

Notitie zienswijzen

"1e herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5"

Zaaknummer: 2021-0091313 Datum: 13 juli 2021

Deze notitie zienswijze behoort bij het raadsvoorstel- en besluit tot vaststelling van bestemmingsplan "1e herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5" (2021-0091313).

1. Inleiding

Het bestemmingsplan "1e herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5" is opgesteld om ter plaatse van het voormalige Rabobankkantoor aan de Beneluxlaan 5 een appartementencomplex te realiseren met levensloopbestendige woningen. Dit met inbegrip van bijbehorende groen- en parkeervoorzieningen. Op grond van het vigerende bestemmingplan 'Walburg' is de beoogde herontwikkeling niet rechtstreeks toegestaan. Evenmin is in het bestemmingsplan een afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de ontwikkeling mogelijk kan worden gemaakt. Om de ontwikkeling mogelijk te maken dient daarom een juridisch-planologische procedure te worden doorlopen, waarbij is gekozen voor een bestemmingsplanprocedure.

Het nieuwe appartementencomplex biedt ruimte aan maximaal 52 zelfstandige levensloopbestendige gestapelde seniorenwoningen. De woningen zijn gericht op ouderen en voorbereid voor het geval zij op enig moment tijdelijk of permanent zorg behoeven. De woningen zijn volledig rolstoelvriendelijk door toepassing van brede deuren, het ontbreken van drempels, grote draaicirkels, rolstoeltoegankelijke sanitair met nastelbaar toilet en met voorbereiding van hulpmiddelen, verstelbaar keukenblok, flexibele bedieningsschakelaars op lage hoogte en aangepaste handgrepen aan deuren voor mensen met beperkte handfunctie, domotica (ook genoemd huisautomatisering), etc.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft na publicatie in De Brug en de Staatscourant van 15 april 2021 t/m 26 mei 2021 (6 weken) voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen bij de gemeente Zwijndrecht. Het ontwerpbestemmingsplan is ook naar onze wettelijk overlegpartners gestuurd (artikel 3.1.1. Bro). *In hoofdstuk 6.2.2. van de Toelichting wordt hierop ingegaan.*

Na de zienswijzentermijn beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. De ingediende zienswijzen worden hierin nadrukkelijk meegenomen. De voorliggende zienswijzennota zal worden toegezonden aan reclamanten en elektronisch beschikbaar worden gesteld. Deze nota maakt onderdeel uit van het vaststellingsbesluit van de "1e herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5".

Het besluiten tot vaststelling wordt bekendgemaakt in De Brug en de Staatscourant en via de gemeentelijke website. In deze bekendmaking wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor het indienen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alle indieners van een zienswijze worden hierover schriftelijk geïnformeerd. Het bestemmingsplan zal daarnaast beschikbaar worden gesteld via www.ruimtelijkeplannen.nl.

2. Overzicht indieners zienswijzen

2.1 Indieners zienswijzen

De onderstaande tabel geeft een overzicht van alle ingediende zienswijzen. De zienswijzen zelf zijn geanonimiseerd opgenomen in deze zienswijzennota.

Nr.	Ingediend
1.	Op 20 mei 2021 ontvangen per email. (Ingeboekt 25 mei 2021).
2.	Op 25 mei 2021 ontvangen per email. (Ingeboekt 26 mei 2021).
3.	Op 25 mei 2021 ontvangen per email. (Ingeboekt 26 mei 2021).

2.2 Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 15 april 2021 tot en met 26 mei 2021 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Zwijndrecht. Alle zienswijzen zijn binnen deze termijn ingediend en zijn derhalve ontvankelijk.

3. Behandeling zienswijzen (algemeen deel)

Er zijn binnen de inzagetermijn drie zienswijzen ingediend. In onderstaande notitie zijn de zienswijzen (geanonimiseerd in verband met de AVG) integraal qua zienswijzen overgenomen. De gemeentelijke beantwoording is *cursief* weergegeven.

Hierbij wordt opgemerkt dat zienswijze 1 en zienswijze 2 vrijwel gelijkkluidend zijn. Derhalve wordt voor de beantwoording van zienswijze 2 korthedshalve verwezen naar die van zienswijze 1.

Algemene opmerking van de gemeente vooraf:

De gemeente is blij met de inzet van de initiatiefnemer om omwonenden zo vroeg en zo breed te laten meedenken en meepraten over het te realiseren bouwplan en de inpassing en finetuning daarvan. De gemeente is ook blij met de aandacht die besteed wordt aan de handhaving van zoveel mogelijk bomen en groen. De gemeente is dan ook van mening, dat er sprake is geweest van een goede omgevingsdialoog.

Zienswijze 1 (namens 4 huishoudens woonachtig aan de Europaweg):

*Nummering
gemeente:*

Het plan tast het woongenot van cliënten aan

I.

Het was voor cliënten en andere buurtbewoners een flinke schok om te horen dat tegenover hun huis, op een plek met de functie dienstbaarheid, een gebouw met 7 verdiepingen met een maximale hoogte van 25 meter (plus nog 2,5 meter voor technische installaties) zou worden geplaatst. In eerste instantie was er namelijk gesproken over een even hoog gebouw als het huidige pand, dat een maximale bouwhoogte kent van 10 meter. Het nieuwe pand zal daarom veel zonlicht wegnemen voor de

woningen van mijn cliënten.

Op dit moment staan er mooie bomen op de plek waar straks, op grond van de bestemming "groen", vele bouwwerken en voorzieningen mogelijk zijn, maar waar geen verplichting is opgenomen om bomen aan te planten, of andere hoog groeiende beplanting, waardoor de inbreuk op de privacy zeer groot zal zijn. Daarnaast worden er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Het ligt daarom in de verwachting dat de bewoners van het toekomstige appartementencomplex hun auto zullen parkeren op de Europaweg, terwijl het nu al zeer druk is.

*Nummering
gemeente:
II.*

Het plan zorgt voor parkeeroverlast

In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan staat een kort stukje over het parkeren, onder paragraaf 4.7. Er is geen parkeeronderzoek gedaan, geen verkeerstudie. In de toelichting wordt enkel verwezen naar het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2016-2030.

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2016-2030 verwijst naar de parkeerkencijfers van het CROW, die alleen tegen betaling bij het CROW beschikbaar zijn.

In het concept Parkeerbeleidsplan van uw gemeente, wordt verwezen naar niet kenbare parkeertellingen uit 2018.

In dit concept beleidsplan (pagina 18) staat letterlijk:

"Daarnaast is er intern een stuk inzake parkeernormen. Belangrijkste aspect hieruit is dat de normen van het CROW gevolgd worden en dat de parkeeroplossing bij nieuwe ontwikkelingen in principe op eigen terrein moet plaatsvinden."

Op pagina 26 van dit concept beleidsplan staat over Walburg:

"In de wijk Walburg is geen parkeerdruk hoger dan 90% gemeten in de verschillende gebieden (zie Figuur 16). Wel is bij zeven balansgebieden op enig telmoment op wegvakniveau een parkeerdruk gemeten boven de 100%."

De Europaweg valt binnen het gebied met een parkeerdruk van 90%, en op sommige dagen meer dan 100%. Ten onrechte wordt in het bestemmingsplan hier niet naar verwezen, ten onrechte is er geen accuraat onderzoek gedaan naar de parkeerdruk ter plaatse en gevolgen van onderhavig bestemmingsplan voor die parkeerdruk.

Er is op de locatie nu al onvoldoende parkeerruimte. Met de komst van het appartementencomplex wordt deze overlast nog groter. Voor een goede ruimtelijke ordening is onderzoek naar de parkeerbehoefte noodzakelijk. Met een voorwaardelijke verplichting in de planregels moet vastgelegd worden dat er meer parkeerplaatsen op eigen terrein komen, om de volgende redenen.

Allereerst wordt de parkeerbehoefte te laag ingeschat, en is er geen raadpleegbaar onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte en is niet kenbaar welke parkeernormen er gelden.

Cliënten voorzien parkeeroverlast omdat van de in de toelichting op het bestemmingsplan genoemde

66 parkeerplaatsen 59 parkeerplaatsen alleen voor de toekomstige bewoners van de 56 appartementen bestemd zijn. Aanvullend op de 59 parkeerplaatsen, worden er 7 parkeerplaatsen voorzien voor bezoekers van het fitnesscentrum.

Maar u gaat uit van de parkeernormen voor 'aanleunwoning en serviceflat'. Terwijl het gaat om commerciële appartementen voor in de planregels niet nader benoemde bewoners, en de bewoners dus niet beperkt zijn tot de groep die in een serviceflat wonen.

Nummering

Gemeente:

III.

Ik wijs u op de uitspraak van de voorzieningenrechter in een soortgelijke zaak, van de voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State van 5 oktober 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2337, waarin de voorzieningenrechter het volgende overweegt:

In de Nota Parkeernormen 2016 van de gemeente Amstelveen is vermeld

dat voor aanleunwoningen en serviceflats een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning wordt aangehouden. Voor woningen wordt een norm van 1,4 of hoger als uitgangspunt gehanteerd. In de plantoelichting staat weliswaar dat in de Nota is opgenomen dat voor zorgwoningen een parkeernorm van 1,1 geldt, maar in de nota is voor zorgwoningen geen parkeernorm vermeld.

Het college heeft ter zitting verklaard dat aangesloten is bij de parkeernorm voor aanleunwoningen en serviceflats, omdat het plan nieuwe woningen mogelijk maakt voor mensen met een zorgindicatie. Voor woningen bedoeld voor deze groep mensen kan daarom net als bij aanleunwoningen en serviceflats een parkeernorm van 1,1 worden aangehouden. De voorzieningenrechter overweegt dat het college onvoldoende heeft gemotiveerd waarom deze parkeernorm kan worden toegepast. Noch uit de plantoelichting noch uit de toelichting ter zitting is gebleken op welke wijze invulling zal worden gegeven aan de zinsnede "woning die gekoppeld is aan een zorgfunctie" in artikel 1.85 van de planregels. In de plantoelichting is vermeld dat de 113 zorgwoningen worden verdeeld in 54 middeldure huurwoningen, 56 middeldure koopwoningen en 3 respijtwoningen en dat de woningen zijn bedoeld voor zorgbehoevenden (de doelgroep 55+) Daarbij zal worden gezocht naar mensen met verschillende niveaus van zorg. De ontwikkeling voorziet in behoeftes die in de Woonagenda zijn genoemd door het toevoegen van middeldure huur- en koopwoningen en door mogelijkheden te bieden voor de huisvesting van senioren met belangrijke voorzieningen binnen handbereik, aldus de plantoelichting. Deze beschrijving van de doelgroep gaat niet uit van een geïndiceerde zorgbehoefte en geeft daaraan dus ook geen nadere duiding. In de plantoelichting is verder opgemerkt dat er gesprekken gaande zijn met het nabijgelegen Zonnehuis om bepaalde activiteiten die daar worden aangeboden ook aan de bewoners van de nieuwe zorgwoningen aan te bieden. Ter zitting is gebleken dat met het Zonnehuis geen nadere afspraken in de vorm van een contractuele relatie zijn gemaakt. De voorzieningenrechter twijfelt daarom of sprake is van een met aanleunwoningen vergelijkbare situatie. Ter zitting is van de kant van de raad geen nadere opheldering geboden over de vraag welke combinatie van wonen en zorg invulling geeft aan de in het plan geregelde koppeling met een zorgfunctie. Onder deze omstandigheden acht de voorzieningenrechter de onderbouwing van de gekozen parkeernorm onvoldoende draagkrachtig, reden waarom er rekening mee moet worden gehouden dat de Afdeling in de bodemprocedure zal oordelen dat parkeerbehoefte onjuist is berekend. Hij ziet daarom reeds om deze reden aanleiding bij wijze van voorlopige voorziening het plan te

schorsen. De overige gronden behoeven om die reden geen bespreking."

