richting spoorlijn en passeert dan de woningen 62 t/m 76. Uit het rapport van DHV naar de intensiteit gerelateerd aan de brede school (blz. 25) blijkt dat slechts 10% te zijn.
9. Een gesloten groenstrook langs de Vroonlandseweg zal de geluidsbelasting op de voorgevels van de woningen verminderen en voorkomt dat fietsers en voetgangers op ongewenste punten de Vroonlandseweg oversteken om via een sluiproute het multifunctionele gebouw te bereiken. Het verkeersbeeld vóór de woningen 60 t/m 76 wordt druk maar is bij de aanleg van een parallelweg aanzienlijk gunstiger dan bij de lichte voorkeursvariant van het college.

10. Op dit moment wonen wij aan een drukke weg in een groene omgeving. Positief is het vrije uitzicht op boomgaarden. Het parkeerterrein voor de woningen 70 t/m 76 heeft 1000 verkeersbewegingen per dag. Door de aaneengesloten groenstrook, tussen de Vroonlandseweg en het parkeerterrein, worden de verkeersbewegingen op het parkeerterrein aan het zicht onttrokken en in het algemeen niet als hinderlijk ervaren. Het uitgangspunt van de gemeente is dat de gemeente haar huidige en toekomstige inwoners een gezond, veilig en prettig woon-, werk- en leefmilieu wil bieden. Om dit te realiseren wordt in de eerste plaats de kwaliteit van de leefomgeving beschermd en waar mogelijk verbeterd. Het zou dan ook zeer op prijs worden gesteld als het handhaven van de windsingels voor de woningen 62 t/m 76 en het handhaven van de huidige inrichting van de groenstrook tussen parkeerterrein en Vroonlandseweg wordt opgepakt bij de planuitwerking zoals reeds in het structuurschema is vermeld.
11. Bij uitvoering van het bestemmingsplan zal sprake zijn van waardevermindering van het onroerend goed. De veel hogere verkeersintensiteit, de toename van de geluidsbelasting en de minder vrije woonomgeving zullen de waarde negatief beïnvloeden. De mate waarin dit het geval zal zijn, kan per woning verschillen. De keuze van de verkeersafwikkeling om en nabij het multifunctionele gebouw en de wijze van uitvoering hebben hierop grote invloed.
12. De verkeersintensiteit 2010 bedraagt op de Vroonlandseweg, gemeten ter hoogte van huisnummer 80, 1900 mvt/etmaal. Het aantal verkeersbewegingen op het parkeerterrein is 1000 mvt/etmaal. Omdat de stroom richting spoorbaan geringer is, ligt het aantal voor de woningen 62 t/m 76 hoger dan 1900. De maximale verkeersgeneratie van de ontwikkeling als gevolg van het plan, bedraagt 1550 mvt/etmaal. Deze voertuigen zullen in belangrijke mate het aantal verkeersbewegingen op het parkeerterrein doen toenemen. Het aantal verkeersbewegingen op het parkeerterrein zal meer dan verdubbelen. Om 2000 a 2500 verkeersbewegingen, dikwijls in piekbelasting, af te wikkelen, zijn passende maatregelen vereist. De parallelweg kan hieraan een bijdrage leveren.
13. Door uitvoering van het plan zullen grote stromen langzaam verkeer ontstaan. Opmerkelijk is dat in het verkeersmodel van het DHV- rapport geen langzaam verkeer is opgenomen. Vervolgens volgen onder 3.3 de nodige waarschuwingen en adviezen voor de verkeersafwikkeling bij de Brede School. Wij vinden dat er in het ontwerp dat nu ter inzage ligt, te weinig aandacht is voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Een betrouwbaar beeld van aantal en herkomst is noodzakelijk voor het bepalen van een veilige fietsroute. Nu deze gegevens ontbreken willen wij stellen dat een toegang aan de noordwestzijde van het plan, op het kruispunt Vroonlandseweg/Paukenshoekstraat, onze voorkeur heeft. Het kruispunt Vroonlandseweg /Lange Meet zou hierdoor sterk worden ontlast. Er behoeft in dat geval ook geen gebruikgemaakt te worden van de drukke Vroonlandseweg. De aanrijroute loopt dan via Mauritsstr.-Spaarlingsstr.-Paukenshoekstr en Alexanderstr.-Moolhoekstr.-Paukenshoekstr. Een groot gedeelte uit het plan Eliwerve komt ook op deze route via het kruispunt Bellefleustr.-Ooststr.-Gistellistr.
14. De geluidsbelasting op de bestaande woningen is berekend op 48,67dB. Tien jaar na reconstructie zal deze toenemen tot 51,55 dB (blz.35 ontwerp). De voorkeurswaarde 48dB wordt overschreden en het geluidsniveau verdubbelt. De geluidswaarde binnen de gevoelige bestemming (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de norm van 33dB. Het is zeer de vraag of de woningen die niet gebouwd zijn volgens de normen van het huidige bouwbesluit, hieraan voldoen.
15. De geluidshinder wordt in belangrijke mate bepaald door het aantal voertuigen, de snelheid en de aard van de verharding. Het geprognoseerde aantal voertuigen in het voorontwerp bedroeg 3300 mvt/etmaal. In het ontwerp is de prognose 3800 mvt/etmaal. In het plan is nog ruimte voor verdere ontwikkelingen. Indien op termijn deze ruimte wordt benut, zal dit invloed hebben op de verkeersbelasting en het geluidsniveau. Er is dus discrepantie tussen de maximale capaciteit van het plan en de gegevens die gebruikt zijn voor de berekening van de milieubelasting op het gebied van verkeer en geluid.
16. Bij de berekening is uitgegaan van een snelheid van 30 km/h. Uit het onderzoek van de Grontmij blijkt dat 71% harder rijdt. Meer dan de helft harder dan 35 km/h. De weg had aanvankelijk over de volle lengte een asfaltverharding. Op dit moment hebben diverse stukken een klinkerbestrating. De woningen in de directe omgeving van deze weggedeelten worden zwaarder belast. Welke invoergegevens zijn gebruikt voor de berekening van de geluidsbelasting?
17. Een nieuw te graven grote, brede sloot dicht langs een drukke weg lijkt niet de meest aangewezen oplossing voor berging van oppervlaktewater. Afvoer zou deels kunnen plaatsvinden naar de in de weg aanwezige leiding voor oppervlaktewater. Verruiming van de bestaande sloot aan de oostzijde

