

Nota van beantwoording zienswijze bestemmingsplan 'Uilehorst 44 en Molenlaan 82a te Honselersdijk'.

Het ontwerpbesluit heeft van 4 september 2015 gedurende 6 weken terinzage gelegen. Naar aanleiding hiervan is door de volgende (rechts)personen zienswijze naar voren gebracht tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Uilehorst 44 en Molenlaan 82a te Honselersdijk':

1. De heer J. Polderdijk en mevrouw J.M. Kassenberg namens de bewoners van Uilehorst, Uilehorst 52, 2675 WS Honselersdijk, bij brief ontvangen op 15 oktober 2015, geregistreerd onder poststuknummer G15-002406.

De zienswijze voldoet aan de in afdeling 6.2 van de Algemene wet bestuursrecht gestelde vereisten en is daardoor ontvankelijk. Onderstaand een beknopte weergave van de zienswijze met daaronder puntsgewijs onze reactie hierop.

De door de heer Polderdijk en mevrouw Kassenberg naar voren gebrachte zienswijze kunnen als volgt worden samengevat:

- (1) De ontsluiting van de nieuwbouwwoningen vindt plaats via de smalle doorgang ter hoogte van Uilehorst 50. Dit is onverantwoord, aangezien het aantal verkeersbewegingen hierdoor toeneemt. Hiermee komt de verkeersveiligheid ernstig in het geding, gezien de smalle voortuinen van 1,5 meter ter hoogte van Uilehorst 46 t/m 62, welke direct aan deze drukke weg liggen. Er ontstaat een zeer gevaarlijke situatie voor het aantal jonge kinderen (10) ter hoogte van Uilehorst 36 t/m 60, aangezien ze nagenoeg vanuit hun woning direct op deze drukke weg zullen komen. De huidig voorgestelde versmalling van de rijbaan en de aanleg van de visuele 'stoepstrook' zijn niet voldoende. Reclamanten geven als alternatief aan de weg vanaf Uilehorst 50 eenrichtingsverkeer te maken en verkeer remmende maatregelen te nemen zoals drempels en een versmalling van de doorgang van de rijbaan. De uitgang kan dan plaatsvinden op de twee volgende mogelijkheden:
 - over het perceel van familie vd Valk wonend aan de Molenlaan 82 naar de Arendshorst, (deze zouden bereid zijn een stuk grond te willen verkopen);
 - of door het aanleggen van een brug richting de Patrijslaan ter hoogte van de flat 'De Fluut', autoverkeer verlaat de wijk dan via de Patrijslaan.
- (2) Reclamant geeft aan dat de huidige parkeerdruk in de wijk met dit bestemmingsplan verder verhoogd zal worden waardoor het huidige gebrek aan parkeerplaatsen verder toe zal nemen. Momenteel bestaat er een overschot van 5 parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Er komen weliswaar extra parkeerplaatsen in de zogenaamde parkeerkoffer, maar deze zullen alleen optimaal benut worden als er eenrichtingstoegang gerealiseerd wordt. Zo niet, dan parkeren de meeste hun auto op de parkeerplaatsen langs de Buizerdhorst om zo lastige parkeermanoeuvres ter hoogte van de smalle toegangsweg bij Uilehorst 50 uit de weg te gaan. Dit zorgt voor een verdere verhoging van de parkeerdruk en verslechtering van de verkeersveiligheid. Reclamanten stellen een tegemoetkoming voor de toename van de parkeerdruk voor door:
 - eenrichtingsverkeer met de toegang naar de nieuwbouwwoningen bij de rijstrook ter hoogte van Uilehorst 54 in te voeren, waardoor het voor de nieuwe bewoners aantrekkelijker is om de auto te parkeren in de koffer binnen het plangebied. Het voorstel van het creëren van eigen parkeerplekken voor een deel van de nieuwe woningen is hier een goede toevoeging op, maar werkt alleen bij handhaving door de gemeente;
 - het aanleggen van extra parkeerplaatsen rond de glas/plastic/kledingbakken langs de Buizerdhorst zorgt voor een verdere verlaging van de parkeerdruk, waardoor ook in de toekomst de mogelijkheid tot het parkeren van de auto blijft bestaan.
- (3) De doorgang naar het bestemmingsplan ter hoogte van de Uilehorst 54 is niet geschikt voor zwaar bouwverkeer. Dit gezien de smalle doorgang in combinatie met de broze grond. Afgelopen jaren zijn er bij meerdere woningen op de Uilehorst verzakkingen geweest met onder andere gebarsten leidingwerk tot gevolg. Het is zeer aannemelijk dat er verzakkingen optreden of schade aan diverse woningen zal ontstaan door zwaar bouwverkeer dat gebruik maakt van deze doorgang, hetgeen ook waardevermindering van de huidige woningen tot gevolg zal hebben. Ook is het aannemelijk dat het heien van de heipalen voor de nieuwe woningen zal

zorgen voor schade aan de direct omliggende woningen, gezien de beperkte ruimte en de broze grond. Als oplossing ziet reclamant het volgende:

- bij het aanleggen van een brug ter hoogte van de flat 'De Fluut' met aansluiting op de Patrijslaan ondervinden de huidige woningen geen last van bouwverkeer. Tevens zal ook de oplossing voor het eenrichtingsverkeer gerealiseerd zijn;
- door het boren van de heipalen zal er minder schade aan direct omliggende woningen optreden.

