



gemeente Steenbergen



GEMEENTE STEENBERGEN

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

BESTEMMINGSPLAN

APPARTEMENTENCOMPLEX MOLENDIJK

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LIJST VAN INDIENERS ZIENSWIJZEN	3
1.3	ONTVANKELIJKHEID	3
1.4	DIALOOG MET INDIENERS ZIENSWIJZEN	4
2	ZIENSWIJZEN	5
2.1	INLEIDING	5
2.2	BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN	5
2.3	BEANTWOORDING AANVULLENDE ZIENSWIJZEN	13
3	BIJLAGEN	
3.1	PARKEERONDERZOEK	
3.2	ZIENSWIJZEN	

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Ten behoeve van het woningbouwplan “Appartementencomplex Molendijk” in Dinteloord is een bestemmingsplan opgesteld. In het kader van het planproces is het bestemmingsplan aangeboden aan de overleginstaties. Tevens heeft een informatieavond voor omwonenden en geïnteresseerden plaatsgevonden, waarin de plannen zijn toegelicht.

Het ontwerpbestemmingsplan “Appartementencomplex Molendijk” heeft vervolgens ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening na voorafgaande openbare bekendmaking vanaf 22 januari 2020 gedurende zes weken voor een ieder ter visie gelegen. Het bestemmingsplan is gepubliceerd op ruimtelijkeplannen.nl met het identificatienummer NL.IMRO.0851.dtlBPMolendijk-o001. Tijdens de periode van tervisielegging konden bij de gemeenteraad zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan worden ingediend.

1.2 LIJST VAN INDIENERS ZIENSWIJZEN

In de periode van tervisielegging zijn 3 zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan ontvangen. In onderstaande tabel staan de zienswijzen die bij de gemeenteraad naar voren zijn gebracht.

nr.	Indiener	Datum ontvangst
1	Indiener 1	4 februari 2020
2	Indiener 2	25 februari 2020
3	Indiener 3	4 maart 2020

In deze rapportage zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de zienswijzen vervangen door een nummer. Dit weglaten van de NAW-gegevens van indieners van zienswijzen, de ‘anonimiseringsverplichting’, vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (Avg). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Op rechtspersonen is dit niet van toepassing. De NAW-gegevens van de indieners zijn bekend bij de gemeente Steenberg.

1.3 ONTVANKELIJKHEID

Elk van de ingediende zienswijzen is binnengekomen binnen de gestelde termijn. Echter ontbreken bij de zienswijzen van indiener 3 de NAW-gegevens. Omwille van deze reden wordt deze zienswijze niet ontvankelijk verklaard. Ondanks het ontbreken van de gegevens van de afzender, zijn toch alle gronden meegewogen in de beoordeling van de andere zienswijzen, omdat die overeenkomen. In deze nota zal verder alleen worden ingegaan op de zienswijzen van indiener 1 en 2.

1.4 DIALOOG MET INDIENERS ZIENSWIJZEN

In het kader van de komst van de Omgevingswet en het omgevingsoverleg heeft de gemeente Steenberghe initiatiefnemer gevraagd in gesprek te gaan met de indieners van de zienswijzen in de vorm van een informeel keukentafelgesprek. De bedoeling is om levende bezwaren te bespreken en na te gaan of er oplossingen mogelijk om hieraan tegemoet te komen. Op 9 april 2020 heeft adviseur van de initiatiefnemer, dhr. Kraak, voor de eerste keer contact gezocht met de indieners van de zienswijzen. Op 15 april is van indiener 1 een reactie ontvangen op deze brief. Indiener geeft aan dat in verband met Covid-19 een gesprek pas plaats kan vinden indien de regels hieromtrent versoepeld worden. Adviseur van initiatiefnemer heeft daartoe op 23 juni 2020 opnieuw een brief gestuurd naar beide indieners met het verzoek om in overleg te treden over de ingediende zienswijzen. Indiener 1 heeft hierop gereageerd en op 16 juli 2020 heeft overleg plaatsgevonden. Van indiener 2 is opnieuw geen reactie ontvangen.

In het overleg van 16 juli jl. zijn de bezwaren van de indiener 1 op het plan doorgelopen. De bezwaren zien voornamelijk toe op het parkeren, de toekomstige ontsluitingssituatie van het perceel en het industrieterrein en de intensivering van het gebruik van het perceel. Tijdens het gesprek heeft indiener de bezwaren toegelicht en besproken met adviseur van initiatiefnemer. De adviseur heeft hierop gereageerd in de vorm van een toelichting op bijvoorbeeld het uitgevoerde parkeeronderzoek en een toelichting op de plannen. Tijdens het overleg zijn indiener 1 en de adviseur van initiatiefnemer niet nader tot elkaar gekomen, maar hebben wel naar elkaar geluisterd. De conclusie van het gesprek is dat er geen oplossingen mogelijk zijn om bezwaren van indiener 1 weg te nemen. De zienswijze blijft aldus in stand en zal in het volgende hoofdstuk voorzien worden van een reactie.

2 ZIENSWIJZEN

2.1 INLEIDING

In de navolgende paragraaf zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook is aangegeven wat de gevolgen zijn voor het vast te stellen bestemmingsplan. Eensluitende zienswijzen zijn gezamenlijk behandeld.

2.2 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

2.2.1 Zienswijze 1

Samenvatting

Achmea rechtsbijstand dient namens cliënt een zienswijze in om de volgende redenen:

- 1.1 Het plan tast het woongenot van cliënt aan. Door het plan wordt het bouwvlak circa 3 keer groter. Tevens wordt de maximum bouwhoogte hoger. Ook het gebruik van het perceel wordt door de komst van 8 huishoudens veel intensiever. Door deze veranderingen wordt het woon- en leefklimaat van cliënt aangetast.
- 1.2 Cliënt vreest dat het plan voor geluidsoverlast zorgt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet wat de geluidbelasting is van voertuigen die het naastgelegen perceel van cliënt in- en uitrijden. Voorts is er geen akoestisch onderzoek gedaan naar de komst van meerdere huishoudens. De gevolgen van het plan inzake geluid zijn niet goed onderzocht.
- 1.3 Het plan zorgt voor parkeeroverlast. Gezien het niet mogelijk is om op eigen terrein te voorzien in de parkeerbehoefte, is er sprake van een slecht plan. Cliënt is van mening dat een appartementencomplex daarom niet inpasbaar is in de omgeving.
- 1.4 Het nieuwe plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk. Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen en het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Er heeft op de locatie geen verkeersonderzoek plaatsgevonden, waarbij rekening is gehouden met nieuwe ontwikkelingen.
- 1.5 Het nieuwe plan heeft negatieve impact op de verkeersveiligheid. Cliënt vreest dat de uitrit, gezien de ligging, voor verwarring kan zorgen in het verkeer. Een onderzoek rondom verkeersveiligheid is van belang.
- 1.6 Cliënt vreest voor schade door de garagekelder. De grondwaterstand is hier volgens cliënt hoog. Cliënt vreest dat er schade ontstaat door het grondwater als de garagekelder wordt gebouwd. Bovendien blijkt uit het plan dat ook een deel van de gronden met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' wordt verlaagd en verhard. Het is volgens cliënt echter onduidelijk of het Waterschap Brabantse Delta toestemming gaat verlenen voor de ontwikkeling van de garagekelder.
- 1.7 Het plan tast de privacy van cliënt aan. In de nieuwe situatie is inkijk mogelijk in haar woning en in haar tuin. Dit is een inbreuk op de bestaande situatie en een ernstige aantasting van de privacy. Bij een woningbouwontwikkeling zonder balkons wordt de privacy van cliënt niet geschonden.

