

Registratienummer : 2018-00857 / 18Z.000220
Onderwerp : Nota van beantwoording zienswijzen De Kreek

NOTA BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERP BESTEMMINGSPLAN "De Kreek"

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota beantwoording zienswijzen met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan "De Kreek" dat vanaf 10 november 2017 tot 22 december 2017, gedurende zes weken, ter visie heeft gelegen. Het bestemmingsplan "De Kreek" vervangt een deel van het vigerende bestemmingsplan "Lookwest-Noord 2013". Er wordt concrete invulling gegeven aan de uit te werken bestemming Wonen 1 en 2 uit het vigerende plan. Door het nieuwe bestemmingsplan is het mogelijk grondgebonden woningen met parkeren op maaiveld te realiseren en twee appartementencomplexen. Een ieder kan gedurende de termijn van ter visie ligging naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijzen naar voren brengen.

2 Zienswijze

- 2.1 **2017-67174** E-mail van 15 november 2017, ontvangen 15 november;
- 2.2 **2017-70647** E-mail van 18 december 2017, ontvangen 18 december 2017;
- 2.3 **2017-70651** E-mail van 18 december 2017, ontvangen 18 december 2017 namens 12 bewoners van appartementencomplex 'De Kade' in Den Hoorn
- 2.4 **2017-71294** E-mail van 21 december 2017, ontvangen 21 december 2017;

In de notitie Verkeer bijlage 8 van het bestemmingsplan staat dat er verkeersoverlast is als gevolg van sluipverkeer. Dit riep vragen op. Op het onderdeel verkeer is een aanvullend verkeerskundig onderzoek gedaan. Wij voegen de notitie 'Aanvullend onderzoek Verkeersaspecten' voor woningbouw ontwikkeling de Kreek dd. 29 januari 2018 als bijlage toe aan het bestemmingsplan.

De algemene conclusie is dat door het extra verkeer over de bestaande wegen nergens een overschrijding zal plaatsvinden van de maximaal toelaatbare intensiteit van de woonstraten zoals vastgesteld in het Verkeersplan Den Hoorn 2017.

2.1 Inhoud zienswijze 1 (2017-67174)

1 onderdeel 1

Het is onduidelijk hoe sluipverkeer wordt voorkomen. In de 'Notitie Verkeer' wordt gewezen op een gevaar voor een ongewenste verkeerstoename door sluipverkeer en wordt aanbevolen hiertegen maatregelen te nemen. De te nemen maatregelen ontbreken.

Daarbij zijn de aannames in de notitie dat minder dan de helft van het verkeer de sluiproute zou nemen onwaarschijnlijk. Verwacht mag worden dat het overgrote deel van het verkeer zonder maatregelen voor de sluiproute zal kiezen. Zelfs van en naar de snelweg zal de sluiproute voor een flink deel van de woningen aantrekkelijk zijn.

Reactie gemeente 1 onderdeel 1

De notitie 'Verkeersaspecten' toont voldoende aan dat de toename aan verkeer dat ontstaat door het plan, afgewikkeld kan worden op de bestaande infrastructuur. Het plan voldoet daarmee aan het verkeersplan voor Den Hoorn.

Uit de praktijk moet blijken hoe het verkeer uiteindelijk zijn route kiest en of daar maatregelen tegen genomen moeten worden. De uitwerking van maatregelen in het bestaande wegennet hoort niet in het bestemmingsplan thuis.

De route over de Keizerin en de Achterdijkshoorn is geen sluiproute, maar een reguliere buurt/wijkverbinding die bijdraagt aan de ontsluiting van de buurt en vooral door aan- en

omwonenden wordt gebruikt. De toename aan verkeer door De Kreek ervaren omwonenden als overlast omdat het drukker wordt in de straat. Het verkeer neemt weliswaar toe, maar zal niet over algemeen gestelde normen heengaan. De toename past binnen de uitgangspunten zoals die zijn vastgelegd voor 30km woonstraten in het verkeersplan Den Hoorn uit 2017.

De realisatie van de Zuidhoornseweg en het daarmee vervallen van de rechtstreekse verbinding Woudseweg-A4 zorgt voor een lagere verkeersintensiteit op de route Woudseweg en Hoornseweg. Dit heeft een positief effect doordat het verkeer vanuit de Victoria gemakkelijker de wijk kan verlaten richting de Woudseweg.

Conclusie:

De notitie 'Aanvullend onderzoek Verkeersaspecten' onderschrijft dat de bestaande wegenstructuur de afwikkeling van het verkeer aankan. De notitie nemen wij integraal over in het bestemmingsplan.

1 onderdeel 2

Voorgesteld wordt om de autobrug ter hoogte van de Keizerin te vervangen door een fietsbrug zodat sluipverkeer onmogelijk wordt (wel voor hulpdiensten toegankelijk) en aanvullende maatregelen op de Achterdijkhoorn tegen sluipverkeer te treffen.