Dit is bijna volledig identiek aan onderhavig bestemmingsplan, met dien verstande, dat in onderhavig bestemmingsplan nog minder dan in het plan waar bovenvermelde uitspraak op zag, gemotiveerd wordt waar de parkeernorm op is gebaseerd. Nergens uit blijkt waarom alle appartementen gezien moeten worden als 'aanleunwoning en serviceflat' met een bijbehorende lage parkeernorm.

In de bewonersbijeenkomsten is altijd gesproken over huurappartementen. In de toelichting wordt heel uitdrukkelijk gesproken over koopappartementen. Dit staat onder paragraaf 3.3.2 in de toelichting op het bestemmingsplan. Het kopen van een appartement is juist niet voor de hand liggend bij mensen die in aanmerking komen voor een aanleunwoning of serviceflat, immers, deze personen zijn dan op een dermate hoge leeftijd dat het kopen van een appartement niet meer voor de hand ligt. Ook op dit punt is, net als in de hiervoor aangehaalde uitspraak, onaannemelijk dat de parkeernorm die gehanteerd word voor dit bestemmingsplan correct is.

Nummering

Gemeente:

IV.

Daarom is de parkeerbehoefte te laag ingeschat, omdat het bestemmingsplan met de bestemming "wonen" niet verhindert dat ook niet-senioren kunnen gaan wonen in de appartementen. Bijvoorbeeld mensen met twee auto's. Dat zou bij 56 appartementen al 112 parkeerplaatsen vergen, in een buurt waar de parkeerdruk op sommige dagen al boven de 100% is.

Nummering

Gemeente:

V.

Maar er zal ook parkeerruimte gevraagd worden voor het personeel dat werkzaam is in het appartementencomplex omdat daar ook bepaalde zorgvoorzieningen kunnen komen. En ook voor het personeel van de fitnessruimte bestaat parkeerbehoefte. Ook moet er voorzien worden in parkeerplekken voor bezoekers bij toekomstige bewoners. In deze parkeerbehoefte wordt ook niet voorzien.

Nu al wordt er door bewoners van de Europaweg zoals mijn cliënten parkeeroverlast ervaren door bezoekers aan het winkelcentrum, markt, sporthal en bewoners van aangrenzende straten zoals Gentsestraat. Zonder goed onderzoek naar de parkeerbehoefte. zonder kenbare parkeernormen, is dit bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Als vastgesteld wordt wat de werkelijke parkeerbehoefte is, als op juiste en voor bewoners kenbare wijze vastgesteld wordt wat de parkeerdruk is, dan is het bij voorbaat uitgesloten dat de omliggende straten, zoals de Europaweg, voldoende parkeergelegenheid bieden om de parkeerbehoefte voor het nieuwe appartementencomplex op te kunnen vangen, nu op sommige momenten de parkeerdruk al boven de 100% ligt. De parkeerbehoefte moet daarom op eigen terrein worden voldaan.

Gezien de hiervoor aangehaalde uitspraak van de voorzieningenrechter is het uitgesloten dat dit

bestemmingsplan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak overeind blijft.

Nummering

Gemeente:

VI.

Het nieuwe plan zorgt voor een forse toename van de verkeersdruk

Het plan zorgt voor **meer verkeersbewegingen**. Het is te voorzien dat als gevolg van onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, en een te hoge parkeerdruk (op sommige dagen al boven de 100%), er zoekverkeer gaat ontstaan. Het bestemmingsplan voorziet daarom onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Er **is geen onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling, althans** niet gebaseerd op de juiste aannames. Ook daarom kan dit plan niet overeind blijven.

Nummering

Gemeente:

VII.

Clënten vrezen dat het plan voor geluidsoverlast zorgt

Het plan zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen en dus tot geluidsoverlast. Er hoeft geen hogere waarde geluidhinder te worden vastgesteld omdat de Europaweg een 30 klm/uur zone is, maar het is niet uitgesloten dat de geluidsbelasting hoger zal zijn dan wat is toegestaan. Er is hier onvoldoende akoestisch onderzoek gedaan omdat, zoals ik hiervoor heb aangegeven, er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen en de toename van het aantal auto's en ander verkeer als gevolg van dit bestemmingsplan. Want ook al zouden op grond van de wet Geluidhinder geen geluidsnormen gelden, dan nog dient u een goed woon- en leefklimaat voor mijn cliënten te waarborgen. Daardoor zijn de gevolgen van dit plan niet goed onderzocht. Het plan is dus niet goed onderbouwd. Het is algemeen bekend dat geluidsoverlast de gezondheid ernstige schade toebrengt. Daarom is aanpassing van het plan noodzakelijk. Mijn cliënten vragen u een voorwaardelijke verplichting in de planregels op te nemen waardoor de ingebruikneming van het appartementencomplex alleen toegestaan is, als de geluidsbelasting, als gevolg van de toegenomen belasting van de Europaweg, niet aanvaardbare normen overschrijdt. Daarbij geldt de norm zoals vastgelegd in artikelen 82 en 100 Wet geluidhinder van maximaal 48 dB als uitgangspunt.

Nummering

Gemeente:

VIII.

Door dit plan is inkijk in de woning en tuin van cliënten mogelijk

De inkijk maakt een enorme inbreuk op haar privacy. Aanpassing van het plan is nodig om de privacy te beschermen. Om inkijk te voorkomen is een afschermende groenstrook met veel groenblijvende heesters van voldoende hoogte nodig. Met een voorwaardelijke verplichting in de planregels dient te worden vastgelegd dat er zo'n groenstrook komt en in stand blijft. En in de planregels dient te worden verwezen naar een beplantingsplan dat als bijlage bij de planregels komt.

Nummering

Gemeente:

IX.

Clënten willen graag met de gemeente meedenken over een andere oplossing

Hoewel cliënten vinden dat zij behoorlijk gaan inleveren op het woongenot, in een omgeving waar al

veel hoogbouw is - zullen zij zich, met pijn in het hart, niet langer verzetten tegen de hoogte, mits er tegemoet wordt gekomen aan het volgende.

Namens uw gemeente is tijdens de inspraak en voorlichting toegezegd dat de huidige bomen blijven. Dit is niet geborgd in het bestemmingsplan. Dit zou opgenomen moeten worden als voorwaardelijk verplichting in de planregels, met een verwijzing naar een met de bewoners van de Europaweg af te sluiten vaststellingsovereenkomst en als zakelijke verplichting, zoals is besproken bij de vierde bewonersavond op 8 april 2021. Mijn cliënten willen dit, met daarbij de voorwaarde dat bestaande bomen bij ziekte worden vervangen door soortgelijke bomen.

Ook is door uw gemeente toegezegd dat er extra bomen op de openvallende ruimte van de vroegere entree voor auto's - waar nu de slagbomen staan - komen. Dit is toegezegd op de tweede bewonersavond op 13 juli 2020.

Er moet duidelijkheid zijn over de plek waar de extra parkeerplaatsen komen: dit is niet duidelijk uit de tekeningen op te maken. Er moeten uiteraard ook voldoende parkeerplaatsen komen.

Het pad dat schuinweg vanuit de hoek Europaweg/Waalsestraat naar het complex loopt moet komen te vervallen. Dit om te voorkomen dat toekomstige bewoners uitgenodigd worden om hun auto aan de Europaweg te parkeren.

Mijn cliënten zijn vooralsnog bereid af te zien van verdere stappen als u regelt dat:

1. Er een goed onderzoek wordt gedaan naar de werkelijke parkeerbehoefte en de aanwezige parkeerdruk;
2. er op grond van de constatering en gedaan aan de hand van dat onderzoek een voorwaardelijk verplichting komt om de benodigde parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren;
3. In een voorwaardelijke verplichting in de planregels wordt verzekerd dat de huidige bomen blijven bestaan en bij ziekte worden vervangen door soortgelijke bomen;
4. In een voorwaardelijke verplichting in de planregels wordt verzekerd dat de groenstrook tussen de Europaweg en het plangebied aanvullend wordt beplant met mooie hoog groeiende bomen en struiken, die voldoende privacy voor mijn cliënten garandeert, met name het openvallende gedeelte waar nu de slagbomen staan;
5. In een voorwaardelijke verplichting in de planregels wordt verzekerd dat het plan geen hogere geluidswaarde op de gevel van de woningen mogelijk maakt dan 48 dB;
6. het pad dat schuinweg vanuit de hoek Europaweg/Waalsestraat loopt, zal komen te vervallen.

Cliënten vraagt u het (ontwerp)bestemmingsplan niet vast te stellen

In ieder geval vraagt zij u rekening te houden met deze zienswijze en het plan aan te passen.

Behandeling zienswijze 1:

Nummers I en VIII:

Samenvatting: Aantasting woongenot, inkijk, inbreuk privacy.

De gemeente Zwijndrecht staat samen met de andere Drechtstedengemeenten (de Woonvisie 2017-2031 'Goed wonen in de Drechtsteden' en Raadsprogramma Zwijndrecht 2018-2022: hoofdthema Wonen, bouwen en wooncarrière) voor een grote woningbouwopgave. Tot 2031 moeten in totaal 10.000 woningen worden gebouwd voor de opvang van de eigen autonome groei. Daar boven op komen nog eens 15.000 extra te bouwen woningen mede ter opvang van het landelijk woningtekort. Totaal 25.000 woningen binnen de Drechtsteden. Dit vergt voor alle gemeenten een grote inspanning om deze woningen gerealiseerd te krijgen.