- 1.8 Cliënt dreigt door het plan zijn vrije uitzicht te verliezen. Cliënt heeft na voltooiing van het plan direct zicht op de enorme bouwmassa van het bouwproject. Dit plan tast het bestaande uitzicht in ernstige mate aan.
- 1.9 De gemeente hoort alternatieve locaties te onderzoeken. De gemeente moet volgens de wet een goede ruimtelijke ordening nastreven. Het centrum en een nabijgelegen voetbalveld geven meer mogelijkheden voor de bouw van nieuwe woningen.
- 1.10 Er is sprake van een waardevermindering van de woning.

Reactie

- 1.1 De gemeente Steenbergen onderschrijft dat het bouwvlak ter plaatse wordt vergroot en dat de ter plaatse toegestane maximum bouwhoogte in het ontwerpbestemmingsplan toeneemt. De maximum goot- en bouwhoogte nemen toe van 4 en 8 meter naar 5 en 9 meter. Het verschil in hoogte bedraagt aldus 1 meter. Initiatiefnemer heeft met zijn adviseur gekeken naar de mogelijkheden om het plan binnen de maximum bouwhoogte van 8 meter die vigeert in te passen. Dit is mogelijk. Omwille van deze reden wordt voorgesteld om in de vast te stellen versie een maximum bouwhoogte van 8 meter op te nemen. Daarnaast is een nieuwe woonfunctie, ook in de vorm van appartementen, is ter plaatse uitstekend verenigbaar met een bestaande woonfunctie. Dit blijkt ook uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, op basis waarvan geconcludeerd kan worden dat het woon- en leefklimaat van cliënt niet aangetast wordt.
- 1.2 Ten behoeve van 'een goede ruimtelijke ordening' dienen alle relevante geluidsbronnen te worden betrokken in de belangenafweging. In het ontwerpbestemmingsplan zijn reeds alle relevante geluidsbronnen onderzocht. Geluid dat afkomstig is van erven van aangrenzende woningen betreft geen relevante geluidsbron. Ten aanzien van (geluid)hinder afkomstig van naburige erven is art. 5:37 van het Burgerlijk Wetboek van toepassing.
- 1.3 De toetsing aan de parkeernota vindt in beginsel plaats ten tijde van het benutten van de bevoegdheid tot het verlenen van omgevingsvergunning. In artikel 10.1 van het ontwerpbestemmingsplan is reeds gewaarborgd dat bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Uit jurisprudentie van de ABRvS blijkt evenwel dat reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk dient te zijn dat in de aldus benodigde parkeerplaatsen ook feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3). Om die reden is in paragraaf 2.5 van het ontwerpbestemmingsplan ingegaan op het aspect parkeren. Daaruit volgt dat op eigen terrein niet aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan. Het betreft een tekort van 3 parkeerplaatsen, waarvoor inzichtelijk dient te worden gemaakt of er ruimte beschikbaar is in het openbaar gebied. Initiatiefnemer zal een extra parkeerplaats inrichten door de langsparkerstrook langs de Molendijk ter hoogte van het plangebied te verlengen. Daardoor resteert uiteindelijk een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om te kunnen bepalen of de resterende parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden opgevangen zonder dat dit leidt tot parkeerproblemen, heeft Rho Adviseurs in juni 2020 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het parkeeronderzoek is opgenomen als bijlage 1 van deze Nota van Zienswijzen. Uit dit onderzoek kan worden geconcludeerd

dat op het drukste moment (donderdagavond tussen 19.00 en 22.00 uur) 41% van de parkeerplaatsen bezet is. Er is nog ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om aan de grens van 80% bezetting te komen. Het toedelen van de resterende parkeerbehoefte als gevolg van de planontwikkeling van 2 parkeerplaatsen aan het openbare gebied, leidt dus niet tot parkeeroverlast. Daarmee is aangetoond dat het plan uitvoerbaar is en dat parkeren dus geen probleem is.

- 1.4 Uitsluitend de ruimtelijk relevante verkeersaspecten worden beoordeeld in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Dit betreft dus bijvoorbeeld niet de verkeersveiligheid van de inrichting van de weg. Dit is een civiel aspect dat op een andere manier via andere regelingen wordt geregeld (bv. Wegenverkeerswet). Dit neemt niet weg dat de gemeente Steenberghe hier wel aandacht voor heeft. Het plan is verkeerskundig door de gemeente getoetst en akkoord bevonden.
- 1.5 Een aspect ten aanzien van verkeersveiligheid dat wel moet worden beoordeeld is de verkeersintensiteit. De toevoeging van per saldo 7 woningen zal een extra aanbod aan verkeersbewegingen generen van ongeveer 44,8 verkeersbewegingen per etmaal. In de toelichting op het bestemmingsplan gaan we uit van een worst-case scenario van de toevoeging van 8 woningen met een toevoeging van 51,2 verkeersbewegingen per etmaal. Momenteel is op de Molendijk sprake van ongeveer 400 verkeersbewegingen. De toevoeging van het aantal verkeersbewegingen vormt derhalve 11,3% van het totaal (klein aandeel). Bovendien heeft het aanrijdend verkeer de mogelijkheid om via de Molendijk te rijden, maar het afrijdend verkeer kan geen gebruik maken van de Molendijk aangezien dit een eenrichtingsweg betreft. Het aantal verkeersbewegingen over de Molendijk zal dus nog kleiner zijn. Het uiteindelijke gedeelte van de extra voertuigbewegingen dat langs het perceel van indieners voert is daarmee verwaarloosbaar klein en zal zogezegd niet leiden tot verkeersoverlast. Verkeerskundig gezien is er aldus geen enkele reden om te veronderstellen dat de verkeersveiligheid ter plaatse in het geding komt.
- 1.6 Het Waterschap Brabantse Delta heeft in het kader van het wettelijke vooroverleg reeds kenbaar gemaakt dat de belangrijkste uitgangspunten voor het waterschap naar wens zijn opgenomen in het plan. Er is dan ook een positief wateradvies afgegeven voor het plan, inclusief de garage. Het waterschap heeft dan ook geen aanleiding gezien in het plan om een zienswijze in te dienen. Voldaan wordt dus aan de uitgangspunten van het waterschapsbeleid. Dit betreft bovendien een uitvoeringsaspect en zal in de verdere uitwerking berekend en bepaald moeten worden. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal inzichtelijk moeten worden gemaakt uit welke constructie de garagekelder bestaat. Bovendien zal bij de aanvraag aangetoond moeten worden dat dit geen gevolgen heeft in de vorm van schade aan naastgelegen panden.
- 1.7 In het bouwplan is rekening gehouden met de privacy van naastgelegen woningen. Zo zijn aan de noordwestzijde en zuidoostzijde van de bebouwing geen balkons voorzien. Bovendien is bij de inrichting van de plattegrond rekening gehouden met de mogelijke inkijk in tuinen, door hier de badkamer en slaapkamer te projecteren. Volledige privacy kan bij de ontwikkeling van een stedelijke locatie niet worden bereikt. De inbreuk op privacy zal individueel worden beleefd. Om te komen tot een afweging van belangen is het hanteren van objectieve criteria van belang. Het bouwvlak waarbinnen de beoogde ontwikkeling kan plaatsvinden is gelegen op circa 17 meter van de perceelsgrens van cliënt. Gelet op de tussengelegen woning en de afstand tot aan het bouwvlak wordt geen onevenredige inbreuk gemaakt op privacy. De gemeente vindt

de afstand tot de woning van cliënt zodanig dat geen sprake is van een onevenredige beperking van de privacy. Omdat er bij voorliggende locatie geen sprake is van een ongebruikelijke maatvoering vormt aantasting van privacy door inkijk geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan. Een en ander in lijn met vaste jurisprudentie van de ABRvS (onder meer ECLI:NL:RVS:2013:1580).