zou een belangrijke rol kunnen spelen in de berging van het oppervlaktewater. Wij maakten deze opmerking eerder, maar dat gaf helaas geen aanleiding tot een reactie uwerzijds.

18. Voor de gemeente is dit een zeer groot plan. Wij zijn van mening dat een plan van deze omvang ook grote financiële consequenties kan hebben. Wij willen hierover alle recente informatie ontvangen. U dient deze zienswijze tevens als Wob-verzoek op te vatten. U stelt dat een exploitatieplan niet opweegt tegen de eventuele opbrengsten. Het is wel een middel om bij de start van het project een beter financieel beeld te krijgen, zowel voor het bestuur als voor de burgers. Een regelmatige financieel update stelt de raad in staat om aan kostenbewaking te doen. Op dit moment is er aan de uitgavenkant al een aantal grote posten bekend. Dat tijdens de onderhandelingen over de aankoop van gronden niet wordt gesproken over de prijs en de voorwaarden waaronder is logisch, maar op het moment dat de notariële akte is gepasseerd en is overgeschreven in het openbaar register is die belemmering verdwenen. Op de plankaart zijn twee locaties aangegeven voor woningbouw, groot 13.000 m² en 5.200 m², bestemd voor 6 en 5 bouwkavels. De mededeling dat vanwege het archeologisch monument Poucques de uitgeefbare grond beperkt blijft tot 17.000 m² kan niet juist zijn. Verkoop van de bouwkavels op redelijke termijn zal een substantieel onderdeel zijn van de financiering van het plan. De 6 grote kavels aan de oostzijde van het plan liggen binnen de geluidscontour van het zwembad en zijn belast met een spuitzone van 50 m. Met de gegevens die nu ter beschikking worden gesteld, is de economische uitvoerbaarheid niet aangetoond.
19. Belangrijkste zaken voor de reclamanten zijn:
 - Een parallelweg voor het multifunctionele gebouw op redelijke afstand uit de as van de bestaande weg.
 - Eén in- en één uitrit. Eén rijrichting op het parkeerterrein en op de parallelweg. Komende of vertrekkende voertuigen passeren dan één keer de woningen 62 t/m76 aan de Vroonlandseweg.
 - Een aaneengesloten groenstrook waardoor de verkeersbewegingen op het parkeerterrein en de parallelweg aan het zicht worden onttrokken. Dit geeft een reducerende invloed op het geluid en het beeld op de weg wordt rustiger voor de bewoners en voor het doorgaande verkeer.