De gemeenteraad heeft bepaald (Raadsprogramma Zwijndrecht 2018-2022: hoofdthema Wonen, bouwen en wooncarrière) dat nieuwbouw binnen het bestaand stedelijk gebied van Zwijndrecht moet plaatsvinden. Dit maakt het voldoen aan de bouwopgave extra moeilijk. Dit betekent ook, dat binnen een verstedelijkte omgeving zoals Zwijndrecht niet ontkomen kan worden aan het feit, dat verdere verdichting gezocht moet worden om te kunnen bouwen. Dat dit goed en weloverwogen en zoveel mogelijk in dialoog met de omgeving moet plaatsvinden is duidelijk. Het is daarom, dat de gemeente initiatiefnemers vraagt om een actief participatietraject te starten met de omgeving. Reeds bij de start van de verkenning van de herontwikkeling van de locatie van de voormalige Rabobank is een dergelijke actieve omgevingsdialoog ook opgezet. Alle omwonenden zijn door de initiatiefnemer uitgenodigd om deel te nemen aan de omgevingsdialoog. Hieruit is voortgekomen een actieve klankbordgroep, waaraan helaas niet iedereen deelnam, maar die wel mede namens andere bewoners het overleg voerde met de initiatiefnemer. Samen heeft men verkend wat de mogelijkheden waren en zijn en hoe een bouwplan zo goed mogelijk gepositioneerd zou kunnen worden met inachtneming van de belangen van de omwonenden.

Initiatiefnemer heeft de klankbordgroep meegenomen in het ontwerptraject van de beoogde nieuwbouw. Initiatiefnemer was toen tegelijkertijd zelf ook de markt aan het verkennen, zoals vraag naar woningen (huur of koop; goedkoop/middelduur/duur), mogelijk participerende partijen, minimaal renderende bouwmassa, inzet duurzaamheid en klimaatadaptatie, etc. Voor alle duidelijkheid zij hierbij opgemerkt, dat vanaf het begin van de omgevingsdialoog is aangegeven, dat het gebouw uit 6-7 bouwlagen zou bestaan. Er is nooit sprake geweest van een nieuwbouw met een hoogte van 10 m. Er zijn meerdere sessies geweest met diverse varianten. Al met al heeft dit geleid tot het voorliggende ontwerp op de binnen het ontwerp bestemmingsplan geplande plaats.

Het voorliggende plan is door de gemeente stedenbouwkundig beoordeeld. Het plan is stedenbouwkundig goed inpasbaar. Oplopend qua hoogte vanaf de laagbouw van de Europaweg en Waalsestraat en aansluitend bij het reeds bestaande hoogte-element van de Vlaamsestraat tot een maximale hoogte van 23 m. Daarnaast is het plan zoveel mogelijk richting Beneluxlaan geplaatst, waardoor zowel aan de Europaweg als de Waalsestraat extra afstand verkregen wordt.

Initiatiefnemer zet hierbij in op het behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen (en compensatie en herplant op basis van de gemeentelijke Kapverordening waar die als gevolg van bouwwerkzaamheden mogelijk toch noodzakelijkerwijs moeten worden gekapt) en versterking van de omliggende groencirkel rond de kavel Beneluxlaan 5. Tevens zet hij in op het zoveel mogelijk vergroenen van de directe omgeving. Een en ander is neergelegd in een Bomen

Compensatieplan, dat in goed overleg met de gemeente tot stand is gebracht. Het Bomen Compensatieplan wordt aan de bijlagen van het bestemmingsplan toegevoegd.

Het voorliggende plan zal een grote verbetering betekenen ten aanzien van de huidige situatie waar de verpaupering van het voormalig Rabobankgebouw voortgaat.

Voor wat betreft aantasting woongenot, inblik en inbreuk privacy menen wij, dat gelet op de afstanden tot de geplande nieuwbouw:

Tot de Europaweg minimaal 33 meter en

Tot de Waalsestraat minimaal 39 meter,

daar geen sprake van kan zijn.

Bij een invulling van de locatie Beneluxlaan 5 met laagbouw langs de randen van de kavel zouden deze afstanden circa 20 meter bedragen. Hetgeen beduidend minder is.

Daarnaast is uit een bezonningsstudie gebleken, dat er in de periode 19 februari–21 oktober weliswaar sprake zal zijn van enige schaduwwerking op tuinen en gevels van de Europaweg en Waalsestraat, maar dat er geen sprake is van onevenredige schaduwwerking op de woningen van noch Europaweg, noch Waalsestraat. Er wordt voldaan aan de lichte TNO-norm die door veel gemeenten wordt gehanteerd. (Deze norm schrijft voor dat er ten minste sprake is van 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Binnen deze periode is de schaduwwerking het grootst op 19 februari en 21 oktober vanwege de lage stand van de zon). De Bezonningsstudie is toegevoegd aan de bijlagen van het bestemmingsplan.

Ten overvloede wordt opgemerkt, dat er volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (ABRvS) geen recht bestaat op blijvend vrij uitzicht. Reeds meermaals heeft immers de ABRvS gesteld dat er geen recht bestaat op een onveranderd woon- en leefklimaat. De gemeenteraad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Het onbetwiste gegeven dat het uitzicht voor reclamanten verandert maakt niet dat de raad moet afzien van de vaststelling van de voorgenomen planologische regeling.

Op het punt parkeren wordt in het navolgende onderdeel in de behandeling van deze zienswijze ingegaan.

Nummers II, IV en V:

In paragraaf 4.7 van de Toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het onderwerp Verkeer en infrastructuur.

Hierin wordt duidelijk aangegeven, dat het voorgenomen bouwplan en voorgenomen gebruik minder verkeer genereert dan het oude kantoorpand van de Rabobank.

*Voor het plangebied geldt dat in de huidige situatie sprake is van een **kantoorpand van 2.731 m²** bvo. (In de toekomstige situatie is sprake van 52 wooneenheden en maximaal 200 m² aan voorzieningen op de begane grond). Uitgaande van ligging in de zone 'schil centrum' en binnen 'sterk stedelijk' gebied, bedraagt de verkeersgeneratie van de kantoorfunctie (commerciële dienstverlening, kantoor met baliefunctie) op basis van de kengetallen van het CROW minimaal **7,7 en maximaal 9,9 motorvoertuigbewegingen per etmaal per 100 m² bvo.***

N.B.:

Deze kengetallen behelzen een range. Dit maakt maatwerk naar de specifieke situatie en de locatie mogelijk. In het algemeen geldt dat het maximum kengetal gehanteerd wordt in gebieden met een hoge verkeersintensiteit. Het minimum kengetal wordt gebruikt in gebieden met een

lage verkeersintensiteit. Ondanks het feit, dat het een 30 km straat betreft willen wij, hoewel alleszins verdedigbaar, niet inzetten op het lage kengetal, maar gaan wij uit van een gemiddeld kengetal.

Gemiddeld betekent dit **8,8 motorvoertuigbewegingen per etmaal**. Met een totale bruto vloeroppervlakte van 2.731 m² betekent dit een **totale verkeersgeneratie van 240 motorvoertuigbewegingen per etmaal**.

Voor de **maximaal 52 wooneenheden** dient te worden opgemerkt dat sprake is van **levensloopbestendige appartementen gericht op een specifieke doelgroep, namelijk senioren**.

Hiervoor geldt op basis van de kengetallen van het CROW in de zone 'schil centrum' en binnen sterk stedelijk gebied een verkeersgeneratie van **minimaal 2,0 en maximaal 2,7 motorvoertuigbewegingen per etmaal per woning**. **Gemiddeld betekent dit 2,35 motorvoertuigbewegingen per etmaal**. Met een totaal aantal woningen van 52 komt dit neer op een totale verkeersgeneratie van **122 motorvoertuigbewegingen per etmaal**.

Op de begane grond zijn enkele gemeenschappelijke aan de woonfunctie ondergeschikte ruimtes voorzien voor de bewoners. Deze ruimtes leiden niet tot een aanvullende verkeersaantrekkende werking. Daarnaast is op de begane grond **maximaal 200 m² bvo** voorzien voor aanvullende voorzieningen.

Om toch een inschatting te kunnen maken van de verkeersaantrekkende werking van de functies waarmee de maximaal 200 m² bvo kunnen worden ingevuld, wordt voor de berekening hiervan uitgegaan van een worstcase scenario, waarbij de volledige 200 m² bvo wordt ingevuld met een fitnessruimte. Op basis van de CROW-kengetallen bedraagt de verkeersgeneratie daarvan in de zone 'schil centrum' en binnen sterk stedelijk gebied **minimaal 20,5 en maximaal 27,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal, per 100 m² bvo**. Voor 200 m² bvo betekent dit een gemiddelde verkeersgeneratie van $2 \times 24 = 48$ **motorvoertuigbewegingen per etmaal**.

Gelet op het feit dat de beoogde functies in eerste instantie gericht zijn op de bewoners van het complex zelf en daarnaast als service naar de omwonenden toe, zal de feitelijke verkeersaantrekkende werking naar alle waarschijnlijkheid lager liggen dan de nu indicatief berekende verkeersaantrekkende werking.

De totale (indicatieve) verkeersaantrekkende werking bedraagt daarmee in de toekomstige situatie 170 (122 + 48) motorvoertuigbewegingen per etmaal. Wanneer dit wordt vergeleken met de verkeersgeneratie van de voormalige kantoorfunctie, kan worden geconcludeerd dat sprake is van een **afname van de totale verkeersaantrekkende werking**. Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt de ontwikkeling daarmee inpasbaar geacht. Er worden geen problemen verwacht ten aanzien van de afwikkeling van de verkeersbewegingen op het omliggende wegennet.

Echter, uit nader onderzoek is gebleken, dat door de uitspraak in hoofdzaak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 april 2021, 202004444/1/R3.

Meer in het bijzonder naar de overweging in 4.2:

"Onder verwijzing naar overweging 3.3 van de uitspraak van de Afdeling van 4 december 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2241, hoewel in de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat alle woningen dienen te worden uitgevoerd als levensloopbestendige woningen, het niet is toegestaan om in een bestemmingsplan vast te leggen, dat die woningen specifiek bestemd/bedoeld zijn voor senioren.

Daarom hebben wij volledigheidshalve ook de verkeersaantrekkende werking in beeld gebracht, indien, worstcase, sprake zou zijn van koopappartementen in de midden en dure prijsklasse (zonder seniorenbeperking).