- 1.8 Op basis van vaste jurisprudentie bestaat er geen recht op blijvend vrij uitzicht (zie o.a. ABRvS 13 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3435, r.o. 10.2 en ABRvS 20 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3498, r.o. 5.1). De beoogde bebouwing wordt bovendien naast het perceel van indiener voorzien, niet erachter. Omwille van deze reden behoudt indiener een breedte van circa 13 meter via welke gronden indiener zicht blijft behouden op het buitengebied. Mocht indiener van mening zijn dat sprake is van planschade als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan, dan bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een planschadeverzoek bij de gemeente.
- 1.9 De raad moet bij de keuze van een bestemming een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden betrokken. Reeds is ter plaatse van het plangebied al sprake van een woonbestemming. Gelet op de ligging van het plangebied binnen de kern Dinteloord en de vigerende bestemming van de gronden zijnde 'Wonen' is er geen aanleiding voor het oordeel dat de keuze om opnieuw woningen te realiseren binnen het plangebied onredelijk is. Bovendien belemmeren eigendomsverhoudingen initiatiefnemer om elders locaties met woningen te ontwikkelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is aangetoond dat de gekozen locatie geschikt is voor de beoogde invulling.
- 1.10 Artikel 6.1 Wro geeft aan dat een belanghebbende onder bepaalde voorwaarden recht kan doen gelden op een tegemoetkoming in de schade als een gevolg van de bepalingen in een ruimtelijk plan. Indien cliënt meent recht te doen gelden, kan cliënt een aanvraag om tegemoetkoming planschade indienen.

Wijziging naar aanleiding van zienswijze

- De maximum bouwhoogte wordt verlaagd van 9 meter naar 8 meter.
- Als gevolg van de ingediende zienswijze heeft een parkeeronderzoek plaatsgevonden. Dit parkeeronderzoek is opgenomen als bijlage van deze Nota van Zienswijzen. De resultaten van dit onderzoek hebben niet geleid tot een aanpassing van het plan.

2.2.2 Zienswijze 2

Samenvatting

Indiener dient een zienswijze in om de volgende redenen:

- 2.1 Het plan tast het woon- en leefklimaat aan. Door het plan wordt het bouwvlak circa 3 keer groter. Ook wordt deze hoger. Ook het gebruik van het perceel wordt door de komst van 8 huishoudens veel intensiever.
- 2.2 Als gevolg van het plan ontstaat geluidsoverlast.
- 2.3 Het plan zorgt voor parkeeroverlast. 8 parkeerplaatsen zijn niet genoeg voor 8 huishoudens.
- 2.4 Er ontstaat een toename van de verkeersdruk en dus verkeersveiligheid.
- 2.5 Indiener vraagt zich af of er door het realiseren van de garagekelder schade ontstaat aan het huis van indiener door het graven van de kelder.
- 2.6 Indiener vreest dat de waarde van de woning daalt als het appartementencomplex gebouwd wordt.
- 2.7 De gemeente hoort volgens indiener alternatieve locaties te onderzoeken. Volgens indiener is er in de buurt een voetbalveld gelegen, waar meer mogelijkheden zijn voor de bouw van nieuwe woningen. Het centrum biedt ook betere mogelijkheden.
- 2.8 Volgens indiener hebben de bewoners van de Molendijk een alternatieve oplossing bedacht die beter past op de locatie, bestaande uit het plaatsen van een twee-onder-één-kapwoning of een drie-onder-één-kapwoning in plaats van een appartementencomplex.

Reactie

- 2.1 Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 1, gegeven onder 1.1.
- 2.2 Ten behoeve van 'een goede ruimtelijke ordening' dienen alle relevante geluidsbronnen te worden betrokken in de belangenafweging. In het ontwerpbestemmingsplan zijn reeds alle relevante geluidsbronnen onderzocht. De gemeente kan zich dan ook niet vinden in het standpunt van indiener dat als gevolg van het plan geluidsoverlast ontstaat.
- 2.3 De toetsing aan de parkeernota vindt in beginsel plaats ten tijde van het benutten van de bevoegdheid tot het verlenen van omgevingsvergunning. In artikel 10.1 van het ontwerpbestemmingsplan is reeds gewaarborgd dat bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Uit jurisprudentie van de ABRvS blijkt evenwel dat reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk dient te zijn dat in de aldus benodigde parkeerplaatsen ook feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3). Om die reden is in paragraaf 2.5 van het ontwerpbestemmingsplan ingegaan op het aspect parkeren. Als gevolg van de ontwikkeling bestaat ter plaatse conform het CROW een parkeerbehoefte van 13 parkeerplaatsen. In de bestaande situatie wordt ten behoeve van de vrijstaande woning reeds in het openbaar gebied geparkeerd. Deze parkeerplaatsen mogen toegerekend worden aan de herontwikkeling van het plangebied. Dit betekent dat er een parkeerbehoefte resteert van 11 parkeerplaatsen. Op eigen terrein kan, zoals indiener stelt, voorzien worden in 8 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er een parkeerbehoefte van 3 parkeerplaatsen resteert, waarvoor inzichtelijk dient te worden gemaakt of er ruimte beschikbaar is in het openbaar gebied. Initiatiefnemer zal een

extra parkeerplaats inrichten door de langsparkeerstrook langs de Molendijk ter hoogte van het plangebied te verlengen. Daardoor resteert uiteindelijk een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om te kunnen bepalen of de resterende parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden opgevangen zonder dat dit leidt tot parkeerproblemen, heeft Rho Adviseurs in juni 2020 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het parkeeronderzoek is opgenomen als bijlage 1 van deze Nota van Zienswijzen. Uit dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat op het drukste moment (donderdagavond tussen 19.00 en 22.00 uur) 41% van de parkeerplaatsen bezet is. Er is nog ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om aan de grens van 80% bezetting te komen. Het toedelen van de resterende parkeerbehoefte als gevolg van de planontwikkeling van 2 parkeerplaatsen aan het openbare gebied, leidt dus niet tot parkeeroverlast. Daarmee is aangetoond dat het plan uitvoerbaar is en dat parkeren dus geen probleem is.

- 2.4 Uitsluitend de ruimtelijk relevante verkeersaspecten worden beoordeeld in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Een aspect ten aanzien van verkeersveiligheid dat moet worden beoordeeld is de verkeersintensiteit. Voor een verder beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 1, onder 1.5.
- 2.5 Dit betreft een uitvoeringsaspect en zal in de verdere uitwerking berekend en bepaald moeten worden. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal inzichtelijk moeten worden gemaakt uit welke constructie de garagekelder bestaat. Bovendien zal bij de aanvraag aangetoond moeten worden dat dit geen gevolgen heeft in de vorm van schade aan naastgelegen panden.
- 2.6 Artikel 6.1 Wro geeft aan dat een belanghebbende onder bepaalde voorwaarden recht kan doen gelden op een tegemoetkoming in de schade als een gevolg van de bepalingen in een ruimtelijk plan. Indien cliënt meent recht te doen gelden, kan indiener een aanvraag om tegemoetkoming planschade indienen.
- 2.7 Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 1, gegeven onder 1.9.
- 2.8 De toelichting op het ontwerpbestemmingsplan maakt duidelijk dat met de beoogde ontwikkeling van appartementen voorzien wordt in een kwalitatieve behoefte die bestaat aan huurwoningen voor de periode 2019 tot 2025. Bovendien is in de toelichting aangetoond dat met de voorgenomen ontwikkeling van appartementen ter plaatse sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De uitstraling van het complex, met de ter plaatse toegestane maximum goot- en bouwhoogte, doet bovendien vergelijkbaar ogen als bijvoorbeeld een twee-onder-één-kapwoning. De gemeente Steenbergen vindt de voorgenomen ontwikkeling dan ook passend op het betreffende perceel.