Reclamant neemt tevens aan dat aanvullende afspraken rondom bouwwerkzaamheden gemaakt zullen worden zoals schouwing van de bestaande woningen en het aanpassen van het hekwerk in de poort achter Uilehorst 32 t/m 42.

Ten aanzien van deze zienswijze wordt het volgende opgemerkt:

Ad.1. In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de ontsluiting van de nieuwbouwwoningen via de Uilehorst plaatsvindt. Tijdens de planvorming omtrent dit bestemmingsplan heeft er een gedegen afweging plaatsgevonden op grond van de bepalingen uit het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte).

Het CROW heeft kencijfers opgesteld voor de verkeersgeneratie van verschillende functies. Van belang hierbij is ook de ligging van de functie. Westland is gecategoriseerd als matig stedelijk gebied, en de locatie ligt in de "rest bebouwde kom".

Het bijbehorende kencijfer voor de te realiseren woningen (koop, tussen-/hoekwoning) bedraagt volgens het CROW tussen de 6,7 en 7,5 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal per woning. Aangezien er 12 grondgebonden rij- en hoekwoningen komen, zijn er als gevolg van deze ontwikkeling dan ook in totaal tussen de 81 en 90 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal te verwachten. Er wordt vanuit gegaan dat op de drukste momenten, in een spitsuur, 10% van de totale verplaatsingen plaats vindt. Dit komt neer op 8 tot 9 motorvoertuigen per uur in de spits. Omgerekend betreft dit 1 auto per 6,5 tot 7.5 minuut in de spits. Buiten de spitsperioden zal het aantal verkeersbewegingen als gevolg van deze ontwikkeling nog lager zijn.

Om de toename van het verkeer te bepalen, is het ook relevant om te kijken naar de voormalige functie van het terrein. Voorheen zat hier een basisschool en later een kinderdagverblijf. Voor een kinderdagverblijf bedraagt de verkeersgeneratie volgens het CROW tussen de 32,2 en 37,7 gemotoriseerde verkeersbewegingen per 100m² per etmaal. Gezien de verkeerssituatie ter plekke (doodlopende straat en beperkt aantal parkeerplaatsen) is het niet reëel te veronderstellen dat in de voormalige situatie alle verkeersbewegingen via het betreffende stuk van de Uilehorst hebben plaats gevonden. Toch zal ook als gevolg van de voormalige functie verkeer door de straat hebben gereden. Het is echter lastig te bepalen hoe veel dit in de praktijk precies zal zijn geweest. De toename van het verkeer op dit deel van de Uilehorst zal dus lager zijn dan de hierboven berekende intensiteiten, al is het niet precies te bepalen hoeveel lager dit zal zijn. Echter, voor de conclusie maakt dit geen verschil. Ook als het verkeer met de berekende intensiteiten zal toenemen, betreft het daarmee een beperkt aantal verkeersbewegingen welke nog acceptabel is.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid ter hoogte van de woningen aan de Uilehorst die een kleine voortuin hebben, is tijdens de bijeenkomsten met de omwonende aangegeven dat de toegangsweg naar het plangebied met twee wegversmallingen en een aandacht strook zal worden ingericht. Dit om het verkeer zo ver mogelijk van de woningen te geleiden en de snelheid binnen het woonerf te beperken en zo een veiligere situatie te creëren voor de kinderen. We verwachten hierdoor en ook gelet op de beperkte rechtstand geen hoge snelheden. Gezien de beperkte rechtstand passen we hier niet bij voorbaat drempels toe. Mochten er in de toekomst toch problemen blijken, dan kunnen we alsnog aanvullende maatregelen zoals een drempel/drempels bekijken.

Gelet op de toename van de verkeersbewegingen zijn de maatregelen die getroffen worden zoals hierboven beschreven voor wat betreft het terugdringen van de snelheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid naar onze mening afdoende om het plan te kunnen realiseren. Het toepassen van eenrichtingsverkeer en de suggesties voor een andere uitgang voor het verkeer zoals voorgesteld door reclamant zijn dan ook naar onze mening niet noodzakelijk om de verkeersveiligheid voor dit plan te kunnen waarborgen.