Reactie gemeente 1 onderdeel 2

De autobrug ter hoogte van de Keizerin vervangen door een fietsbrug is niet wenselijk. In het stedenbouwkundig plan is ontworpen dat er één hoofdontsluitingsroute door het plangebied loopt dat er voor zorgt dat het gebied op twee punten wordt ontsloten. Het verkeer verdeelt zich over die twee ontsluitingen. Een hoofdontsluitingsroute in de vorm van een doodlopende weg is vanuit verkeerstechnisch oogpunt en vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk.

Conclusie:

Dit onderdeel leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1 onderdeel 3

Het is onduidelijk hoe overlast in de bestaande woonwijk door bouwverkeer wordt voorkomen.

Reactie gemeente 1 onderdeel 3

Met een bestemmingsplan legt de gemeente de functie (gebruik) van gronden en bouwregels voor gebouwen vast. Het daadwerkelijk realiseren van de bebouwing en het daarbij mogelijk gepaarde gaande overlast van bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Dit wordt geregeld in omgevingsvergunningen. Daarin maken wij afspraken met de ontwikkelaar over het bouwverkeer en de te volgen bouwroute. De gemeente legt de bouwwegen aan en zorgt dat het bouwverkeer voor de Kreek gebruik maakt van een tijdelijk aansluiting via de busbaan/Harnaschdreef. De bestaande wijk wordt daardoor niet belast met bouwverkeer.

Conclusie:

Dit onderdeel leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Inhoud zienswijze 2 (2017-70647)

2 onderdeel 1

In de notitie van bijlage 8 van het bestemmingsplan staat aangegeven dat de woonstraat Keizerin overmatig belast wordt vanwege verkeerstoename. Er is niet vermeld dat eenzelfde overmatige belasting is te verwachten voor de Juttepeer via Victoria naar Woudeseweg wat ook zal gebeuren als voorgelegde plannen ongewijzigd voortgezet worden.

Reactie gemeente 2 onderdeel 1

Een routekeuze door automobilisten via Juttepeer is niet logisch vanwege de geprojecteerde zuidelijke aansluiting van De Kreek ter hoogte van Keizerin. Zie voor uitgebreide beantwoording de notitie 'Aanvullend onderzoek verkeersaspecten'

Conclusie:

Dit onderdeel leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

2 onderdeel 2

Er wordt geen aandacht besteed aan het forenzenverkeer dat via de A4 oprit 13 'Den Hoorn' over zowel de Keizerin als de Juttepeer zal gaan rijden van de Kreek naar de Woudseweg als ook in omgekeerde volgorde. Deze verkeersdruk van forenzen van/naar de A4 is intenser dan het verkeer van De Kreek van/ naar het centrum van Den Hoorn.

Reactie gemeente 2 onderdeel 2

Zie reactie zienswijze 1 onderdeel 1.

Conclusie:

De notitie 'Aanvullend onderzoek Verkeersaspecten' onderschrijft dat de bestaande wegenstructuur de afwikkeling van het verkeer aankan. De notitie nemen wij integraal over in het bestemmingsplan.

2 onderdeel 3

De uitwerking van het voorkomen van verkeersproblemen in het bestaande wegennet is erg beperkt in het plan. Een grondige analyse in het voorkomen van extra verkeersdruk op Keizerin en Juttepeer is achterwege gebleven.

Reactie gemeente 2 onderdeel 3

De notitie 'Aanvullend onderzoek Verkeersaspecten' toont voldoende aan dat de toename aan verkeer dat ontstaat door het plan, afgewikkeld kan worden op de bestaande infrastructuur.

Conclusie:

De notitie 'Aanvullend onderzoek Verkeersaspecten' onderschrijft dat de bestaande wegenstructuur de afwikkeling van het verkeer aankan. De notitie nemen wij integraal over in het bestemmingsplan

2 onderdeel 4

Er wordt voorgesteld de Kreek te ontsluiten op de Harnaschdreef en hier een pragmatische veilige oplossing voor te bedenken.

Reactie gemeente 2 onderdeel 4

Naast verkeerstechnische en veiligheidstechnische bezwaren leidt een ontsluiting via de Harnaschdreef ook voor bewoners uit de bestaande wijk Lookwest tot een mogelijkheid door de nieuwe wijk te rijden. Voor uitgebreide beantwoording verwijzen wij u naar de notitie 'Aanvullende onderzoek verkeersaspecten'.

Conclusie:

Dit onderdeel leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

2 onderdeel 5

Het tijdelijk of permanent sluiten van Oomskind, Juttepeer en Keizerin aan de zijde Achterdijkshoorn maakt het voor de genoemde woonstraten aanzienlijk lastiger om de A4 oprit 12 Den Haag Zuid te bereiken.

Reactie gemeente 2 onderdeel 5

Uit de praktijk moet blijken hoe het verkeer uiteindelijk zijn route kiest en of daar maatregelen tegen genomen moeten worden. De uitwerking van maatregelen in het bestaande wegennet hoort niet in het bestemmingsplan thuis.