Wijziging naar aanleiding van zienswijze

- De maximum bouwhoogte wordt verlaagd van 9 meter naar 8 meter.
- Als gevolg van de ingediende zienswijze heeft een parkeeronderzoek plaatsgevonden. Dit parkeeronderzoek is opgenomen als bijlage van deze Nota van Zienswijzen. De resultaten van dit onderzoek hebben niet geleid tot een aanpassing van het plan.

2.3 BEANTWOORDING AANVULLENDE ZIENSWIJZE

In de navolgende paragraaf zijn de aanvullende gronden van zienswijze 1 weergegeven en beantwoord. Voor het overzicht wordt de gemeentelijke reactie op zienswijze 1 herhaald, gevolgd door de aanvullende zienswijze en de gemeentelijke reactie op die aanvulling.

2.3.1 Gemeentelijke reactie op ingediende zienswijze (bouwhoogte)

De maximum goot- en bouwhoogte nemen toe van 4 en 8 meter naar 5 en 9 meter. Het verschil in hoogte bedraagt aldus 1 meter. Initiatiefnemer heeft met zijn adviseur gekeken naar de mogelijkheden om het plan binnen de maximum bouwhoogte van 8 meter die vigeert in te passen. Dit is mogelijk.

Aanvullende zienswijze van indiener op bovenstaande reactie

'Het bouwplan heeft een hoogte van 7,5 meter. Het is inpasbaar. Hoera wat een overwinning. Wij zijn niet blij met een dode muis. Dit is geen concessie!!'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

Er is wel degelijk sprake van een concessie. De maximale bouwhoogte is verlaagd om tegemoet te komen aan de zienswijze van de indiener. Duidelijk is dat de indiener van de zienswijze hier niet tevreden mee is. Een bouwhoogte van 8 meter is echter ruimtelijk aanvaardbaar. Dit sluit namelijk aan bij de omgeving en de andere woningen, die al aanwezig zijn op de Molendijk.

2.3.2 Toelichting in het bestemmingsplan (parkeerplaatsen)

Dit betekent dat er ten behoeve van het planvoornemen $(8 \times 1,6) = 12,8 = 13$ parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Het bouwplan voorziet in een parkeerkelder onder het wooncomplex waarin 8 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

Aanvullende zienswijze van indiener op bovenstaande tekst

'Onder het gebouw is plek voor 7 parkeerplaatsen. De laatste plek is doorgang naar berging. Als hier een auto zou staan is het niet mogelijk de afvalbakken naar de straat te brengen.'

Reactie op de aanvullende zienswijze

Dat is een onjuiste aanname. Onder het gebouw is plaats voor 8 parkeerplaatsen. Naar alle waarschijnlijkheid komt die aanname voort uit de gepresenteerde tekeningen op de inloopavond. De architect heeft het ontwerp na input op de inloopavond zodanig aangepast, dat er 8 parkeerplaatsen in de parkeerkelder kan worden gerealiseerd. Om die reden is in het ontwerp bestemmingplan vermeld dat er 'onder het wooncomplex 8 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd'.

2.3.3 Gemeentelijke reactie op ingediende zienswijze (verkeersveiligheid)

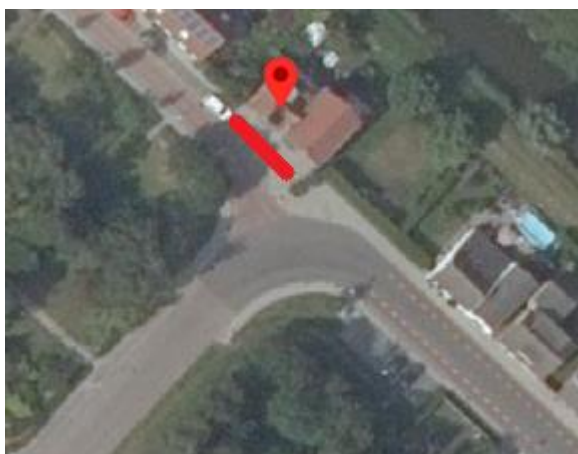
Initiatiefnemer is voornemens om in het openbaar gebied, vóór het plangebied, langs de Molendijk, de langspaarkeerstrook te verlengen met één parkeerplaats.

Aanvullende zienswijze van indiener

'Deze parkeerplek komt dan in de bocht van de Molendijk. Mag een ieder zomaar de openbare voorzieningen aanpassen? De verkeersveiligheid gaat hierdoor wel omlaag. Een te hard rijdende auto rijdt recht op de parkeerplaats af (de paal met bord die er nu staat is al meerdere keren door verkeer geraakt).'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

In het algemeen: het feit dat er een andere weg loodrecht op een parkeervak uitkomt zorgt niet voor een verkeersonveilige situatie. De weg blijft immers even breed. Het betreft een reguliere langspaarkeervak, zoals zovelen in onze gemeente. Specifiek voor deze situatie: de weg komt niet loodrecht uit op de nieuw aan te leggen parkeervak, maar vóór de bocht. Tevens zal men vanuit de Stellingmolen niet links af kunnen slaan vanwege de éénrichtingsverkeerssituatie. Zie onderstaande afbeelding: rode streep is de positie van het langspaarkeervak.



2.3.4 Bijlage bij de nota van zienswijzen (parkeeronderzoek)

Het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden op het moment dat vanuit de rijksoverheid maatregelen van kracht waren in het kader van COVID-19. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat veel mensen thuis waren ten tijden van de telmomenten.

Aanvullende zienswijze van indiener

'Het bedrijf JMT met 100 vaste en een groot aantal flexkrachten dat normaal 24/7 werkt is door covid-19 helaas niet aan het werk en nemen geen parkeerplaatsen in die normaal wel vol staan (heel de stellingmolen) De meeste huishoudens in de buurt van molendijk 103 werken niet extra thuis.'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

Voor de functie 'wonen' ligt de parkeerdruk het hoogste in de avond en in het weekend. Er is dus bewust op die momenten gemeten, omdat dan de meeste mensen thuis zijn. COVID-19 speelt hier niet een rol. Anders zou het zijn als de parkeerdruk voor de functie 'detailhandel' of 'horeca' wordt gemeten, omdat er vanwege COVID-19 weinig bezoekers zijn. Het parkeeronderzoek geeft dus een representatief parkeerbeeld en is met het aspect COVID-19 rekening gehouden. In het parkeeronderzoek is dit overigens uitgelegd en als volgt beschreven. "Aangezien donderdagavond normaal gesproken ook veel mensen thuis zijn, hebben de maatregelen van de rijksoverheid hier nauwelijks effect op gehad. Voor de telling op zaterdagmiddag geldt dat er mogelijk zelfs iets meer mensen thuis waren dan normaal, waardoor de bezetting op het moment van tellen zelfs iets hoger was en er in feiten een worst-case bezetting is gemeten".

2.3.5 Gemeentelijke reactie op ingediende zienswijze (verkeersintensiteit)

Een aspect ten aanzien van parkeergelegenheid dat wel moet worden beoordeeld is de verkeersintensiteit. De toevoeging van het aantal verkeersbewegingen vormt derhalve 12,8% van het totaal (klein aandeel).

