

**Nota van beantwoording zienswijzen
Bestemmingsplan Koninginnehof**

datum
10 februari 2020
versie
ontwerp
Auteur(s)
Team SO

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Koninginnehof heeft overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening, vanaf 26 november 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Het plan voorziet in de bouw van 49 woningen in Zuidland.

Er is één zienswijze binnen de termijn ingediend. Hieronder volgt de behandeling van de zienswijze. De behandeling van de zienswijze is openbaar. De zienswijze is bijgevoegd maar wel geanonimiseerd.

Op 28 januari 2020 heeft een hoorzitting plaatsgevonden met wethouder Bal aanwezig was. Hiervan is verslag gemaakt. Daar waar nodig zijn de vragen van betrokkene verwerkt in de behandeling van de onderstaande schriftelijke zienswijze.

1.Zienswijze - Inhoud

Aangegeven wordt dat de uitrit van het centrale parkeerterrein op de Emmastraat ongewenst is en wordt voorgesteld deze plaats te laten vinden via de Julianastraat. Ook wordt aangegeven dat de verbreding van wegen zoals aangegeven niet is terug te vinden in het bestemmingsplan.

In het gesprek van 28 januari 2020 is door betrokkene gevraagd naar een eventuele verbreding van de wegen.

Reactie:

In het oorspronkelijke plan lag de ontsluiting op de Emmastraat ongeveer ter hoogte van de doorsteek richting het Oranjeplein. Mede naar aanleiding van reacties is gekozen voor een ontsluiting op de Emmastraat dicht bij de Julianastraat. Op deze manier kan vrijwel direct de Julianastraat worden bereikt zonder dat verkeer vanaf het parkeerterrein over een grotere afstand gebruik maakt van de Emmastraat. De ontsluiting op de Emmastraat ligt op circa 25 meter van het kruispunt met de Julianastraat. Binnen deze 25 meter wordt de Emmastraat verbreed zodat er voldoende ruimte beschikbaar is voor verkeer in twee richtingen. Ook het effect op het fietsgebruik door de Emmastraat blijft hierdoor beperkt.

Ontsluiting van het centrale parkeerterrein op de Julianastraat is wel onderzocht maar stuit op programmatische en stedenbouwkundige bezwaren. Door de flauwe buiging in de Julianstraat ter hoogte van het plangebied is gekozen voor twee losse bouwblokken die in een flauwe hoek ten opzichte van elkaar staan. De bouwblokken worden van elkaar gescheiden door een smalle doorgang. Om deze doorgang op een veilige wijze geschikt te maken voor ontsluiting van het parkeerterrein voor auto's is een aanzienlijke verbreding noodzakelijk. Dit heeft consequenties voor het bouwprogramma waardoor minder woningen kunnen worden gerealiseerd en dat zou tevens leiden tot een niet gewenste onderbreking in de stedenbouwkundig gewenste bebouwingslijn langs de Julianastraat. De ontsluiting van het centrale parkeerterrein is zorgvuldig gekozen.

Gelet op de vraag of de wegen zullen worden verbreed kan ontkennend worden geantwoord. Er is geen sprake van daadwerkelijke verbreding van wegen. De wegprofielen worden aangepast. Dit betekent in dit geval dat de parkeersituatie wordt gewijzigd naar langsparkeren. Dit is naar onze mening ook veel veiliger. Er wordt ook extra langsparkeren toegevoegd.

Het stedenbouwkundig plan is vertaald op de verbeelding van het bestemmingsplan. Hiermee is de beoogde nieuwe situatie ons inziens voldoende geborgd.

2-Zienswijze - Inhoud

Aangegeven wordt dat door het toevoegen van de woningen de parkeerdruk en verkeersdruk zal toenemen. Er zijn volgens betrokkene onvoldoende parkeerplaatsen opgenomen in het bestemmingsplan en de parkeersituatie zou nog krappere worden dan nu al aanwezig.

Verder zou het realiseren van haaksparkeren een betere oplossing zijn. Tot slot is het parkeren ten behoeve van de kerk niet meegenomen.

Reactie:

Ten aanzien van het parkeren wordt ruimschoots voldaan aan de huidige parkeernormering. Dit is uitgebreid toegelicht in het bestemmingsplan.

Het centrale parkeerterrein aan de achterzijde van de bouwblokken beschikt over 43 parkeerplaatsen. In het projectgebied worden tevens langs bestaande omringende wegen en buiten het huidige straatprofiel 38 nieuwe langspaarkeerplaatsen gerealiseerd. Hierdoor wordt het straatprofiel niet krappier maar juist overzichtelijker. De extra parkeerplaatsen liggen allemaal aan de zijde van het plangebied zodat huidige bewoners gewoon voor de deur hun huidige parkeerruimte (langsparkeren) behouden. Het plan bevat in totaal 81 nieuwe parkeerplaatsen.