Overwegingen

1. Erkent wordt dat in de toelichting op het bestemmingsplan onjuiste figuren zijn opgenomen. Bij vaststelling zal de toelichting op dit onderdeel worden aangepast.
2. Inmiddels is door het college een definitieve ontsluitingsvariant gekozen (variant 'aansluiting Lange Meet'). Hierbij wordt op het parkeerterrein voor de brede school een eenrichtingscircuit ingesteld voor het gemotoriseerde verkeer waarbij één nieuwe aansluiting is voorzien ter hoogte van de bestaande T-kruising Vroonlandseweg - Lange Meet. De in het ontwerpbestemmingsplan eveneens opgenomen ontsluitingsvariant 'gescheiden in- en uitrit' zal uit de toelichting en de verbeelding verwijderd worden.
3. Door de komst van de brede school zal de verkeersintensiteit op de Vroonlandseweg toenemen. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit op de Vroonlandseweg circa 1.900 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). In de toekomst zal het aantal auto's nog verder toenemen (autonome groei). Hierdoor zullen in 2023 circa 2.250 auto's gebruik maken van de Vroonlandseweg. De nieuwe ontwikkeling genereert circa 1.530 mvt/etmaal. Met de ontwikkeling zal de Vroonlandseweg worden gebruikt door circa 3.800 mvt/etmaal in 2023. Op basis van gegevens uit de ASVV geldt voor erftoegangswegen (30 km/uur) een maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal. In de toekomstige situatie worden deze richtlijnen niet overschreden. De inrichting van de weg biedt voldoende capaciteit om een goede verkeersafwikkeling te kunnen waarborgen.
4. Er is sprake van een overschrijding van de richtwaarde van 48 dB aan de gevels van de nieuwe woningen. Ten aanzien van de bestaande woningen is sprake van een toename van de geluidsbelasting van afgerond 3 dB. Aangezien de Vroonlandseweg een 30 km/h weg is hoeft niet wettelijk getoetst te worden en zijn hier dan ook geen wettelijke consequenties aan verbonden. Er dient alleen aangetoond te worden dat nog sprake is van een aanvaardbaar klimaat. Aangezien de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting van 63 dB (voor zowel de nieuwe als bestaande woningen) en de maximaal aanvaardbare geluidstoename van 5 dB ten aanzien van de bestaande woningen niet worden overschreden is nog sprake van een acceptabel akoestisch klimaat.