Dit geeft het volgende beeld:

- I. *Op basis van de kengetallen van het CROW zou, indien wordt uitgegaan van koopappartementen in de **dure** prijsklasse in de zone 'schil centrum' en binnen 'sterk stedelijk gebied', dit leiden tot een verkeersgeneratie van minimaal 6,4 en maximaal 7,2 motorvoertuig-bewegingen per etmaal per woning. Gemiddeld betekent dit 6,8 motorvoertuigbewegingen per etmaal per woning. Met een totaal aantal woningen van 52 komt dit neer op een totale verkeersgeneratie van 354 motorvoertuigbewegingen per etmaal.*
- II. *Bij koopappartementen in de **middenklasse** zou dit in de zone 'schil centrum' en binnen 'sterk stedelijk gebied' een verkeersgeneratie tot gevolg hebben een verkeersgeneratie van minimaal 4,7 en maximaal 5,5 motorvoertuigbewegingen per etmaal per woning. Gemiddeld betekent dit 5,1 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Met een totaal aantal woningen van 52 komt dit neer op een totale verkeersgeneratie van **265** motorvoertuigbewegingen per etmaal.*

*Ad I. Indien wordt uitgegaan van woningen in de categorie 'koop, **duur**' bedraagt de totale (indicatieve) verkeersaantrekkende werking in de toekomstige situatie 402 (354 + 48) motorvoertuigbewegingen per etmaal. Wanneer dit wordt vergeleken met de verkeersgeneratie van de voormalige kantoorfunctie, kan worden geconcludeerd dat sprake is van een toename van de totale verkeersaantrekkende werking van 162 (402 - 240) motorvoertuigbewegingen per etmaal.*

Gelet op de aanwezige infrastructuur wordt ook met deze toename, de ontwikkeling vanuit verkeerskundig oogpunt inpasbaar geacht. Er worden geen problemen verwacht ten aanzien van de afwikkeling van de verkeersbewegingen op het omliggende wegennet.

Immers, in geval van de Europaweg, Vlaamsestraat, Waalsestraat en Kempenstraat geldt dat er sprake is van erftoegangswegen, waaraan gelet op het profiel doorgaans een capaciteit van maximaal 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal kan worden toegerekend. Van dergelijke intensiteiten is in de huidige situatie en ook in de toekomstige situatie bij lange na geen sprake.

*Voor wat betreft de gebiedsontsluitingswegen Beneluxlaan en Burgemeester Slobbelaan, geldt dat op grond van de gegevens uit de Regionale VerkeersMilieuKaart (zie ook het akoestisch onderzoek in de bijlagen van de Toelichting), dat globaal genomen sprake is van intensiteiten tussen circa 3.000 en 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Aan dergelijke wegen kan een veel hogere maximale capaciteit worden toegerekend dan aan erftoegangswegen. De beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen, indien worstcase wordt uitgegaan van koopappartementen in de prijsklasse **duur**, kan kortom zonder problemen op deze wegen worden afgewikkeld.*

*Ad II. Indien wordt uitgegaan van woningen in de categorie 'koop, **midden**' bedraagt de totale (indicatieve) verkeersaantrekkende werking daarmee in de toekomstige situatie 313 (265 + 48) motorvoertuigbewegingen per etmaal. Wanneer dit wordt vergeleken met de verkeersgeneratie van de voormalige kantoorfunctie, kan worden geconcludeerd dat sprake is van een toename van de totale verkeersaantrekkende werking van 73 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Gelet op de aanwezige weginfrastructuur, zoals onder ad I omschreven, wordt de ontwikkeling, ook met deze toename, die minder hoog is dan bij koopappartementen in de dure prijsklasse, vanuit verkeerskundig oogpunt inpasbaar geacht. Er worden geen problemen verwacht ten aanzien van de afwikkeling van de verkeersbewegingen op het omliggende wegennet.*

Resumerend merken wij nogmaals nadrukkelijk op, dat uitsluitend levensloopbestendige appartementen zijn toegestaan, waarbij bewoners een abonnement inzake het afnemen van service en zorg kunnen af sluiten.

*Echter, omdat het op basis van vaste jurisprudentie niet is toegestaan om vast te leggen dat woningen uitsluitend door de doelgroep senioren bewoond mogen worden, is worstcase ook de verkeersaantrekkende werking voor appartementen in de klasse 'koop, **duur**' en 'koop, **midden**' in beeld gebracht en aangetoond dat de ontwikkeling ook op basis van dergelijke appartementen inpasbaar wordt gedacht.*

In de praktijk, zal naar onze mening, na realisering van de levensloopbestendige koopappartementen voor senioren van een dergelijke verkeersaantrekkende werking, zoals in de worstcase scenario's omschreven en berekend, echter geen sprake zijn.

Naar aanleiding van de opmerking in de zienswijze, dat wij CROW kengetallen gebruiken merken wij op, dat dit voor Nederland, dus ook de gemeente Zwijndrecht, gangbare kengetallen zijn, die voor iedereen te raadplegen zijn. Kortom, wij kunnen inderdaad volstaan met een verwijzing naar de CROW kengetallen, alsmede met een verwijzing naar het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2016-2030 (GVVP 2016-2030) en wij kunnen volstaan met een verwijzing naar de resultaten van het Grootchalig Parkeeronderzoek 2018. Welke stukken eerder door de gemeente gepubliceerd zijn op de gemeentelijke website. Alwaar ze nog steeds te vinden zijn. (Ten overvloede merken wij op, dat dit GVVP 2016-2030 in juni 2016 door de gemeenteraad is vastgesteld).

En wij gebruiken en verwijzen naar de algemeen in Nederland gebruikte CROW-normen.

In de zienswijze werden er zorgen uitgesproken over de 'te hoge parkeerdruk' met name op de Europaweg. In het concept parkeerbeleidsplan is namelijk beschreven dat er op sommige momenten op wegvakniveau een parkeerdruk van meer dan 100% gemeten wordt, aldus de zienswijze.

In het kader van de totstandkoming van beleid kijken wij niet naar de parkeerdruk op straatniveau, maar naar de parkeerdruk per parkeerbalansgebied. Dat is wezenlijk iets anders. Wij hebben hierbij het rapport van het Grootchalig Parkeeronderzoek gemeente Zwijndrecht van 2018 (is als bijlage 4 bij het Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan 2016-2030 voor een ieder in te zien op de website van de gemeente Zwijndrecht) als uitgangspunt genomen. De perceptie bij inwoners is en blijft: ik wil de auto voor de deur parkeren, dan wel in mijn eigen straat. Echter, een dergelijk "recht" bestaat niet.

Wij leven in een dynamische en actieve wereld/maatschappij. Als gemeente vinden we het daarom acceptabel dat autobezitters soms een stukje moeten lopen om de auto te parkeren. Daarom is het effectiever om naar parkeerdrukmetingen te kijken van het parkeerbalansgebied. De Europaweg en Beneluxlaan vallen binnen het parkeerbalansgebied 31 van het Grootchalig Parkeeronderzoek gemeente Zwijndrecht van 2018. Uit fysieke metingen is gebleken, dat alleen op de zaterdag er een parkeerdruk geldt van 70% (op de andere dagen en telmomenten is dit percentage zelfs lager). Deze cijfers komen uit het parkeeronderzoek van 2018. Uitgaande van dit onderzoek is genoeg parkeerruimte binnen het parkeerbalansgebied beschikbaar. Overigens gaan appellanten hierbij volledig voorbij aan het feit, dat initiatiefnemer, reeds in het voorontwerpbestemmingsplan verwoord, bij de realisering van het bouwplan een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen (= 65) zou realiseren. In overleg met de gemeente zou dit geschieden zowel in de openbare ruimte, als op het eigen terrein van het appartementencomplex.

Volledigheidshalve is in juni 2021 op ons verzoek een parkeerdrukmeting uitgevoerd voor het plangebied en de directe omgeving. Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat in de huidige situatie ter hoogte van het plangebied en de omgeving geen sprake is van een onevenredig hoge parkeerdruk. De rapportage van de parkeerdrukmeting is als bijlage bij Toelichting te

raadplegen. In combinatie met het feit dat ruimschoots wordt voldaan aan de parkeerbehoefte, kan worden geconcludeerd dat parkeerproblemen als gevolg van de beoogde ontwikkelingen niet te verwachten zijn.

Voor de realisering van 52 levensloopbestendige appartementen en maximaal 200 m² bvo aan voorzieningen, die ook voor omwonenden beschikbaar worden gesteld, is een kleiner aantal parkeerplaatsen nodig. Hier ligt de volgende berekening aan ten grondslag:

De te realiseren levensloopbestendige appartementen zijn gericht op een specifieke doelgroep (senioren), met aanvullende gemeenschappelijke voorzieningen en de mogelijkheid tot het afnemen van aanvullende zorg. Hiervoor kan voor wat betreft de parkeernorm aansluiting worden gezocht bij de categorie 'aanleunwoning en serviceflat'. Uitgaande van deze woningcategorie in de zone 'schil centrum' en binnen sterk stedelijk gebied, bedraagt de parkeernorm minimaal 0,8 en maximaal 1,3 parkeerplaatsen per woning. Uitgaande van het gemiddelde betekent dit voor 52 appartementen een totaal van 55 parkeerplaatsen (gemiddeld 1,05 parkeerplaatsen per woning x 52 woningen = **54,6** parkeerplaatsen). Een deel van deze parkeerplaatsen dient te worden uitgevoerd als mindervalide parkeerplaats (miva-parkeerplaats), gesitueerd binnen 10 à 20 meter van de hoofdingang van het appartementengebouw.

De door appellanten in hun zienswijze aangevoerde uitspraak van de Voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State: 5 oktober 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2337 in combinatie met door de eerder door ons aangevoerde uitspraak van de hoogste bestuursrechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 april 2021, 202004444/1/R3, meer in het bijzonder de overweging in 4.2) ter zake het verbod van non discriminatie ten gunste van een bevolkingsgroep (in dit geval de leeftijdsgroep senioren), noodzaakt ons ook hier een worstcase scenario in beeld te brengen en door te rekenen.

- I. Indien worstcase zou worden uitgegaan van koopappartementen in de **dure** prijsklasse, geldt op basis van de kengetallen van het CROW in de zone 'schil centrum' en binnen sterk stedelijk gebied een parkeernorm van minimaal 1,2 en maximaal 2,0 parkeerplaatsen per woning. Uitgaande van het gemiddelde betekent dit voor 52 appartementen een totaal van **83** parkeerplaatsen (gemiddeld 1,6 parkeerplaatsen per woning x 52 woningen = 83,2 parkeerplaatsen).
- II. Indien wordt uitgegaan van koopappartementen in de **middenklasse**, geldt in de zone 'schil centrum' en binnen 'sterk stedelijk gebied' op basis van de kengetallen van het CROW een parkeernorm van minimaal 1,1 en maximaal 1,9 parkeerplaatsen per woning. Uitgaande van het gemiddelde betekent dit voor 52 appartementen een totaal van **78** parkeerplaatsen (gemiddeld 1,5 parkeerplaatsen per woning x 52 woningen = 78 parkeerplaatsen).