De parkeernormen voor de beoogde ontwikkeling zijn op basis van de meest recente CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (uitgave december 2018) bepaald. Op basis van deze gegevens zijn 76 parkeerplaatsen benodigd. Dit betekent dat ruimschoots aan de norm wordt voldaan.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie van het hele plan wordt opgemerkt dat de extra verkeersgeneratie van de totale ontwikkeling beperkt is ten opzichte van de voormalige situatie met woningen en een school. Deze beperkte toename kan goed worden opgevangen op de Emmastraat en Julianastraat, zeker met het oog op de in het plan opgenomen aanpassingen in de profielen. Door de sloop van de school en de keuze voor vooral seniorenwoningen zijn tevens (spits) piekmomenten, waaronder piekmomenten die samenhangen met de schooltijden, minder aan de orde.

Er is bewust niet (meer) gekozen voor haaks parkeren langs de omringende wegen omdat dit juist tot gevaarlijke situaties kan leiden bij in- en uitparkeren. De parkeervraag van de kerk is niet in de beschouwing meegenomen. Een nieuw plan hoeft ook niet een eventueel bestaand parkeerprobleem op te lossen. Overigens mag wel worden aangenomen dat door het grotere aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie (vooral in het middengebied) er op bepaalde tijden meer ruimte voor parkeren bij de kerk zal ontstaan.

3 – Zienswijze – Inhoud

Er is in het bestemmingsplan aangegeven dat de toename van de verharding wordt gecompenseerd door fase 1. Dit is volgens betrokkene niet relevant. Verder wordt in de berekening geen rekening gehouden met optionele uitbouwen.

In het gesprek op 28 januari 2020 heeft betrokkene gevraagd naar peilgebieden en berekeningen.

Reactie

Fase 1 (Hart van Zuidland) en fase 2 (Koninginnehof) zijn altijd als één ontwikkeling gezien ondanks het feit dat deze plannen niet tegelijkertijd zijn ontwikkeld. Het is echter niet noodzakelijk dat er ook één bestemmingsplan wordt opgesteld.

Er bestaat ook een directe link tussen het woonzorgcomplex aan de noordwestzijde van de Julianastraat en de beoogde ontwikkeling aan de zuidoostzijde van de Julianastraat.

In bijlage 2 en 3 van de toelichting van het bestemmingsplan is de berekening van de oppervlakteverharding voor Koninginnenhof en Hart van Zuidland opgenomen. Met het Waterschap Hollands Delta is contact opgenomen om een kaart te krijgen van deze peilgebieden. Deze kaart wordt toegezonden aan betrokkene om meer duidelijkheid te verkrijgen over deze peilgebieden. Deze kaart maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan maar wordt normaliter gebruikt door het waterschap om de peilgebieden te onderscheiden.

Uitgaande van het vorenstaande is het terecht en ook niet ongebruikelijk dat eventuele watercompensatie vanuit de totale ontwikkeling wordt berekend. Relevant daarbij is dat beide gebieden in hetzelfde peilgebied liggen. De berekening is op de gebruikelijke wijze uitgevoerd en ook akkoord bevonden door de waterbeheerder. Er is geen noodzaak om de vergunningsvrije onderdelen mee te nemen in de berekening.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4- Zienswijze – Inhoud

Betrokkene is blij met de aanvullende voorzieningen voor nest- en verblijfsplaatsen, maar blijft bij zijn mening dat het flora en fauna-onderzoek niet secuur is uitgevoerd.

Ook neemt het oppervlakte groen in het plangebied af en vindt het maaien niet plaats zoals beschreven.

Reactie

Ten behoeve van de planontwikkeling is ecologisch onderzoek uitgevoerd, al vóór de sloop van de school en de seniorenwoningen. Omdat tijdens het uitgevoerde onderzoek geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen, gierzwaluw en huismus waren aangetroffen, is de bebouwing gesloopt. Het onderzoek is uitgevoerd conform het vleermuisprotocol en de richtlijnen uit de soortenstandaarden.

Bij het uitvoeren van het onderzoek is in eerste instantie gekeken naar alle beschermde planten- en diersoorten. Voor verschillende nationaal beschermde soorten (o.a. de gewone pad, haas, huisspitsmuis, konijn en egel) heeft de provincie Zuid-Holland echter een algemene vrijstelling verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Daarom is alleen aanvullend onderzoek verricht voor de vleermuis, gierzwaluw en huismus, vanwege de mogelijke aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen.