5. De voorgenomen ontwikkelingen kunnen inderdaad leiden tot eventuele beperkingen van het woongenot. De gemeente Kapelle heeft een verordening voor de tegemoetkoming in planschade. Indien de waarde van een woning daalt als gevolg van een planologische wijziging dan wordt aan de hand van de verordening en de Wet ruimtelijke ordening een verzoek tot planschade behandeld. In artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening is opgenomen dat een ieder die daadwerkelijk schade lijdt in aanmerking komt voor tegemoetkoming in deze schade, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en niet anderszins verzekerd is.
 6. Zie onder 5.
 7. Deze reactie is behandeld als inspraakreactie. Wij verwijzen naar de nota van inspraak en overleg zoals behandeld in de raadsvergadering van 25 juni 2013.
 8. Inmiddels is door het college een definitieve ontsluitingsvariant gekozen (variant 'aansluiting Lange Meet'). Hierbij wordt op het parkeerterrein voor de brede school een eenrichtingscircuit ingesteld voor het gemotoriseerde verkeer waarbij één nieuwe aansluiting is voorzien ter hoogte van de bestaande T-kruising Vroonlandseweg - Lange Meet. De in het ontwerpbestemmingsplan eveneens opgenomen ontsluitingsvariant 'gescheiden in- en uitrit' zal uit de toelichting en de verbeelding verwijderd worden.
 9. Een gesloten groenstrook zorgt niet voor geluiddemping. Het aanleggen van een gesloten groenstrook kan er alleen voor zorgen dat geproduceerde geluid minder wordt ervaren. Qua inrichting is een open groenstrook gewenst omdat hiermee het gebied waarin het markante gebouw van de brede school is opgenomen optisch meer bij de kern wordt betrokken.
 10. De windsingel langs de Vroonlandseweg kan niet gehandhaafd blijven. Dit gebied wordt opnieuw ontwikkeld waarbij in het inrichtingsplan goed naar de inrichting van de strook langs de Vroonlandseweg wordt gekeken.
 11. Zie antwoord onder 5.
 12. Inmiddels is door het college een definitieve ontsluitingsvariant gekozen (variant 'aansluiting Lange Meet'). Hierbij wordt op het parkeerterrein voor de brede school een eenrichtingscircuit ingesteld voor het gemotoriseerde verkeer waarbij één nieuwe aansluiting is voorzien ter hoogte van de bestaande T-kruising Vroonlandseweg - Lange Meet. Vanaf deze T-kruising is een parallelstructuur voorzien die aansluit op het parkeerterrein. Het totaal aantal verkeersbewegingen op het parkeerterrein over een etmaal zal door de ontwikkeling toenemen. De piekbelastingen ten aanzien van de brede school door het halen en brengen van kinderen zal echter niet of slechts beperkt samenvallen met de piekbelastingen ten aanzien van de overige functies rondom het parkeerterrein. Van de genoemde piekbelasting van circa 2.500 verkeersbewegingen zal daarom geen sprake zijn.
 13. De verkeersintensiteit op de Vroonlandseweg neemt in de toekomst toe tot maximaal 3.800 mvt/etmaal. Deze intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zijn passend bij de categorie erftoegangswegen, waartoe de Vroonlandseweg behoort. Het CROW geeft in publicatie 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) aan dat bij ofwel relatief hoge verkeersintensiteiten (>4.000 mvt/etmaal) ofwel hoge fietsintensiteiten (>2.000 fietsers/etmaal) passende maatregelen getroffen dienen te worden om de verkeersveiligheid van de fietser te kunnen waarborgen. In beide gevallen dient ofwel een fietsstrook ofwel een fietspad toegepast te worden. De Vroonlandseweg is reeds voorzien van fietssuggestiestroken. Vanaf de T-kruising Vroonlandseweg - Lange Meet is tevens een aparte fietsvoorziening aanwezig die voorziet in de ontsluiting van de brede school. Vanaf hier worden het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer van elkaar gescheiden afgewikkeld. Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de herkomst van de huidige kinderen van de twee basisscholen. Hieruit blijkt dat het grootste deel van de kinderen uit Kapelle oost (gebied tussen Biezelingsestraat en Vroonlandseweg) en Overtiering komt. Per deelgebied van Kapelle is dit als volgt.
- | | |
|-----------------|-----|
| Biezelingse | 13 |
| Buitengebied | 31 |
| Centrum Kapelle | 101 |
| Eliwerpe | 88 |
| Kapelle Oost | 166 |
| Overtiering | 140 |

Zuidhoek 18
Totaal 557

14. Voor de bestaande woningen is een reconstructieonderzoek uitgevoerd aangezien in het plan een nieuwe aansluiting vanaf het parkeerterrein naar de Vroonlandseweg is opgenomen. Hieruit blijkt inderdaad dat de toename in de geluidsbelasting meer dan afgerond 2 dB bedraagt.
 Aangezien de Vroonlandseweg een 30 km/h weg is hoeft niet wettelijk getoetst te worden en zijn hier dan ook geen wettelijke consequenties aan verbonden. Er dient alleen aangetoond te worden dat nog sprake is van een aanvaardbaar klimaat. De geluidstoename is lager dan de maximaal aanvaardbare geluidstoename van 5 dB. Daarnaast wordt ook de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting op de gevel (63 dB) niet overschreden. Zodoende is sprake van een acceptabel akoestisch klimaat.
15. Binnen het plan zijn naast de woningbouw en de brede school een gemengde bestemming en maatschappelijke bestemming opgenomen. In het bestemmingsplan zal voor de gemengde bestemming, in tegenstelling tot ontwerpbestemmingsplan, een maximaal bouwvlak worden opgenomen van 1.565 m². In het bestemmingsplan zal de berekende verkeersgeneratie hierop worden aangepast. Tevens zal een maximale verkeersgeneratie ten aanzien van de maatschappelijk bestemming worden opgenomen.
16. Binnen het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een asfaltverharding op de Vroonlandseweg. Een klinkerverharding wordt alleen toegepast op de snelheidsremmende voorzieningen op de kruispunten.
17. Het compenseren van water dient in principe in het plangebied te worden opgelost. In het plangebied is hiervoor de oplossing gevonden door langs de Vroonlandseweg een watergang aan te leggen. Verkeerstechnisch levert dit water ook geen onoverkomelijke bezwaren op. Voor het beeld vanaf de Vroonlandseweg zorgt de sloot zelfs voor een meerwaarde.
18. De gemeenteraad heeft voldoende geld beschikbaar gesteld voor de brede school. Voor de verdere ontwikkeling van het gebied is een gebiedsexploitatie opgesteld. In deze gebiedsexploitatie is rekening gehouden met de sanering en de realisatie van de parallelweg. Hiermee kan de gebiedsexploitatie positief worden afgesloten.
19. Zie beantwoording onder punt 2 en onder punt 9.