Voor de maximaal 200 m² bvo aan voorzieningen op de begane grond geldt, wanneer bijvoorbeeld wordt uitgegaan van een situatie met een fitnessruimte in de zone 'schil centrum' en binnen sterk stedelijk gebied, een parkeernorm van minimaal 2,9 en maximaal 3,9 parkeerplaatsen per 100 m². Op basis van 200 m² zou dit met de gemiddelde parkeernorm neerkomen op **6,8** parkeerplaatsen (3,4 per 100 m² = 3,4 x 2).

Inmiddels is het in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen aantal van 65 aan te leggen nieuwe parkeerplaatsen in het ontwerp verhoogd naar **95** nieuwe parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen, die, in overleg met gemeente, enerzijds voorzien zijn op te herstructureren openbaar gebied, zodat zij, zoals eerder gesteld, ook bruikbaar zijn voor onder andere omwonenden, en anderzijds op het eigen terrein van het appartementencomplex.

Gelet op het vorenstaande, in casu de afname respectievelijk de marginale toename van de totale verkeersaantrekkende werking, alsmede de geplande aanleg van een zeer groot aantal nieuwe parkeerplaatsen, behoeven wij in het kader van het voorliggend plan geen nieuw parkeeronderzoek respectievelijk nieuwe verkeersstudie te laten plaatsvinden.

Nummer III:

Wij hebben met zorg en belangstelling kennis genomen van de in de zienswijze aangevoerde uitspraak van de Voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 5 oktober 2020, ECLI/NL/RVS: 2020/2337.

Nochtans zijn wij van mening, dat wij de huidige bestemming moeten handhaven.

Wij verwijzen kortheidshalve naar eerdergenoemde uitspraak in hoofdzaak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 april 2021, 202004444/1/R3.

Meer in het bijzonder naar de overweging in 4.2:

"Onder verwijzing naar overweging 3.3 van de uitspraak van de Afdeling van 4 december 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2241, stelt de Afdeling voorop dat het opnemen van een verbod op het gebruik van woningen door personen buiten de beoogde doelgroep senioren in een bestemmingsplan niet mogelijk is, omdat dit zou leiden tot een niet ruimtelijk relevant onderscheid naar leeftijd."

Kortom: planologisch kan en mag een gemeenteraad in een bestemmingsplan levensloopwoningen voor alleen senioren niet toestaan. Wel is in de regels van het bestemmingsplan in vergelijking met het ontwerp bestemmingsplan vastgelegd dat sprake dient te zijn van levensloopbestendige woningen, waarbij in de begrippen het begrip 'levensloopbestendige woning' is toegevoegd, met een beschrijving van de minimale eisen die gelden voor levensloopbestendige woningen. Op deze wijze wordt zoveel mogelijk invulling gegeven aan de wensen van appellant om het type woningen in het bestemmingsplan te borgen.

De stelling van appellant:

"Het kopen van een appartement is juist niet voor de hand liggend bij mensen die in aanmerking komen voor een aanleunwoning of serviceflat, immers, deze personen zijn dan op een dermate hoge leeftijd dat het kopen van een appartement niet meer voor de hand ligt", kunnen wij niet volgen en ontbeert ook elke onderbouwing.

Immers, in de praktijk is gebleken dat ouderen steeds langer vitaal zijn en in toenemende mate beschikken over een koopwoning (eigen vermogen) en een stabiel/zeker inkomen (AOW, veelal met pensioen). Daarom hebben zij over het algemeen minder problemen met het verkrijgen van een hypotheek. Jongeren daarentegen hebben daar meer problemen mee.

Ook hebben verkopen van dit soort appartementen aan senioren de afgelopen jaren het succes van dit concept aangetoond. Bij het onderhavige plan zal door de kopers een service-/zorgcontract worden afgenomen. En er wordt standaard geparticipeerd in deelname aan het gebruik en deelname in activiteiten in gemeenschappelijke ruimten.

Nummers VI en VII:

Wij volstaan met het kortheidshalve verwijzen naar paragraaf 4.7 van Toelichting, alsmede deze notitie zienswijzen (bij de behandeling van de zienswijze in de nummers II., IV en V) waarbij netjes en overzichtelijk uiteen wordt gezet, dat door de nieuwe ontwikkeling ter plaatse van Beneluxlaan 5 er nauwelijks extra verkeer wordt gegenereerd gedurende een etmaal in

vergelijking met de verkeersgeneratie van de voormalige kantoorfunctie van het voormalige Rabobankgebouw.

Immers, indien wordt uitgegaan van woningen in de categorie 'koop, **duur**' bedraagt de totale verkeersaantrekkende werking van **162** (402 - 240) motorvoertuig-bewegingen **per etmaal**. En indien wordt uitgegaan van woningen in de categorie 'koop, **midden**' bedraagt de totale verkeersaantrekkende werking van **73** motorvoertuigbewegingen **per etmaal**.

Gelet op de aanwezige weginfrastructuur wordt deze geringe verkeerstoename vanuit verkeerskundig oogpunt inpasbaar geacht. Er worden geen problemen verwacht ten aanzien van de afwikkeling van de verkeersbewegingen op het omliggende wegennet.

Immers, in geval van de Europaweg, Vlaamsestraat, Waalsestraat en Kempenstraat geldt dat er sprake is van erftoegangswegen, waaraan gelet op het profiel doorgaans een capaciteit van maximaal 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal kan worden toegerekend. Van dergelijke intensiteiten is in de huidige situatie en ook in de toekomstige situatie bij lange na geen sprake.

Daar waar in de zienswijze wordt gesteld, "dat de ingebruikneming van het appartementencomplex alleen is toegestaan, als de geluidbelasting, als gevolg van de toegenomen belasting van de Europaweg, niet aanvaardbare normen overschrijdt. Daarbij geldt de norm, zoals vastgelegd in de artikelen 82 en 100 Wet geluidhinder van maximaal 48 dB als uitgangspunt" merken wij op, dat wij deze zienswijze niet kunnen volgen.

Het betreft hier bestaande woningen aan een 30 km weg. Hiervoor bestaat geen wettelijke toetsingsgrond/-kader, noch norm.

Voor de beoordeling van de eventuele toename van de geluidbelasting ter plaatse van bestaande woningen aan de Europaweg en overige 30 km/uur-wegen is aangesloten bij de normstelling voor 'reconstructies van wegen' conform de Wet geluidhinder. Hierin geldt als uitgangspunt dat een toename van de geluidbelasting van (afgerond minder dan 2 dB toelaatbaar is.

Kortheidshalve verwijzen wij hierbij naar: het Akoestisch Onderzoek Herontwikkeling Beneluxlaan 5 Zwijndrecht, projectnr. ZWY0020001, gedateerd 28 juni 2021, opgesteld door het gecertificeerde bureau Kragten, zoals toegevoegd is aan de bijlage van het bestemmingsplan. (De berekeningen zijn uitgevoerd uitgaande van de worstcase scenario van dure koopappartementen. Derhalve het scenario dat het meeste verkeer genereert).

Meer in het bijzonder naar de pagina's 77 (rekenresultaten zonder verkeersgeneratie), 80 (rekenresultaten incl. verkeersgeneratie) en 81 (waar een overzicht gegeven wordt van de stijging van de geluidsbelasting).

Hieruit blijkt dat, de toename van geluidsbelasting voor het gehele gebied ver beneden de 1,5 dB blijft.

Wij concluderen dan ook dat er zowel in het geval van de bouw van levensloopbestendige appartementen, zelfs in de worstcase scenario van dure koopappartementen, er geen sprake zal zijn van een relevante toename van geluid.

Nummer IX:

Wij zijn verheugd te lezen dat de indieners van de zienswijzen graag willen meedenken over oplossingen. Wij hopen, dat zij, gelezen deze notitie van zienswijzen, ook zien en concluderen dat wij ernst hebben gemaakt met hun opmerkingen.

Immers, wij hebben worstcase scenario's doorberekend en de consequenties inzichtelijk gemaakt voor wat betreft de verkeersintensiteit per etmaal, alsmede de benodigde parkeerplaatsen. Er wordt voor de parkeerplaatsen zelfs meer ruimte gereserveerd als strikt noodzakelijk, zonder in te boeten op de gewenste groene uitstraling.

Er heeft een bezonningsstudie plaatsgevonden, alsmede is er in samenspraak met de gemeente een goed en robuust Bomen Compensatieplan opgesteld. Ook het wandelpad vanaf de Europaweg naar het appartementencomplex is uit de plannen verwijderd. Langs de Europaweg zal er sprake zijn van een ononderbroken groenzone.

Wij hopen dan ook, dat de indieners van de zienswijzen, zoals gezegd, ook zien dat zowel initiatiefnemer als de gemeente Zwijndrecht het ernst is voor wat betreft het gevolg en inhoud geven aan de omgevingsdialoog die tot op heden gevoerd is.

Wij hopen van harte, dat de indieners van de zienswijzen tevreden zijn met de door hen bereikte resultaten.

N.B.: de genoemde berekeningen, het Bomen Compensatieplan, de aangepaste (situatie-) tekeningen etc. zijn als bijlagen toegevoegd aan het voorliggende bestemmingsplan.

Afrondende beoordeling zienswijze 1:

De ingediende zienswijze, alsmede de reacties van de gemeente op de diverse onderdelen leidt tot het volgende overzicht van beoordelingen:

Onderdeel zienswijze	Gegron, dan wel ongegron
I en VIII Aantasting woongenot: verlies uitzicht, zonlicht, aantasting bomen, aantasting privacy	Verlies uitzicht: Op basis van jurisprudentie geen recht op uitzicht. Derhalve ongegron. Mogelijkheid indienen verzoek planschade; Verlies zonlicht: heeft geleid tot bezonningsstudie. Conclusie: voldoet aan lichte TNO norm, wel schaduwwerking. Derhalve gegron. Toevoeging Bezonningsstudie aan het bestemmingsplan. Mogelijkheid indienen verzoek planschade; Aantasting bomen: heeft geleid tot formeel Bomen Compensatieplan. Derhalve: gegron. Toevoeging Bomen Compensatieplan aan het bestemmingsplan; Aantasting privacy: afstanden van nieuwbouw tot voorgevel woningen zijn dermate groot, dat er geen sprake is van inbreuk of vermindering privacy. Derhalve: ongegron;
II en IV en V. zorg voor parkeeroverlast, parkeerbehoefte te laag ingeschat, voorkomen dat Europaweg e.a. parkeer-gelegenheid moeten bieden voor nieuw complex	Een recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State maakt het onmogelijk om de nieuwe woningen te bestemmen voor een bepaalde doelgroep/leeftijdscategorie.