Ad. 2. Het is vaste jurisprudentie dat een ontwikkelaar van een project voldoende extra parkeerplaatsen moet realiseren om aan de toename van de parkeerbehoefte te kunnen voldoen. Wij zijn ons bewust van de huidige parkeerdruk in de wijk, maar conform jurisprudentie kan een eventueel historisch tekort dus niet op de ontwikkelaar worden afgewenteld. Voor de bouw van de 12 grondgebonden eengezinswoningen dienen er op grond van de parkeernorm zoals vastgesteld in het Westlands Verkeers en Vervoersplan 23 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Zoals aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan worden ook de 6 bestaande parkeerplaatsen ter hoogte van de Uilehorst teruggebracht in het plangebied waardoor er in totaal 29 parkeerplaatsen worden aangelegd. Hiermee worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om in de toename van de parkeerbehoefte te voorzien. Het plan voldoet hiermee aan het beleid omtrent parkeren. De stelling van reclamant dat de parkeerplaatsen in de 'koffer' binnen het plangebied alleen optimaal benut zullen worden als er eenrichtingsverkeer wordt toegepast, onderschrijven wij niet. De ervaring leert dat bewoners hun auto graag zo dicht mogelijk bij hun woning willen parkeren. Wij hebben dan ook niet de verwachting dat de parkeerplaatsen in de 'koffer' niet gebruikt zullen worden, immers hoeven er geen moeilijke verkeersmanoeuvres plaats te vinden om deze te bereiken en zijn de parkeerplaatsen ruim gemaatvoerd waardoor je hier makkelijk in en uit kan rijden.

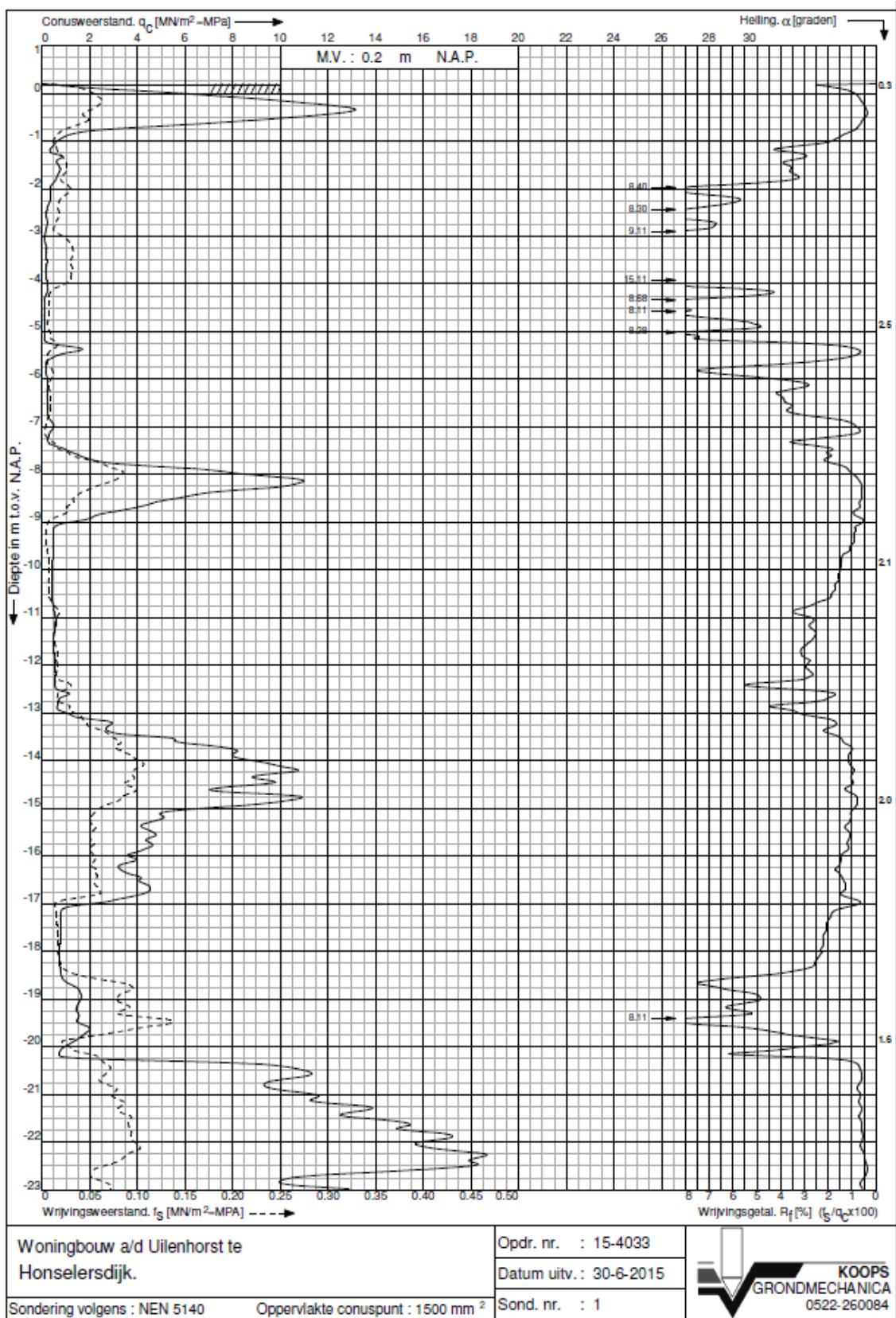
Voor wat betreft de parkeerplaatsen op eigen terrein, is tijdens de bijeenkomsten aan de omwonende reeds aangegeven dat bij de inrichting van deze plaatsen rekening gehouden wordt met het ook daadwerkelijke gebruik van deze parkeerplaats. Tevens zal er in het koopcontract vastgelegd worden dat deze plekken ook als dusdanig gebruikt dienen te worden met een daarbij behorende boeteclausule.