Omdat geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuis, gierzwaluw en huismus zijn aangetroffen, kon de sloop plaatsvinden en is de initiatiefnemer niet verplicht om in de nieuwbouw maatregelen te nemen in de nieuwbouw.

De Zes Kernen heeft echter aangegeven de mogelijkheden te verkennen om op een aantal plaatsen natuurinclusief te bouwen. Het belangrijkste doel daarvan is het aanbieden van een aantal nestplaatsen voor huismussen en gierzwaluwen door het aanbrengen van speciale inmetstelstenen en/of het opschuiven van de vogelschroot en het realiseren van nieuwe verblijfplaatsen voor vleermuizen door het toegankelijk maken van de spouwmuur en/of het inmetselen van speciale vleermuisstenen.

Ten opzichte van de eerdere situatie neemt de hoeveelheid groen inderdaad af en neemt de oppervlakteverharding toe. In het ontwerp wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met een groene invulling, maar ook met voldoende parkeren. Bij planontwikkeling moeten verschillende

belangen tegen elkaar worden afgewogen. Zoals eerder aangegeven worden wel de mogelijkheden voor natuurinclusief bouwen bekeken.

Ten aanzien van het maaien van de tijdelijke situatie wordt opgemerkt dat dit weliswaar niet altijd kon worden uitgevoerd als beoogd/besproken, maar dat dit verder geen consequenties heeft voor het bestemmingsplan. Dit is geen onderdeel dat in het bestemmingsplan kan worden geregeld.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5- Zienswijze-Inhoud

Betrokkene geeft aan dat de voorgestelde bebouwing niet past binnen de wijk. Het gaat daarbij zowel om de kleur, als de hoogte. Dit zou ook leiden tot waardevermindering van bestaande bebouwing.

Reactie

Het bouwplan betreft nieuwbouw binnen een bestaande wijk. De nieuwe bebouwing dient aan nieuwe eisen te voldoen en kan –zoals betrokkene ook aangeeft- daarom geen kopie zijn van de oudere woningen in de omgeving. De kleurstelling van bebouwing wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan, maar is onderwerp van welstandstoetsing op basis van welstandsbeleid. De welstandscommissie heeft positief geadviseerd over het plan.

De verkaveling van de nieuwbouw is weliswaar anders dan de oude situatie, maar de structuur van de wijk wordt niet gewijzigd. De afstemming tussen bestaand en nieuw heeft vooral plaatsgevonden door te kiezen voor een herkenbare hoofdvorm van de woningen (met kappen) en het volgen van de rooilijnen van de aanwezige straten.

De bouwmassa van de seniorenwoningen langs de Emmastraat en Wilhelminastraat bestaat uit één bouwlaag met kap, overeenkomstig de woningen die begin 2017 zijn gesloopt. De bestaande woningen langs de Emmastraat en Wilhelminastraat bestaan overwegend uit twee bouwlagen met kap. Dit geldt ook voor de nieuwe eengezinswoningen langs de Emmastraat. De benedenbovenwoningen hebben een wat grotere bouwhoogte dan de eengezinswoningen in de directe omgeving. Deze bouwhoogte sluit echter wel aan op de hoogte van het woonzorgcomplex aan de overzijde.

Het bouwplan is in overleg met de stedenbouwkundige van gemeente ontwikkeld.

Als er mogelijk sprake is van waardevermindering van bestaand vastgoed vanwege nieuwe bouwmogelijkheden, dan is er voor eigenaren het wettelijk recht om een verzoek tot planschade in te dienen bij de gemeente.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Zienswijze – mondeling – Inhoud

Betrokkene vraagt of er wordt geheid. Zijn woning is op staal gebouwd en dit betekent dat hij waarschijnlijk schade zal ondervinden.

Reactie

Dezelfde vraag is tevens gesteld in de inspraakfase. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat gebruik gemaakt zal worden van de methode 'Drilling Push Aside' (DPA). Dit is een grondverdringende methode om trillingsvrij te funderen. Een zelfde methode is voor de nieuwbouw aan het nabijgelegen Oranjeplein gebruikt. Dit heeft destijds niet tot problemen bij omliggende woningen geleid.

Afgesproken kan worden om een nulmeting uit te voeren en wordt met de initiatiefnemer in het kader van de omgevingsvergunning nadere afspraken gemaakt over inrichting bouwplaats, routes bouwverkeer en dergelijke. Daarbij worden belangen van bewoners en het beperken van hinder altijd meegenomen. De aannemer is hiervoor aansprakelijk. Wanneer er schade ontstaat die het gevolg is van de bouwactiviteiten zal de aannemer (CAR) verzekering kunnen afwikkelen.

Dit is geen onderdeel dat in het bestemmingsplan kan worden geregeld.

Conclusie

De ingediende zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.