	Dit noodzaakt om worstcase scenario's in beeld te brengen en door te rekenen. Dit leidde tot zowel een iets hogere verkeersintensiteit per etmaal, alsmede tot een hogere parkeerbehoefte. Derhalve: gegrond. Dit leidt tot aanpassing van het aantal parkeerplaatsen in het bestemmingsplan, alsmede tot aanpassing van de Toelichting. In samenspraak met de gemeente deels op terrein initiatiefnemer en deels op het openbaar gebied. Stukken betreffende verkeer liggen reeds ter inzage en zijn raadpleegbaar.
III Verwijzing naar uitspraak Voorzieningenrechter Afd. Bestuursrechtspraak van de Raad van State: gekozen parkeernorm ontbeert draagkracht. Tevens kopen appartement door mensen met hoge leeftijd ligt niet voor de hand	Constatering, dat Afd. Bestuursrechtspraak van Raad van State het onmogelijk heeft gemaakt om woningen te bestemmen voor beoogde doelgroep senioren. Dientengevolge dienden worstcase scenario's (duur en middelduur) in beeld te worden gebracht en te worden doorgerekend op basis van passende (andere) parkeernormen. Derhalve: gegrond. Leidt tot aanpassing van Toelichting van het bestemmingsplan; Het kopen van bijv. levensloopbestendige appartementen door senioren vindt momenteel veel plaats. Senioren zijn een stabiele factor voor banken. Derhalve: ongegrond;
VI en VII Plan zorgt voor een forse toename van de verkeersdruk juncto meer verkeersbewegingen. Zorgen voor geluidoverlast. Borgen norm 48 dB bij woningen Europaweg op basis van artikel 82 en 100 Wet geluidhinder	Constatering, dat Afd. Bestuursrechtspraak van Raad van State het onmogelijk heeft gemaakt om woningen te bestemmen voor beoogde doelgroep senioren. Dientengevolge dienden worstcase scenario's (duur en middelduur) in beeld te worden gebracht en te worden doorgerekend. Conclusie van de berekeningen: leidt tot toename met een gering aantal verkeersbewegingen per etmaal. Echter, dit kan geenszins fors worden genoemd. Derhalve: deels gegrond. Leidt tot aanpassing van Toelichting van het bestemmingsplan;

	Voor wat betreft de geluidsnorm van artikel 48 dB op basis van door indiener genoemde artikelen het volgende: Het betreft bestaande woningen aan een 30 km/u weg. Hiervoor bestaat geen wettelijke norm. Voor de beoordeling van de eventuele toename van de geluidbelasting ter plaatse van bestaande woningen aan de Europaweg en overige 30 km/uur-wegen is aangesloten bij de normstelling voor 'reconstructies van wegen' conform de Wet geluidhinder. Hierin geldt als uitgangspunt dat een toename van de geluidbelasting van (afgerond) minder dan 2 dB toelaatbaar is. Uit berekeningen blijkt dat, de toename van geluidsbelasting voor het gehele gebied ver beneden de 1,5 dB blijft. Conclusie: in het geval van de bouw van levensloopbestendige appartementen, zelfs in de worstcase scenario van dure koopappartementen, zal er geen sprake zijn van een relevante toename van geluid. Derhalve ongegrond;
IX Meedenken andere oplossingen	Gemeente heeft het plan op meerdere onderdelen aangepast en meerdere bijlages toegevoegd aan het bestemmingsplan. Derhalve: gegrond; Echter, een verdere verzwaring van de Regels in het bestemmingsplan door middel van voorwaardelijke verplichtingen wordt niet in het kader van een goede ruimtelijke ontwikkeling noodzakelijk geacht. Derhalve: ongegrond.

Zienswijze 2 (namens 7 huishoudens woonachtig aan de Europaweg):

Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan le herziening Walburg, Beneluxlaan 5

Evenals de bewoners die worden bijgestaan door mr. *****, Stichting *****, zijn wij het niet eens met het ontwerpbestemmingsplan “Eerste herziening Walburg, Beneluxlaan 5”.

Wij wonen aan de Europaweg, hebben uitzicht op het plangebied, en vrezen parkeeroverlast.

Het plan tast het woongenot van bewoners aan

Het was voor ons, als buurtbewoners een flinke schok om te horen dat tegenover hun huis, op een plek met de functie dienstbaarheid, een gebouw met 7 verdiepingen met een maximale hoogte van 25 meter (plus nog 2,5 meter voor technische installaties) zou worden geplaatst. In eerste instantie was er namelijk gesproken over een even hoog gebouw als het huidige pand, dat een maximale bouwhoogte kent van 10 meter. Het nieuwe pand zal daarom veel zonlicht wegnemen voor de woningen van bewoners aan de Europaweg 2 t/m 22.

Op dit moment staan er mooie bomen op de plek waar straks, op grond van de bestemming “groen”, vele bouwwerken en voorzieningen mogelijk zijn, maar waar geen verplichting is opgenomen om bomen aan te planten, of andere hoog groeiende beplanting, waardoor de inbreuk op de privacy zeer groot zal zijn. Daarnaast worden er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Het ligt daarom in de verwachting dat de bewoners van het toekomstige appartementencomplex hun auto zullen parkeren op de Europaweg, terwijl het nu al zeer druk is.

Het plan zorgt voor parkeeroverlast

In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan staat een kort stukje over het parkeren, onder paragraaf 4.7. Er is geen parkeeronderzoek gedaan, geen verkeerstudie. In de toelichting wordt enkel verwezen naar het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2016-2030

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2016-2030 verwijst naar de parkeerkencijfers van het CROW, die alleen tegen betaling bij het CROW beschikbaar zijn.

In het concept Parkeerbeleidsplan van uw gemeente, wordt verwezen naar niet kenbare parkeertellingen uit 2018.

In dit concept beleidsplan (pagina 18) staat letterlijk:

'Daarnaast is er intern een stuk inzake parkeernormen. Belangrijkste aspect hieruit is dat de normen van het CROW gevolgd worden en dat de parkeeroplossing bij nieuwe ontwikkelingen in principe op eigen terrein moet plaatsvinden.'

Op pagina 26 van dit concept beleidsplan staat over Walburg:

"In de wijk Walburg is geen parkeerdruk hoger dan 90% gemeten in de verschillende gebieden (zie Figuur 16). Wel is bij zeven balansgebieden op enig telmoment op wegvakniveau een parkeerdruk gemeten boven de 100%."

De Europaweg valt binnen het gebied met een parkeerdruk van 90%, en op sommige dagen meer dan 100%. Ten onrechte wordt in het bestemmingsplan hier niet naar verwezen, ten onrechte is er geen accuraat onderzoek gedaan naar de parkeerdruk ter plaatse en gevolgen van onderhavig bestemmingsplan voor die parkeerdruk.

Er is op de locatie nu al onvoldoende parkeerruimte. Met de komst van het appartementencomplex wordt deze overlast nog groter. Voor een goede ruimtelijke ordening is onderzoek naar de parkeerbehoefte noodzakelijk. Met een voorwaardelijke verplichting in de planregels moet vastgelegd worden dat er meer parkeerplaatsen op eigen terrein komen, om de volgende redenen.

Allereerst wordt de parkeerbehoefte te laag ingeschat, en is er geen raadpleegbaar onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte en is niet kenbaar welke parkeernormen er gelden.

Wij voorzien parkeeroverlast omdat van de in de toelichting op het bestemmingsplan genoemde 66 parkeerplaatsen 59 parkeerplaatsen alleen voor de toekomstige bewoners van de 56 appartementen bestemd zijn. Aanvullend op de 59 parkeerplaatsen, worden er 7 parkeerplaatsen voorzien voor bezoekers van het fitnesscentrum.

Maar u gaat uit van de parkeernormen voor 'aanleunwoning en serviceflat'. Terwijl het gaat om commerciële appartementen voor in de planregels niet nader benoemde bewoners, en de bewoners dus niet beperkt zijn tot de groep die in een serviceflat wonen.

Mr ***** verwijst in zijn zienswijze, gedateerd 20 mei 2021, u op de uitspraak van de voorzieningenrechter in een soortgelijke zaak, van de voorzieningenrechter van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State van 5 oktober 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2337, waarin de voorzieningenrechter het volgende overweegt:

"Het wijzigingsplan is gebaseerd op artikel 48 van het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014, vastgesteld op 26 maart 2015. Op grond van die bepaling kan binnen de zone "Wetgevingszone - Wijzigingsgebied-1" van dat bestemmingsplan de bestemming "Maatschappelijk" worden gewijzigd naar "Wonen- Woonzorg". In de Nota Parkeernormen 2016 van de gemeente Amstelveen is vermeld dat voor aanleunwoningen en serviceflats een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning wordt aangehouden. Voor woningen wordt een norm van 1.4 of hoger als uitgangspunt gehanteerd. In de plantoelichting staat weliswaar dat in de Nota is opgenomen dat voor zorgwoningen een parkeernorm van 1,1 geldt, maar in de nota is voor zorgwoningen geen parkeernorm vermeld. Het college heeft ter zitting verklaard dat aangesloten is bij de parkeernorm voor aanleunwoningen en serviceflats, omdat het plan nieuwe woningen mogelijk maakt voor mensen met een zorgindicatie. Voor woningen bedoeld voor deze groep mensen kan daarom net als bij aanleunwoningen en serviceflats een parkeernorm van 1,1 worden aangehouden. De voorzieningenrechter overweegt dat het college onvoldoende heeft gemotiveerd waarom deze parkeernorm kan worden toegepast. Noch uit de plantoelichting noch uit de toelichting ter zitting is gebleken op welke wijze invulling zal worden gegeven aan de zinsnede "woning die gekoppeld is aan een zorgfunctie" in artikel 1.85 van de planregels. In de plantoelichting is vermeld dat de 113 zorgwoningen worden verdeeld in 54 middeldure huurwoningen, 56 middeldure koopwoningen en 3 respijt woningen en dat de woningen zijn bedoeld voor zorgbehoevenden (de doelgroep 55+) Daarbij zal worden gezocht naar mensen met verschillende niveaus van zorg. De ontwikkeling voorziet in behoeftes die in de Woonagenda zijn genoemd door het toevoegen van middeldure huur- en koopwoningen en door mogelijkheden te bieden voor de huisvesting van senioren met belangrijke voorzieningen binnen handbereik, aldus de plantoelichting. Deze beschrijving van de doelgroep gaat niet uit van een geïndiceerde zorgbehoefte en geeft daaraan dus ook geen nadere duiding. In de plantoelichting is verder opgemerkt dat er gesprekken gaande zijn met het nabijgelegen Zonnehuis om bepaalde activiteiten die daar worden aangeboden ook aan de bewoners van de nieuwe zorgwoningen aan te bieden. Ter zitting is gebleken dat met het Zonnehuis geen nadere afspraken in de vorm van een contractuele relatie zijn gemaakt.