Aanvullende zienswijze van indiener

'12,8 % is toch behoorlijk veel vinden wij.'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

Het CROW stelt dat de intensiteit op een erftoegangsweg binnen de kom zo laag mogelijk dient te zijn. Een algemeen toegepaste acceptabele maximumintensiteit op een erftoegangsweg bedraagt 3.500 tot 4.500 motorvoertuigen per etmaal (ECLI:NL:RVS:2012:BW0757). Wanneer het gemiddelde wordt genomen, te weten 4.000 motorvoertuigen per etmaal, dan bedraagt de intensiteit in de huidige situatie 10%. Met de nieuwe ontwikkeling neemt de intensiteit toe van 400 naar 451 motorvoertuigen per etmaal, ofwel 11,3% van het algemeen toegepaste acceptabele maximumintensiteit (niet 12,8% zoals eerder aangegeven). De stijging van 10% naar 11,3% is beperkt en daarmee verkeerskundig en ruimtelijk aanvaardbaar.

2.3.6 Toelichting in het bestemmingsplan (parkeerplaatsen)

In de huidige situatie wordt de parkeerbehoefte van de vrijstaande woning volledig opgelost binnen het openbaar gebied. Voor een vrijstaand woning geldt in de ASVV voor een weinig stedelijke omgeving in de rest bebouwde kom een minimale parkeernorm van 1,9 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er momenteel al 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten dienste staan van de bestaande woning. Deze komen in de toekomstige situatie ten dienste te staan van het planvoornemen. Als gevolg daarvan resteert een parkeerbehoefte van 3 parkeerplaatsen. Initiatiefnemer is voornemens om in het openbaar gebied, vóór het plangebied, langs de Molendijk, de langsparkeerstrook te verlengen met één parkeerplaats. Voor de resterende parkeerbehoefte van 2 is in de directe omgeving van het plangebied voldoende ruimte aanwezig om gebruik te laten maken van het openbaar gebied.

Aanvullende zienswijze van indiener

'Uit de stukken blijkt dat op eigen terrein niet aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan. Het betreft een tekort van 3 parkeerplaatsen. Volgens de wijzigings-bevoegdheid van artikel 6.5 van het vigerende bestemmingsplan 'Kom Dinteloord' is het mogelijk om het plan te laten slagen, mits parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Het bestemmingsplan biedt in eerste instantie geen afwijkingsmogelijkheden.'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

Het gaat het hier niet om een wijzigingsbevoegdheid, maar om een geheel nieuw bestemmingsplan. Dat betekent dat deze bepaling in het bestemmingsplan 'Kom Dinteloord' over wijzigingsbevoegdheden totaal niet relevant is.

2.3.7 Gemeentelijke reactie op ingediende zienswijze (parkeerplaatsen)

De toetsing aan de parkeernota vindt in beginsel plaats ten tijde van het benutten van de bevoegdheid tot het verlenen van omgevingsvergunning. In artikel 10.1 van het ontwerp bestemmingsplan is reeds gewaarborgd dat bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Uit jurisprudentie van de ABRvS blijkt evenwel dat reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk dient te zijn dat in de aldus benodigde parkeerplaatsen ook feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3). Om die reden is in paragraaf 2.5 van het ontwerpbestemmingsplan ingegaan op het aspect parkeren.

Aanvullende zienswijze van indiener

'Volgens de beleidsregels van gemeente Steenbergen kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden gerealiseerd. De voorwaarde is volgens artikel 2 van de Beleidsregels Parkeernormen 2018:

1. Het vanuit stedenbouwkundig, verkeersveiligheidsoogpunt en/of ethisch niet aanvaardbaar is of niet mogelijk is om op eigen terrein te parkeren; 2. De juridische en stedenbouwkundige mogelijkheid bestaat om parkeervoorzieningen in de directe omgeving aan te leggen; 3. Het verkrijgen van goedkeuring van de gemeente, waarbij alle kosten voor rekening van de ontwikkelaar zijn.

Het plan voldoet niet aan punt 1 en punt 2. Punt 1: Er is zowel vanuit stedenbouwkundig, ethisch als verkeersveiligheidsoogpunt onvoldoende aangetoond dat parkeren op eigen terrein niet aanvaardbaar is of niet mogelijk is. Punt 2: De gemeente moet inzichtelijk maken of er ruimte beschikbaar is in het openbaar gebied. Ten eerste is dit onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Het parkeeronderzoek is niet representatief. Vanwege de corona-crisis is de parkeersituatie op straat anders. Er is een bedrijf in de buurt die tijdelijk is gesloten. Deze heeft over enkele maanden pas een doorstart. Doordat het parkeeronderzoek niet representatief is, is er onvoldoende aangetoond dat het plan uitvoerbaar is.'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

De beleidsregels over het parkeren zijn opgesteld voor bestaande bestemmingsplannen, waar nog geen parkeernorm is opgesteld, zodat bij de vergunningverlening wel getoetst kan worden aan het aspect parkeren. Uit jurisprudentie volgt dat bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan niet kan worden verwezen naar de beleidsregels. Dit houdt dus in dat bij ieder nieuw bestemmingsplan zal worden gekeken naar het aspect parkeren, hetgeen is gebeurd.

2.3.8 Gemeentelijke reactie op ingediende zienswijze (privacy)

In het bouwplan is rekening gehouden met de privacy van naastgelegen woningen. Zo zijn aan de noordwestzijde en zuidoostzijde van de bebouwing geen balkons voorzien. Bovendien is bij de inrichting van de plattegrond rekening gehouden met de mogelijke inblik in tuinen, door hier de badkamer en slaapkamer te projecteren. Volledige privacy kan bij de ontwikkeling van een stedelijke locatie niet worden bereikt.

Aanvullende zienswijze van indiener

'Bovendien is bij de inrichting van de plattegrond rekening gehouden met de mogelijke inblik in tuinen, door hier de badkamer en slaapkamer te projecteren. Ramen komen volgens tekening in badkamer en HUISKAMER.'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

Het aspect privacy is geregeld in artikel 5:50 van het Burgerlijk Wetboek. Privaatrechtelijke aspecten spelen in beginsel geen rol, aangezien deze zijn voorbehouden aan de burgerlijke rechter. Dit kan anders zijn indien sprake is van een zogenoemde evidente privaatrechtelijke

belemmering. Op basis van dit artikel is het zonder toestemming niet geoorloofd om binnen 2 meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze uitzicht geven op dit erf. Bij dit plan is de afstand tussen de bestaande woningen en het nieuwe complex groter dan 2 meter, namelijk ongeveer 3 meter. Daarmee wordt aan het bepaalde in artikel 5:50 van het Burgerlijk Wetboek voldaan.

2.3.9 Gemeentelijke reactie op ingediende zienswijze (waterhuishouding)

In zijn algemeenheid is voor de waterhuishouding in nieuwe projecten de realisatie van een duurzaam gescheiden systeem uitgangspunt. Dit betekent dat schoon hemelwater, wat valt op (niet vervuilde) terreinverhardingen, zoveel als mogelijk apart dient te worden ingezameld en dat alleen het vervuilde afvalwater via het riool wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Ten aanzien van het vuilwater wordt het wooncomplex gebundeld richting de belending (Molendijk 101). Op dit perceel onderaan de dijk ligt een pompput ten behoeve van het persriool. Ten aanzien van het schoon hemelwater wordt het hemelwater zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze afgevoerd.