Zienswijze 4

Samenvatting zienswijze

1. Reclamant geeft aan dat hij zijn privacy kwijt raakt, evenals de rust die nu is doordat de woning van de reclamant omgeven is door boomgaarden. Door de komst van de huizen wordt de privacy aangetast.
2. De komst van de woonhuizen en de brede school zorgt voor een toestroom van verkeer en dat zorgt voor overlast. Daarnaast wordt een doorgaande verbinding voor fietsers en voetgangers gecreëerd.
3. Bij de boomgaard is sprake van een spuitzone. Deze spuitzone is in jurisprudentie vastgelegd op 50 meter voor gevoelige bestemmingen. Woningen zijn gevoelige bestemmingen. Deze afstand moet worden aangehouden tussen de boomgaard en de woningen. In het ontwerpbestemmingsplan is hiermee niet afdoende rekening gehouden. Daarnaast zorgt de bewerking voor geluidsoverlast.
4. Daarnaast is tussen de percelen geen sloot geplaatst. Hierdoor zal veel wateroverlast zijn. Tevens is geen moeite gedaan om de overlast te verminderen door een afscheiding.
5. Door het ontbreken van een afscheiding is de reclamant bang dat onbevoegden zijn perceel betreden en er sprake is van vandalisme.
6. Het vaststellen van het bestemmingsplan leidt tot planschade.

Overwegingen

1. Erkent wordt dat het bestemmingsplan mogelijk beperkingen met zich mee brengt voor de privacy van de reclamant. De gemeente Kapelle heeft hiervoor een verordening voor de tegemoetkoming in planschade. Indien de waarde van een woning daalt als gevolg van een planologische wijziging dan wordt aan de hand van de verordening en de Wet ruimtelijke ordening een verzoek tot planschade behandeld. In artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening is opgenomen dat een ieder die daadwerkelijk schade lijdt in aanmerking komt voor tegemoetkoming in deze schade, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en niet anderszins verzekerd is.
2. Zie beantwoording onder 1.
3. Vanwege de aanwezigheid van de spuitzone wordt conform het onderzoek van de Universiteit van Wageningen rekening gehouden met de spuitzone van de boomgaard. Hierdoor wordt op een halve meter uit de perceelsgrens van de reclamant een wintergroene haag als afscherming van minimaal 2,5 meter hoog worden gerealiseerd. De ligging van de woonbestemming wordt 5 meter uit deze wintergroene haag gelegd.
4. De nieuwe tuinen liggen op de gelijke hoogte van het perceel van de indiener. Om wateroverlast te voorkomen wordt een drainage aangelegd.
5. De gemeente erkent dat het gebied meer toegankelijk wordt. Op de erfgrans zullen palen met draad en een heg worden geplaatst.
6. Zie onder 1.

Advies Veiligheidsregio Zeeland

Samenvatting advies

1. Het aspect externe veiligheid komt niet aan bod in de toelichting van het bestemmingsplan.
2. Op 450 meter vanaf het plangebied ligt de spoorlijn Vlissingen – Bergen op Zoom. Over deze spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Wij adviseren u de verantwoording van het groepsrisico in te vullen, zonder een berekening uit te voeren. Geadviseerd wordt om de zelfredzaamheid en de mogelijkheden voor beheersbaarheid te optimaliseren.
3. Verzocht wordt om in het kader van zelfredzaamheid een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan op te nemen over het toepassen van een uitschakelbare of afsluitbare ventilatie.
4. De veiligheidsregio adviseert om de verkeersvariant zoals deze is opgenomen in figuur 3.6 in het bestemmingsplan te ontwikkelen.