Conclusie:

Dit onderdeel leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Inhoud zienswijze 3

3 onderdeel 1

Bewoners van het bestaande naastgelegen appartementencomplex zien graag dat het te realiseren hoogteobject aan de noordkant zo ver mogelijk aan de zuidkant van het daarvoor bestemde bouwvlak wordt geplaatst en zo ver als mogelijk van het bestaande appartementencomplex vandaan.

Reactie gemeente 3 onderdeel 1

Er is overleg gevoerd met de bewoners van het bestaande appartementencomplex. Op basis van de gesprekken is het appartementencomplex zo ver als mogelijk van het bestaande appartementencomplex geplaatst in de richting van de Harnaschdreef. Het is mogelijk om het appartementencomplex zuidelijker te plaatsen in het bouwvlak. In het bestemmingsplan passen wij het bouwvlak hierop aan, zodat het appartementencomplex aan de zuidkant wordt gerealiseerd.

Conclusie:

Dit onderdeel leidt tot een aanpassing van het bouwvlak in de verbeelding.

3 onderdeel 2

De bewoners van het bestaande naastgelegen appartementencomplex vragen de maximale hoogte van het hoogteobject in het bestemmingsplan te verlagen van 22 meter naar 15 meter. Dit is gelijk aan de hoogte van hun appartementencomplex.

Reactie gemeente 3 onderdeel 2

Het geldende bestemmingsplan laat een bouwhoogte toe van 22 meter. Het voorliggende bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming. Op basis van de gesprekken met de bewoners kozen wij voor een rank hoog gebouw van 22 meter hoog, in plaats van een breder gebouw van 15 meter hoog. Zodat de bewoners van de bestaande appartementen op de noordwesthoek nog langs het nieuwe gebouw kunnen kijken.

Een bezonningsstudie wijst uit dat de schaduwwerking van het nieuwe gebouw van 22m op het bestaande gebouw voornamelijk in de maanden september tot en met maart aan het eind van de middag speelt. In de zomermaanden is er geen sprake van schaduwwerking. De appartementen die ten gevolge van het nieuwe gebouw schaduwwerking ervaren, hebben in de periode september t/m maart nog steeds minimaal 7 tot 8 uur zon per dag. Ook bij een gebouw van 15 meter hoogte is er in deze periode schaduwwerking.

Conclusie:

Dit onderdeel leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Inhoud zienswijze 4

4 onderdeel 1

Het verkeersplan van de nieuwe wijk De Kreek heeft ontsluitingen via de Gantel aan de noordkant, de Achterdijkshoorn aan de oostkant en via de Keizerin en Juttepeer aan de Zuidoostkant. De angst bestaat dat het verkeer naar Delft de route Keizerin neemt en omdat deze straat zoveel verkeer niet aankan, dat men ook via de Juttepeer gaat rijden. De andere routes zijn erg om.

Reactie gemeente 4 onderdeel 1

Zie reactie zienswijze 1 onderdeel 1 en zienswijze 2 onderdeel 1.

Conclusie:

De notitie 'Aanvullend onderzoek Verkeersaspecten' onderschrijft dat de bestaande wegenstructuur de afwikkeling van het verkeer aankan. De notitie nemen wij integraal over in het bestemmingsplan.

4 onderdeel 2

Voorgesteld wordt om het verkeer via de Harnaschdreef te ontsluiten. In ieder geval dat men in noordelijke richting de Kreek kan bereiken. In die situatie is het oversteken van de Harnaschdreef niet nodig. Dit scheelt al veel auto's door de Keizerin en Juttepeer.

Reactie gemeente 4 onderdeel 2

Zie reactie gemeente zienswijze 2 onderdeel 4

Conclusie:

Dit onderdeel leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.5 Ambtelijke wijzigingen

- In de algemene regels van het bestemmingsplan nemen wij de standaard 10 % afwijkingsregel op ten gunste van de flexibiliteit in het plan. Beperkte afwijkingen bij de vergunningverlening vangen wij hiermee op;
- In de regels over de toegestane inhoudsmaat vervangen wij het begrip woning door hoofdgebouw. Dit heeft te maken met de mogelijkheden voor aan- en uitbouwen;
- Voor een woning met een plat dak is een goothoogte van 6m of 9m te weinig om twee of 3 verdiepingen te realiseren vanwege de constructiedikte van het platte dak. Wij voegen een aparte regel toe voor de goothoogte van platte daken;
- Wij voegen de regel toe dat kamergewijze verhuur niet is toegestaan. De woningen zijn bedoeld voor reguliere bewoning.
- Wij passen de aanduidingsregels wetgevingszone – waterberging aan naar aanleiding van een extra aanvulling van het aspect waterhuishouding door het adviesbureau Tauw. Het maximale percentage aan verharding veranderen wij naar minimaal te realiseren m³ waterberging;
- De regels voor de hoogte van beschoeiing bij het water / groen scherpen wij aan.
- Het hogere grenswaardenbesluit is gewijzigd. Het bestemmingsplan passen wij hierop aan.

Midden-Delfland, 6 februari 2018

Burgemeester en wethouders van Midden-Delfland,
de secretaris, de burgemeester,

M.A.I. Born

A.J. Rodenburg