Aanvullende zienswijze van indiener

'De parkeerkelder is 2,5 meter onder dijkniveau. Aan de achterzijde ruim een meter onder grond. De huidige rioolbuis die 25 jaar geleden met de hand is ingegraven ligt tussen 60 cm en 1 meter onder de grond. De parkeerkelder is dus het laagste punt in de vuilwaterafvoer. Is berekend of de persriolering van 25 jaar geleden de 7 extra huishoudens wel kan verwerken met alle moderne watergebruikers (wasmachines, afwasmachines, meer douchen e.d.) Achter het perceel ligt een buis voor afvoer van hemelwater ook deze ligt op minder dan een meter onder de grond. De parkeerkelder is dus het laagste punt in de hemelwater afvoer.'

Gemeentelijke reactie op de aanvullende zienswijze

Wanneer het bouwplan wordt uitgevoerd, dan zal dat bouwplan aan alle richtlijnen omtrent de waterhuishouding moeten voldoen. Technisch is veel mogelijk. Op voorhand zijn er geen problemen te verwachten: zeven extra huishoudens is namelijk een zeer beperkte toename. Daarnaast zijn er gesprekken met het waterschap gevoerd, die geen bezwaar hebben tegen de komst van het complex. Het waterschap heeft om die reden een positief wateradvies afgegeven.

Bijlagen

Bijlage 1. Parkeeronderzoek

MEMO

Van : ing. J. Punt
Project : Bestemmingsplan Molendijk 103, Dinteloord
Opdrachtgever : Kraak b.v.

Datum : 08-06-2020

Betreft : Parkeeronderzoek Molendijk 103 e.o. te Dinteloord



Aanleiding

De ontwikkeling aan de Molendijk 103 in Dinteloord, betreft de realisatie van 8 gestapelde woningen. Hiervoor geldt een parkeernorm van minimaal $(8 \times 1,5) = 12$ parkeerplaatsen. In overleg met de gemeente Steenbergen is bepaald dat per woning 1,6 parkeerplaatsen per woning worden gerealiseerd. Dit betekent dat er ten behoeve van het planvoornemen $(8 \times 1,6) = 12,8 = 13$ parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Het bouwplan voorziet in een parkeerkelder onder het wooncomplex waarin 8 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Er resteert daarmee nog een parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen welke niet binnen het plangebied kunnen worden gerealiseerd.

In de huidige situatie wordt de parkeerbehoefte van de vrijstaande woning volledig opgelost binnen het openbaar gebied. Voor een vrijstaand woning geldt in de ASVV voor een weinig stedelijke omgeving in de rest bebouwde kom een minimale parkeernorm van 1,9 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er momenteel al 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten dienste staan van de bestaande woning. Deze komen in de toekomstige situatie ten dienste te staan van het planvoornemen. Als gevolg daarvan resteert een parkeerbehoefte van 3 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer is voornemens om in het openbaar gebied, vóór het plangebied, langs de Molendijk, de langsparkeerstrook te verlengen met één parkeerplaats. Daardoor resteert uiteindelijk een parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

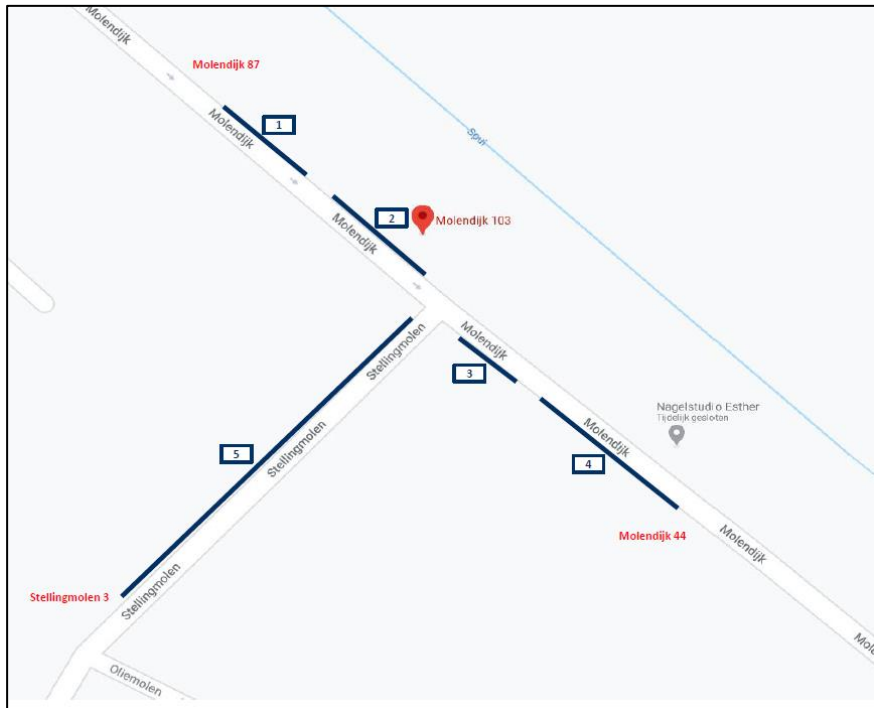
Parkeeronderzoek

Conform het parkeerbeleid van de gemeente Steenbergen dient de ontwikkeling aantoonbaar niet te leiden tot parkeerproblemen in de omgeving. Om te kunnen bepalen of de resterende parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden opgevangen zonder dat dit leidt tot parkeerproblemen, heeft een parkeeronderzoek plaatsgevonden.

Omdat de resterende parkeerbehoefte wordt veroorzaakt door de functie “wonen” dient het onderzoek aan te tonen wat de parkeerbezetting in de omgeving is, op het moment dat de vraag vanuit de functie “wonen” het grootst is. Daarom zijn de volgende telmomenten bepaald voor het parkeeronderzoek:

- donderdag 28 mei 2020 tussen 19:00 en 22:00 en;
- zaterdag 6 juni 2020 tussen 14:00 en 16:00.

Het onderzoeksgebied is bepaald op 100m loopafstand rond de ontwikkellocatie. De onderzoeksmethoden, telmomenten en het onderzoeksgebied zijn in overeenstemming met de gemeente Steenbergen vooraf bepaald. De resultaten van het parkeeronderzoek zijn te vinden in de bijlage van deze memo.



Figuur 1: onderzoeksgebied 100m loopafstand nabij Molendijk 103 in Dinteloord, verdeeld in 5 genummerde secties

Het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden op het moment dat vanuit de rijksoverheid maatregelen van kracht waren in het kader van COVID-19. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat veel mensen thuis waren ten tijden van de telmomenten. Aangezien donderdagavond normaal gesproken ook veel mensen thuis zijn, hebben de maatregelen van de rijksoverheid hier nauwelijks effect op gehad. Voor de telling op zaterdagmiddag geldt dat er mogelijk zelfs iets meer mensen thuis waren dan normaal, waardoor de bezetting op het moment van tellen zelfs iets hoger was en er in feiten een worst-case bezetting is gemeten.

Bevindingen parkeeronderzoek

De parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied bedraagt 41 parkeerplaatsen. Op het drukste moment, donderdag 28 mei tussen 19:00-22:00, bedroeg de maximale bezetting 41% van de totale capaciteit. Dat komt overeen met een absolute parkeerbezetting van 17 parkeerplaatsen.

Veelal wordt een grens van 80% aangehouden om te bepalen of er voldoende restcapaciteit in de omgeving is om een eventuele parkeervraag van een ontwikkeling mee op te kunnen opvangen. Wanneer de resterende parkeervraag van 2 parkeerplaatsen wordt meegerekend met de geconstateerde parkeerbezetting dan komt de totale parkeerbezetting op 47% (17+2) te liggen, dat is ruim onder de grens van 80%.