Overwegingen

1. Het aspect externe veiligheid is aan bod gekomen in bijlage 12 bij de toelichting. Gezien de gewenste aanvullingen zal in de toelichting een paragraaf externe veiligheid op worden genomen.
2. De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangevuld.
3. . In het bestemmingsplan wordt hiervoor geen voorwaardelijke verplichting opgenomen. Wel zal dit worden meegegeven aan de ontwerper(s).
4. Dit wordt voor kennisname aangenomen.

3. Aanpassingen bestemmingsplan

17

Naar aanleiding van de zienswijzen worden de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan verwerkt.

Zienswijze 1

- Onderzoek inzake luchtkwaliteit wordt alsnog opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

- Er is een definitieve ontsluitingsvariant gekozen waarbij op het parkeerterrein voor de Mfa eenrichtingsverkeer wordt ingesteld voor het gemotoriseerde verkeer. Op de verbeelding wordt de aansluiting ter hoogte van de woning Vroonlandseweg 70.
- Bij het gebied met de bestemming Groen, aanduiding maatschappelijk met de dubbelbestemming Waarde-Archeologie-1 (dit is het kasteelterrein) komt de functieaanduiding maatschappelijk te vervallen;
- Het begrip speelgelegenheid wordt in de bestemming maatschappelijk in de specifieke gebruiksregels aangepast in speelterrein;
- In de bestemming Maatschappelijk zal de mogelijkheid tot parkeren worden uitgesloten;
- De aanduiding 'parkeerterrein' wordt aangepast en uitsluitend opgenomen voor het parkeerterrein voor de Mfa;
- Voor de bestemming Gemengd wordt een bebouwingsvlak opgenomen van maximaal 1.565 m². In de toelichting van het bestemmingsplan zal de berekende verkeersgeneratie hierop worden aangepast;
- Ter hoogte van de Mfa wordt ten behoeve van de noodzakelijke waterberging, langs de Vroonlandseweg de bestemming Water opgenomen;
- Het aantal bouwlagen van de Mfa wordt vastgelegd op 2. Het gaat om bouwlagen die voor mensen toegankelijk zijn. De technische ruimten maken hier geen onderdeel van uit.

Zienswijze 3

- In de toelichting van het bestemmingsplan zal de juiste figuur inzake de verkeersafhandeling worden opgenomen;
- Er is een definitieve ontsluitingsvariant gekozen waarbij op het parkeerterrein voor de Mfa eenrichtingsverkeer wordt ingesteld voor het gemotoriseerde verkeer. Op de verbeelding wordt de aansluiting ter hoogte van de woning Vroonlandseweg 70;
- Voor de bestemming Gemengd wordt een bebouwingsvlak opgenomen van maximaal 1.565 m². In de toelichting van het bestemmingsplan zal de berekende verkeersgeneratie hierop worden aangepast;

Zienswijze 4

- Aan de noordzijde van het plangebied, daar waar de bestemming Woongebied is opgenomen, zal een strook van 5,50 meter breed worden bestemd als Groen. Dit ten behoeve van het realiseren van een wintergroene haag met schouwstrook waardoor het neerslaan van spuitnevel wordt voorkomen.

Vanwege ambtshalve overwegingen wordt het bestemmingsplan op de volgende onderdelen aangepast.

- De rooilijn van de woningen aan de Vroonlandseweg komt te liggen op 8 meter uit de oostelijke zijde van de sloot. Hiermee wordt een evenwichtiger straatbeeld gecreëerd.
- Ten zuiden van woongebied oost wordt een sloot van 8 meter breed aangelegd en een groenstrook (inclusief grondwal) van 17 meter breed. Met het aanleggen van deze watergang wordt voldoende oppervlaktewater gecompenseerd voor de extra verharding in het gebied.
- De bouwhoogte van de brede school wordt ter plaatse van de beoogde technische ruimte verhoogd tot 11 meter.
- De bestemming Water voor de brede school wordt even breed als voor de woningen aan de Vroonlandseweg. Hiermee wordt een evenwichtiger beeld gecreëerd.
- Het bouwvlak ter plaatse van de sporthal wordt uitgebreid aan de achterzijde om een eventuele kleine uitbreiding van het complex mogelijk te maken.