Het plan voldoet aan de parkeernorm. Tevens worden er diverse maatregelen getroffen ten behoeve van de verkeersveiligheid en het terugdringen van de snelheid. Gelet op bovenstaande zien wij dan ook geen aanleiding om extra maatregelen te treffen of extra parkeervoorzieningen aan te leggen ten behoeve van dit bouwplan.

Ad.3. De aan- en afvoerwegen van bouwverkeer maken onderdeel uit van het veiligheidsplan dat door de ontwikkelaar aangeleverd moet worden. Deze voorwaarde is als onderdeel opgenomen in de omgevingsvergunning. Hierover hebben reeds gesprekken plaatsgevonden tussen de gemeente en de ontwikkelaar. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat er momenteel overleg plaatsvindt tussen hen en de familie vd Valk wonend aan de Molenlaan 82. Dit omdat de familie vd Valk voornemens is om de kavel aan de Molenlaan te ontwikkelen. De werkzaamheden die hieruit voortvloeien zouden door de ontwikkelaar uitgevoerd kunnen worden. Dit zou betekenen dat er voor wat betreft het bouwverkeer een mogelijkheid ontstaat om te ontsluiten via de kavel van de familie vd Valk. De definitieve route van het bouwverkeer zal door de ontwikkelaar als zijnde het veiligheidsplan bij de gemeente ingediend worden voor aanvang van de bouwwerkzaamheden.

Voor wat betreft het heien, de schouw voor de bestaande woningen en de afspraken omtrent het hekwerk ter hoogte van Uilehorst 32 t/m 42 kan worden aangegeven dat deze verantwoordelijkheid bij de ontwikkelende partij ligt. Voor de afspraken omtrent het hekwerk kunnen wij geen uitspraken doen, dit is aan de ontwikkelaar om hierover afspraken te maken met de betreffende bewoners.

De verplichting van een schouw wordt meestal door de verzekeraars opgelegd voor bebouwing binnen een straal van 15 meter van het hekwerk, maar ook als die niet geëist wordt valt eventuele schade wel onder de (verplichte) CAR verzekering van de aannemer. In onderstaande grafiek is te zien dat de bovenste meter van het kavel een stevige laag is die ligt bovenop een slappe laag van ca. 20 m met een enkel klein weerstandsgebiedje op 8 m en 14 m diepte. De laag is zo dun dat alleen al het eigen gewicht van de paal voldoende kan zijn om die te doorboren (dus zonder één klap van het blok). Indien nodig kan in de buurt van de belendingen (handmatig) voorgeboord worden. Als de paal door de bovenste meter is (dat is de laag waar het verkeer trillingen veroorzaakt en waar de huisaansluitingen in liggen) dan kan die paal bijna ongehinderd naar de diepte waarop hij komt te staan. Het heien zal dus gelet op bovenstaande weinig hinder en trillingen veroorzaken. Schade aan belendingen ligt niet in de verwachting. 100% zekerheid is er niet, maar daarom is er een verzekering.



Conclusie ten aanzien van de door de heer Polderdijk en mevrouw Kassenberg naar voren gebrachte zienswijze, mede namens de bewoners van de Uilehorst:

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan 'Uilehorst 44 en Molenlaan 82a te Honselersdijk' te herzien dan wel aan te vullen. De bepalingen omtrent bouwverkeer maken onderdeel uit van de omgevingsvergunning en het uitvoeren van een schouw vooruitlopend op de bouwwerkzaamheden is aan de ontwikkelaar zoals hierboven omschreven.

Voorstel

Deze ingediende zienswijze van de heer Polderdijk en mevrouw Kassenberg, namens de bewoners van de Uilehorst ongegrond te verklaren.