Conclusie

Met een parkeerbezetting op het drukste moment (donderdagavond tussen 19:00 en 22:00) van 41%, wat overeenkomt met een absolute bezetting van 17 parkeerplaatsen, is er nog ruim voldoende parkeercapaciteit (32-17= 15) beschikbaar om aan de grens van 80% bezetting te komen. Het toedelen van de resterende parkeerbehoefte als gevolg van de planontwikkeling van 2 parkeerplaatsen aan het openbare gebied, leidt daarom niet tot parkeeroverlast.

PARKEERONDERZOEKEN

MOLENDIJK 103 e.o.

IN DINTELOORD

MEI/JUNI 2020



INHOUDSOPGAVE

- Inleiding en onderzoeksopzet 2
- Visuele weergave van het onderzoeksgebied 3
- Onderzoeksresultaten 4

INLEIDING EN ONDERZOEKSOPZET

INLEIDING

Verkeersonderzoeksbureau De Verkeersters heeft parkeeronderzoeken verricht op de Molendijk 103 e.o. in Dinteloord.

ONDERZOEKSOPZET

In geval van straatparkeren of ongedefinieerde parkeervakken wordt als capaciteit het volgende aangehouden: 5,5 meter lang is één parkeerplaats.

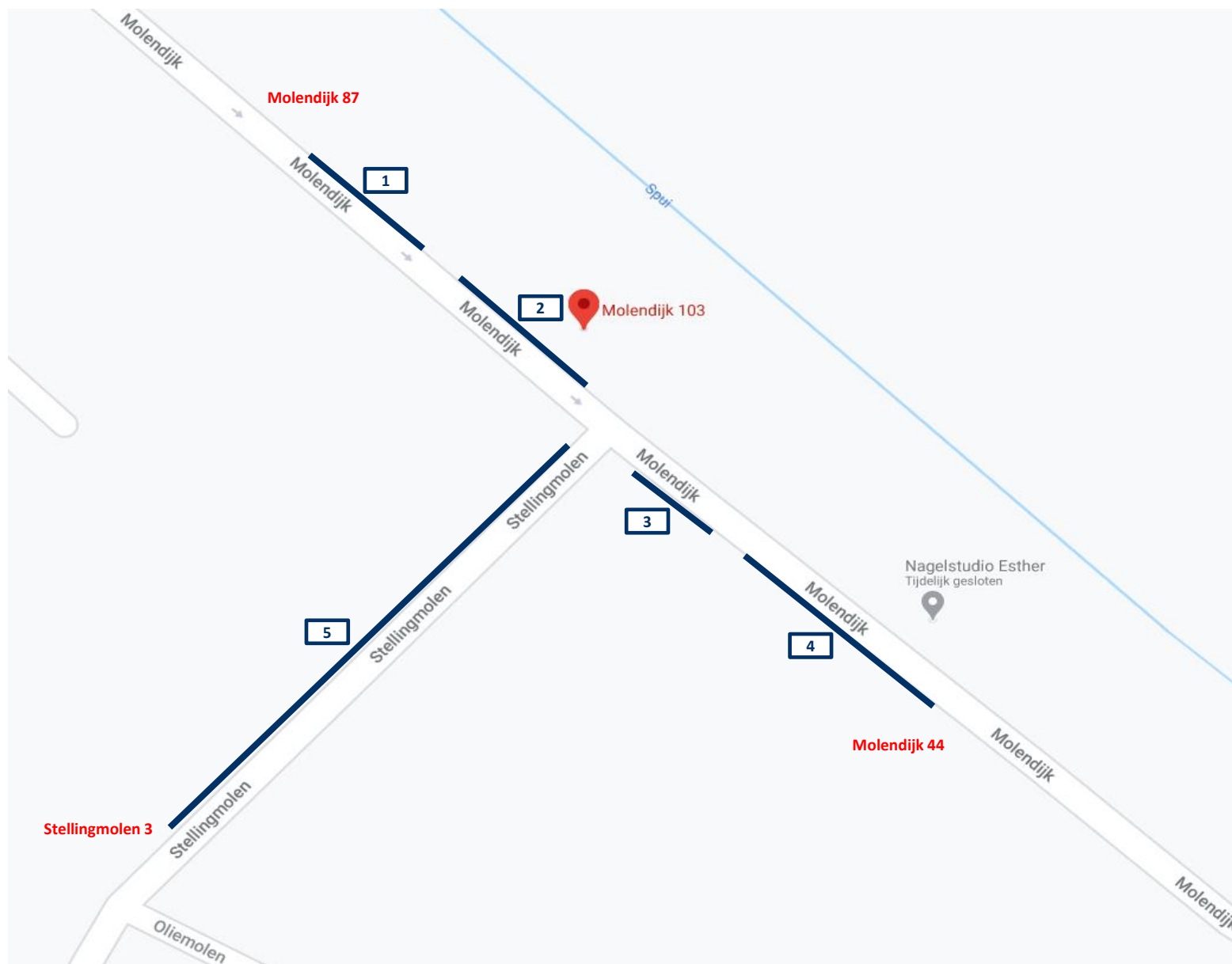
De onderzoeken zijn gehouden op twee dagen:

- Donderdag 28 mei 2020: tussen 19:00-22:00 uur
- Zaterdag 6 juni 2020: tussen 14:00-16:00 uur

CONCLUSIE

De maximale bezetting wordt bereikt op 28-05-2020 met een bezetting van 17 (41%).

VISUELE WEERGAVE ONDERZOEKSGBIED



ONDERZOEKSRESULTATEN - DONDERDAG 28 MEI 2020 - 19:00-22:00 UUR

Straatnaam	Sectie	Omschrijving	CAPACITEIT		BEZETTING			
			Parkeer vakken	Totaal	Parkeer vakken	Fout	Totaal	Totaal %
Molendijk	1	Noordzijde - 5 parkeervakken	5	5	4	0	4	80%
	2	Noordzijde 6 parkeervakken	6	6	4	0	4	67%
	3	Zuidzijde 6 parkeervakken	8	8	2	0	2	25%
	4	Zuidzijde - 9x straatparkeren	9	9	7	0	7	78%
Totaal			28	28	17	0	17	61%
Stellingmolen	5	Westzijde -13x straatparkeren	13	13	0	0	0	0%
Totaal			13	13	0	0	0	0%
Totaal hele gebied 28 mei 2020			41	41	17	0	17	41%

ONDERZOEKSRESULTATEN - ZATERDAG 6 JUNI 2020 - 14:00-16:00 UUR

Straatnaam	Sectie	Omschrijving	CAPACITEIT		BEZETTING			
			Parkeer vakken	Totaal	Parkeer vakken	Fout	Totaal	Totaal %
Molendijk	1	Noordzijde - 5 parkeervakken	5	5	4	0	4	80%
	2	Noordzijde 6 parkeervakken	6	6	4	0	4	67%
	3	Zuidzijde 6 parkeervakken	8	8	5	0	5	63%
	4	Zuidzijde - 9x straatparkeren	9	9	2	0	2	22%
Totaal			28	28	15	0	15	54%
Stellingmolen	5	Westzijde -13x straatparkeren	13	13	1	0	1	8%
Totaal			13	13	1	0	1	8%
Totaal hele gebied 6 juni 2020			41	41	16	0	16	39%

Bijlage 2. Zienswijzen

achmea  **rechtsbijstand**

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Spoorlaan 298
Tilburg

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

AANTEKENEN: R218131872

Burgemeester en wethouders van de gemeente
Steenbergen
Postbus 6
4650 AA STEENBERGEN

Tevens per fax vooruit verzonden 0167 54 34 99

Datum

29 januari 2020

Ons zaaknummer


R218131872

*Behandeld door**Onderwerp*

zienswijze ontwerpbestemmingsplan
'Appartementencomplex Molendijk'

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

 in Dinteloord, vroeg ons om juridische hulp.