De voorzieningenrechter twijfelt daarom of sprake is van een met aanleunwoningen vergelijkbare situatie. Ter zitting is van de kant van de raad geen nadere opheldering geboden over de vraag welke combinatie van wonen en zorg invulling geeft aan de in het plan geregelde koppeling met een zorgfunctie. Onder deze omstandigheden acht de voorzieningenrechter de onderbouwing van de gekozen parkeernorm onvoldoende draagkrachtig, reden waarom er rekening mee moet worden gehouden dat de Afdeling in de bodemprocedure zal oordelen dat parkeerbehoefte onjuist is berekend. Hij ziet daarom reeds om deze reden aanleiding bij wijze van voorlopige voorziening het plan te schorsen. De overige gronden behoeven om die reden geen bespreking. "

Dit is bijna volledig identiek aan onderhavig bestemmingsplan, met dien verstande, dat in onderhavig bestemmingsplan nog minder dan in het plan waar bovenvermelde uitspraak op gemotiveerd wordt waar de parkeernorm op is gebaseerd. Nergens uit blijkt waarom alle appartementen gezien moeten worden als 'aanleunwoning en serviceflat' met een bijbehorende lage parkeernorm.

In de bewonersbijeenkomsten is altijd gesproken over huurappartementen. In de toelichting wordt heel uitdrukkelijk gesproken over koopappartementen. Dit staat onder paragraaf 3.3.2 in de toelichting op het bestemmingsplan. Het kopen van een appartement is juist niet voor de hand liggend bij mensen die in aanmerking komen voor een aanleunwoning of serviceflat, immers, deze personen zijn dan op een dermate hoge leeftijd dat het kopen van een appartement niet meer voor de hand ligt. Ook op dit punt is, net als in de hiervoor aangehaalde uitspraak, onaannemelijk dat de parkeernorm die gehanteerd wordt voor dit bestemmingsplan correct is.

Daarom is de parkeerbehoefte te laag ingeschat, omdat het bestemmingsplan met de bestemming "wonen" niet verhindert dat ook niet-senioren kunnen gaan wonen in de appartementen. Bijvoorbeeld mensen met twee auto's. Dat zou bij 56 appartementen al 112 parkeerplaatsen vergen, in een buurt waar de parkeerdruk op sommige dagen al boven de 100% is.

Maar er zal ook parkeerruimte gevraagd worden voor het personeel dat werkzaam is in het appartementencomplex omdat daar ook bepaalde zorgvoorzieningen kunnen komen. En ook voor het personeel van de fitnessruimte bestaat parkeerbehoefte. Ook moet er voorzien worden in parkeerplekken voor bezoekers bij toekomstige bewoners. In deze parkeerbehoefte wordt ook niet voorzien.

Nu al wordt er door ons, bewoners van de Europaweg parkeeroverlast ervaren door bezoekers aan het winkelcentrum, markt, sporthal en bewoners van aangrenzende straten zoals Gentsestraat. Zonder goed onderzoek naar de parkeerbehoefte, zonder kenbare parkeernormen, is dit bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Als vastgesteld wordt wat de werkelijke parkeerbehoefte is, als op juiste en voor ons kenbare wijze vastgesteld wordt wat de parkeerdruk is, dan is het bij voorbaat uitgesloten dat de omliggende straten, zoals de Europaweg, voldoende parkeergelegenheid bieden om de parkeerbehoefte voor het nieuwe appartementencomplex op te kunnen vangen, nu op sommige momenten de parkeerdruk al boven de 100% ligt. De parkeerbehoefte moet daarom op eigen terrein worden voldaan.

Gezien de hiervoor aangehaalde uitspraak van de voorzieningenrechter is het uitgesloten dat dit bestemmingsplan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak overeind blijft.

Het nieuwe plan zorgt voor een forse toename van de verkeersdruk

Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen. Het is te voorzien dat als gevolg van onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, en een te hoge parkeerdruk (op sommige dagen al boven de 100%), er

zoekverkeer gaat ontstaan. Het bestemmingsplan voorziet daarom onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Er is geen onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling, althans niet gebaseerd op de juiste aannames. Ook daarom kan dit plan niet overeind blijven.

Wij vrezen dat het plan voor geluidsoverlast zorgt

Het plan zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen en dus tot geluidsoverlast. Er hoeft geen hogere waarde geluidhinder te worden vastgesteld omdat de Europaweg een 30 km/uur zone is, maar het is niet uitgesloten dat de geluidsbelasting hoger zal zijn dan wat is toegestaan. Er is hier onvoldoende akoestisch onderzoek gedaan omdat, zoals wij hiervoor hebben aangegeven, er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen en de toename van het aantal auto's en ander verkeer als gevolg van dit bestemmingsplan. Want ook al zouden op grond van de wet Geluidhinder geen geluidsnormen gelden, dan nog dient u een goed woon- en leefklimaat voor ons te waarborgen.

Daardoor zijn de gevolgen van dit plan niet goed onderzocht. Het plan is dus niet goed onderbouwd. Het is algemeen bekend dat geluidsoverlast de gezondheid ernstige schade toebrengt. Daarom is aanpassing van het plan noodzakelijk. Wij vragen u een voorwaardelijke verplichting in de planregels op te nemen waardoor de ingebruikneming van het appartementencomplex alleen toegestaan is, als de geluidsbelasting, als gevolg van de toegenomen belasting van de Europaweg, niet aanvaardbare normen overschrijdt. Daarbij geldt de norm zoals vastgelegd in artikelen 82 en 100 Wet geluidhinder van maximaal 48 dB als uitgangspunt.

Door dit plan is inkijk in de woning en tuin van ons mogelijk

De inkijk maakt een enorme inbreuk op haar privacy. Aanpassing van het plan is nodig om de privacy te beschermen. Om inkijk te voorkomen is een afschermende groenstrook met veel groenblijvende heesters van voldoende hoogte nodig. Met een voorwaardelijke verplichting in de planregels dient te worden vastgelegd dat er zo'n groenstrook komt en in stand blijft. En in de planregels dient te worden verwezen naar een beplantingsplan dat als bijlage bij de planregels komt.

Wij willen graag met de gemeente meedenken over een andere oplossing

Hoewel wij vinden dat wij behoorlijk gaan inleveren op het woongenot, in een omgeving waar al veel hoogbouw is - zullen wij ons, met pijn in het hart, niet langer verzetten tegen de hoogte, mits er tegemoet wordt gekomen aan het volgende.

Namens uw gemeente is tijdens de inspraak en voorlichting toegezegd dat de huidige bomen blijven. Dit is niet geborgd in het bestemmingsplan. Dit zou opgenomen moeten worden als voorwaardelijk verplichting in de planregels, met een verwijzing naar een met de bewoners van de Europaweg af te sluiten vaststellingsovereenkomst en als zakelijke verplichting, zoals is besproken bij de vierde bewonersavond op 8 april 2021. De bewoners willen dit, met daarbij de voorwaarde dat bestaande bomen bij ziekte worden vervangen door soortgelijke bomen.

Ook is door uw gemeente toegezegd dat er extra bomen op de opvallende ruimte van de vroegere entree voor auto's - waar nu de slagbomen staan - komen. Dit is toegezegd op de tweede bewonersavond op 13 juli 2020.

Er moet duidelijkheid zijn over de plek waar de extra parkeerplaatsen komen: dit is niet duidelijk uit de tekeningen op te maken. Er moeten uiteraard ook voldoende parkeerplaatsen komen.

Het pad dat schuinweg vanuit de hoek Europaweg/Waalsestraat naar het complex loopt moet komen te vervallen. Dit om te voorkomen dat toekomstige bewoners uitgenodigd worden om hun auto aan de Europa weg te parkeren.

Wij zijn vooralsnog bereid af te zien van verdere stappen als u regelt dat:

1. Er een goed onderzoek wordt gedaan naar de werkelijke parkeerbehoefte en de aanwezige parkeerdruk;
2. er op grond van de constatering en gedaan aan de hand van dat onderzoek een voorwaardelijk verplichting komt om de benodigde parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren;
3. In een voorwaardelijke verplichting in de planregels wordt verzekerd dat de huidige bomen blijven bestaan en bij ziekte worden vervangen door soortgelijke bomen;
4. In een voorwaardelijke verplichting in de planregels wordt verzekerd dat de groenstrook tussen de Europaweg en het plangebied aanvullend wordt beplant met mooie hoog groeiende bomen en struiken, die voldoende privacy voor ons garandeert, met name het openvallende gedeelte waar nu de slagbomen staan;
5. In een voorwaardelijke verplichting in de planregels wordt verzekerd dat het plan geen hogere geluidswaarde op de gevel van de woningen mogelijk maakt dan 48 dB;
6. het pad dat schuinweg vanuit de hoek Europaweg/Waalsestraat loopt, zal komen te vervallen.

Wij vragen u het (ontwerp)bestemmingsplan niet vast te stellen

In ieder geval vragen wij u rekening te houden met deze zienswijze en het plan aan te passen.

Met vriendelijke groet,

Behandeling zienswijze 2:

Gelet op het feit, dat zienswijze 2 op enkele woorden na identiek is aan zienswijze 1 verwijzen wij naar de Behandeling van zienswijze 1, zoals eerder vermeld, alsmede naar de Afrondende beoordeling van zienswijze 1.

Zienswijze 3 van 1 huishouden aan de Waalsestraat:

Als direct naastgelegen bewoner, Waalsestraat *, maken wij bezwaar tegen de grote van dit nieuwe plan en de voorgestelde erg grote hoogte. Hierbij onze onderbouwing in 4 punten :

Nummering

Gemeente:

X.

Punt 1)

Dit plan staat niet in verhouding tot het huidige gebouw.

- de totale omvang (vloer oppervlakte) is enorm veel groter als het huidige gebouw;
- het huidige gebouw, de Rabobank is nu gedeeltelijk 1, 2 en 3 bouwlagen hoog
het nieuw voorgestelde gebouw is gedeeltelijk 4, 5, 6 en 7 bouwlagen hoog
overall ruim meer dan twee x zo hoog

Op deze manier staat het nieuwe plan in geen verhouding tot het huidige gebouw de Rabobank waarvoor dit project in de plaats gaat komen.

Wij hebben ons huis mede vanwege het ruime uitzicht en het vrij zicht aan de voorzijde gekocht waar als dit plan er zo gaat komen een zeer grote inbreuk op gedaan wordt / verdwijnt.

Nummering

Gemeente:

XI.

Punt 2)

Wij hebben juist ook mee gedaan tijdens de buurt informatie rondes en vanaf het begin juist ook onze punten kenbaar gemaakt en ingebracht en bezwaar gemaakt. Zie bijgevoegde mailen van : 28-09-2020 + 25-01-2021 + 30-03-2021.

Op deze punten en onze bezwaren juist in het begin toen het plan nog in ontwikkeling was hebben wij geen enkele reactie gehad op onze punten en is er op geen enkele wijze een tegemoetkoming geweest naar ons / op onze bezwaren.

Nummering

Gemeente:

XII.

Punt3)

Pas nadat het gebouwvolume bedacht was hebben wij op 5 febr 2021 een kleine toelichting gehad. Hierin geeft IDBB aan dat het nieuwe plan zelfs verder weg van ons huis komt "Het nieuwe gebouw staat zelfs 6ml terug aan jullie zijde ten opzichte van het oude Rabo gebouw" En laat dit klinken of dit fijn is voor ons als bewoner van de Waalsestraat.

Ook op dit punt maken wij bezwaar op het voorgestelde bestemmingsplan.

(En dit hebben we ook al eerder gedaan bij IDBB maar daar ook geen reactie op ontvangen.)

Het te bebouwen oppervlakte zoals aangegeven in het "ontwerpbestemmingsplan le herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5" staat 6ml terug aan de zijde van de Waalsestraat. En zou daarom een positief punt moeten zijn voor ons als bewoners van de Waalsestraat.

De genoemde 6ml is op zich juist alleen is dit bij het huidige Rabobank een bebouwing alleen op de begane grond (1 bouwlaag) en ook nog achter een groene heg gelegen. Dit gedeelte van het huidige Rabobank gebouw heeft nu al geen invloed op ons vrije uitzicht.

Op het punt waar het nieuwe plan / de voorgestelde bebouwing gaat beginnen (t.o.v. van de Waalsestraat) is de huidige Rabobank 2 en gedeeltelijk 3 bouwlagen hoog. Het nieuwe gebouw zoals dat nu voorgesteld word is op dat punt 6 bouwlagen hoog en net iets verder weg 7 bouwlagen hoog. 2 tot 3 maal zo hoog als het huidige gebouw. Ons vrije uitzicht aan de voorzijde van onze woning, waar ook onze eetkeuken is gelegen, zal zo geheel verdwijnen. Juist ook hierom maken wij bezwaar tegen het voorgestelde "ontwerpbestemmingsplan le herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5"

Nu zien we een groen haag en boven het huidige Rabobank gebouw een vrije uitzicht, (zie blauwe lijn in onderstaand tekening)



In het nieuwe voorgestelde plan (zie rode lijn) vervalt door het erg hoge gebouw, welke niet in verhouding is met het huidige Rabobank gebouw, ons vrije uitzicht en kijken we alleen maar tegen een hoog gebouw aan.

*Nummering
Gemeente:
XIII.*

Punt 4)

Het hoogste gedeelte van het nieuwe plan (vanaf de Beneluxlaan gezien rechtse helft) is ook verder van de Beneluxlaan geplaatst dan de huidige bebouwing, de Rabobank en daardoor komt dit hoge gedeelte ook dichterbij de Waalsestraat.

Vanaf het eerste begin tijdens de inspraak rondes hebben wij hiertegen bezwaar gemaakt en op dit punt maken wij ook bezwaar tegen het voorgestelde "ontwerpbestemmingsplan 1e herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5"

Juist aan de Beneluxlaan waar geen enkele omwonende last heeft van de bebouwing (aan de zijde van de Beneluxlaan zijn geen woonhuizen) wordt het nieuwe erg hoge gebouw verder terug geplaatst vanaf de Beneluxlaan dan het huidige lage Rabobank gebouw. Door dit naar achteren schuiven van dit al erg hoge nieuwe gebouw gedeelte zal dit nog meer van invloed zijn voor ons als bewoners van de Waalsestraat.

Wij maken bezwaar tegen dit naar achteren schuiven (t.o.v. de Beneluxlaan) en vragen om het nieuwe gebouw minimaal te beginnen op de huidige positie t.o.v. de Beneluxlaan maar omdat het nieuwe gebouw zoveel hoger wordt vragen wij dit juist dichterbij de Beneluxlaan te laten beginnen zodat de afstand aan de Waalsestraat zijde groter wordt.

Aan de zijde van de Beneluxlaan zijn geen bestaande bewoners die tegen het nieuwe gebouw aan gaan kijken en hun vrij zicht gaan verliezen. Aan de zijde van de Waalsestraat zal de grote extra hoogte van het pand gecompenseerd moeten worden door extra afstand om het huidige vrije uitzicht over het bestaande Rabobank gebouw zoveel mogelijk te behouden.

Nogmaals wij hebben ons huis mede vanwege het ruime uitzicht en het vrij zicht aan de voorzijde gekocht en beleven en genieten hier elke dag van maar waar als dit plan er zo gaat komen een zeer grote inbreuk op gedaan wordt / geheel verdwijnt.

Juist vanaf het begin hebben wij meegedaan tijdens de buurt informatie rondes en vanaf het begin juist ook onze punten kenbaar gemaakt en ingebracht en bezwaar gemaakt. Middels dit schrijven maken wij opnieuw onze bezwaren kenbaar en maken wij bezwaar tegen het voorgestelde ontwerpbestemmingsplan 1e herziening bestemmingsplan Walburg, locatie Beneluxlaan 5

Behandeling zienswijze 3:

Alvorens deze zienswijze te behandelen willen wij onze dank uitspreken aan de indiener voor het op actieve manier deelnemen aan de omgevingsdialoog. Wij betreuren het, dat hij, gelet op de ingediende zienswijze, zich blijkbaar niet gehoord voelt. En dat is, ook gelet op de uitkomsten van de omgevingsdialoog, nimmer onze intentie.

Nummer X.

Kortheidshalve verwijzen wij naar de beantwoording op de nummers I en VIII bij zienswijze 1.

Nummer XI.

Kortheidshalve verwijzen naar de beantwoording op nummer X. Tevens attenderen wij de indiener van de zienswijze, dat hij voor alle besprekingen is uitgenodigd, alle vraagpunten zijn besproken. En als er al vraagpunten onbesproken zouden zijn gebleven, dat hij dit immer had kunnen aangeven.

Tevens attenderen wij hem op het feit, dat er met hem persoonlijk contact is geweest aan het huisadres om zowel de situatie ter plaatse op te nemen ten behoeve van de aanwezigheid van groen en bomen, alsmede om zijn gehandicapte parkeerplaats bij zijn huis veilig te stellen. Hetgeen ook daadwerkelijk heeft geleid tot aanpassing van tekeningen.

Nummer XII.

Inderdaad, gezien vanaf de Waalsestraat, wordt de geplande nieuwbouw 6 meter teruggeplaatst ten opzichte van de te slopen bestaande bebouwing. De afstand komt hiermee op circa 39 meter. Dit is een verbetering ten aanzien van de huidige situatie.

Tijdens de omgevingsdialoog is in samenspraak met indiener van de zienswijze geconcludeerd dat ter hoogte van zijn woning door zowel het aanwezige groen, alsmede de aanwezige boom geen zicht bestaat, c.q. geen noemenswaardig zicht kan bestaan op de geplande nieuwbouw. Met andere woorden de nieuwbouw wordt aan het zicht onttrokken.

Hetgeen overigens ook door de door hem gedeelde tekening met zichtlijnen wordt bevestigd. (Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen).

Nummer XIII.

Wij verwijzen hierbij naar het vermelde onder X.; XI.; en XII.

Tevens merken wij op, dat het bouwplan reeds zover mogelijk naar de Beneluxlaan is gesitueerd als redelijkerwijs mogelijk is. Gelet op stedenbouwkundige aanvaardbaarheid en de aanwezige geluidbelasting van de Beneluxlaan op de nieuwbouw.

Afrondende beoordeling zienswijze 3:

De ingediende zienswijze, alsmede de reacties van de gemeente op de diverse onderdelen leidt tot het volgende overzicht van beoordelingen:

Onderdeel zienswijze	Gegrond, dan wel ongegrond
X Plan staat niet in verhouding tot het huidig gebouw. Inbreuk op ruim uitzicht en vrij uitzicht	Ontwerp gebouw is stedenbouwkundig aanvaardbaar. De te realiseren woningen passen in de gemeentelijke bouwopgaaf. Derhalve: ongegrond ; Verlies uitzicht: Op basis van jurisprudentie geen recht op uitzicht. Derhalve ongegrond . Mogelijkheid indienen verzoek planschade;
XI Meegedaan aan buurtinformatie. Punten kenbaar gemaakt. Geen reactie gekregen. Op geen enkele wijze tegemoetkoming geweest.	Actief betrokken geweest in en met omgevingsdialoog. Alle vragen konden (en zijn naar onze mening ook) gesteld. Open sfeer. Zelfs persoonlijk overleg op het huisadres ter zake veiligstellen gehandicapte parkeerplaats. Plannen zijn hierop aangepast. Derhalve: ongegrond ;
XII Nieuwbouw wordt 6 meter teruggeplaatst ten aanzien van afstand huidige bebouwing tot woning indiener zienswijze. Vindt dit niet fijn. Vrij uitzicht uit keuken verdwijnt.	Het feit dat nieuwbouw 6 meter teruggeplaatst wordt vergroot de afstand tot de woning van appellant. Dit is een voordeel voor appellant. Afstand wordt daardoor plm. 39 meter. Derhalve: ongegrond ; Zie het vermelde onder X. Derhalve: ongegrond . Overigens is tijdens omgevingsdialoog besproken, dat het huidig uitzicht door de aanwezige haag, alsmede openbaar groen en aanwezige boom het zicht naar het nieuwe gebouw zal worden weggenomen.
XIII Appartementencomplex moet anders opgebouwd worden qua bouwlagen. Bezwaar tegen naar achter schuiven complex t.a.v. Beneluxlaan. Inbreuk vrij uitzicht en vrij zicht	En is inderdaad onderwerp van gesprek geweest. Deze vorm is er uit gekomen. Appartementencomplex is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Derhalve: ongegrond ; Complex is niet naar de Waalsestraat geschoven. Integendeel. Staat zover als mogelijk naar de Beneluxlaan. Derhalve: ongegrond ; Vrij uitzicht: zie het vermelde onder X. Derhalve ongegrond ;