Cliënt is het niet eens met het ontwerpbestemmingsplan 'Appartementencomplex Molendijk'
Cliënt woont naast het plangebied. Als directe buur heeft dit plan voor haar nadelige gevolgen. Het plan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Graag licht ik dat toe.

Het plan tast het woongenot van cliënt aan

Cliënt woont in een lintbebouwing. In de buurt zijn voornamelijk vrijstaande huizen en twee-onder-één-kapwoningen gevestigd. Het perceel naast de woning van cliënt is geruime tijd bestemd voor een vrijstaande woning. Door de nieuwe plannen wordt de bouwvlak circa 3 keer groter. Tevens wordt de maximum bouwhoogte hoger. Ook het gebruik van het perceel wordt door de komst van 8 huishoudens veel intensiever. Door deze veranderingen wordt het woon- en leefklimaat van cliënt aangetast.

Cliënt vreest dat het plan voor geluidsoverlast zorgt

Het plan leidt tot een toename van nieuwe bewoners en dus tot geluidsoverlast. Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet wat de geluidbelasting is van voertuigen die de naastgelegen perceel van cliënt in- en uitrijden. Voorts is er geen akoestisch onderzoek gedaan naar de komst van meerdere huishoudens. De gevolgen van dit plan zijn niet goed onderzocht. Het plan is dus niet goed onderbouwd. Het is algemeen bekend dat geluidhinder de gezondheid ernstige schade toebrengt. Daarom is aanpassing van het plan noodzakelijk.

Rekeningnummer (IBAN) NL11 RABO 0101 0506 74
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

Vervolg op de brief van
29 januari 2020

Bestemd voor

Bladnummer
2

Het plan zorgt voor parkeeroverlast

Er is op de locatie nu al onvoldoende parkeerruimte. Met de komst van het appartementencomplex neemt deze overlast nog eens extra toe. De gemeente heeft in overleg bepaald dat de norm 1,6 parkeerplaatsen moet zijn per appartement. Het is onduidelijk waarom de gemeente uitgaat van deze norm. De gemeente dient te motiveren waarom is uitgegaan van een lager norm. Cliënt is juist vanwege de bestaande parkeerdruk van mening dat de norm 2,3 parkeerplaatsen moet zijn. Dit betekent dat er in totaal 18,4 parkeerplaatsen nodig zijn.

Uitgaande van de norm die de gemeente heeft bepaald, is de norm 13 parkeerplaatsen. Volgens de geldende regels zou deze parkeerbehoefte op eigen terrein moeten worden voorzien. Dit is in dit geval niet mogelijk. Er kunnen maar 8 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hierdoor wordt buiten het perceel gezocht naar een oplossing. Echter, dit is niet in lijn met de geldende wet- en regelgeving.

Bovendien vindt cliënt het onveilig om de langspareerstrook te verlengen met een parkeerplaats. De parkeerplaats komt erg dicht op de kruising.

Tevens zal er nog altijd een tekort zijn van 2 á 3 parkeerplaatsen in de straat. Gezien het parkeertekort is dit een slecht plan. Cliënt is van mening dat een appartementencomplex daarom niet inpasbaar is in de omgeving.

Het nieuwe plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk

Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Het verkeersonderzoek is niet volledig. Er is uitgegaan van kerngetallen van de CROW. Er heeft op locatie geen verkeersonderzoek plaatsgevonden waarbij rekening is gehouden met nieuwe ontwikkelingen.

Het nieuwe plan heeft negatieve impact op de verkeersveiligheid

Bovendien is niet onderzocht of het veilig is om aan/dichtbij een kruispunt – aan een weg waar verkeer twee richtingen uitgaat – een uitrit te realiseren. Cliënt vreest dat de uitrit, gezien de ligging, voor verwarring kan zorgen in het verkeer.

De cumulatie van een nieuwe uitrit aan/dichtbij een kruising, een extra parkeervak en een tekort van 2 á 3 parkeerplaatsen zorgt voor onoverzichtelijkheid in het verkeer. Zeker omdat het om een smalle weg gaat waar veel naar schoolgaande kinderen fietsen en er veel vrachtverkeer is, is een onderzoek rondom verkeersveiligheid van belang.

Vervolg op de brief van
29 januari 2020

Bestemd voor

Bladnummer
3

Cliënt vreest voor schade door de garagekelder

Het plan maakt het mogelijk om een garagekelder te bouwen. Echter, het grondwater zit hoog. Client vreest dat ze schade krijgt door het grondwater als de garagekelder wordt gebouwd. Uit het plan blijkt niet dat de bouw van de garagekelder met de beoogde diepte geen risico's met zich meeneemt.

Bovendien blijkt uit de plannen dat ook een deel van het betreffende perceel met dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' wordt verlaagd en verhard. Het is de facto niet mogelijk om de garagekelders in te rijden als ook niet de tuin in het perceel wordt verlaagd en verhard. Echter, het is nog onduidelijk of de Waterschap Brabantse Delta toestemming gaat verlenen om de grond te verlagen en te verharden. Als Waterschap Brabant Delta hier geen toestemming voor verleend, kan de garagekelder niet worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat er een groter parkeerbelasting. Reden te meer om het plan aan te passen.

Dit plan tast de privacy van cliënt aan

Het plan maakt de bouw van een appartementencomplex met een hoogte van 9 meter mogelijk naast de woning van cliënt. In de nieuwe situatie is inkijk mogelijk in haar woning en haar tuin. De balkons maken inkijk mogelijk in de tuin van cliënt. Dat is een enorme inbreuk op de bestaande situatie en een ernstige aantasting van haar privacy. Aanpassing van het plan is nodig om haar privacy te beschermen. Als op het perceel twee-onder-één-kapwoningen worden gerealiseerd of zelfs drie-onder-één kap, hoeven er geen balkons te komen. De privacy van mijn cliënt wordt dan niet geschonden.

Cliënt dreigt door het plan zijn vrije uitzicht te verliezen

Nu heeft cliënt een vrijstaande woning naast haar perceel. Cliënt heeft na voltooiing van het plan direct zicht op de enorme bouwmassa van het bouwproject. Dit plan tast het bestaande uitzicht in ernstige mate aan. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie. Om zijn vrije uitzicht zoveel mogelijk te behouden is aanpassing van het plan noodzakelijk.

De gemeente hoort alternatieve locaties te onderzoeken

De gemeente moet volgens de wet een goede ruimtelijke ordening nastreven. In de buurt is een voetbalveld. Daar is meer mogelijkheid voor de bouw van nieuwe woningen. Ook biedt het centrum mogelijkheden. Tevens past een appartementencomplex veel beter bij een centrumgebied.

Cliënt is bereid met de gemeente mee te denken over een alternatieve oplossing

Er is een oplossing die beter past bij de buurt:

Vervolg op de brief van
29 januari 2020

Bestemd voor

Bladnummer
4

- het plaatsen van twee-onder-één-kapwoningen; of
- drie-onder-één-kapwoningen worden gerealiseerd

Het perceel wordt dan minder intensief gebruikt, er zijn minder verkeersbewegingen en de problematiek rondom het parkeren zal afnemen.

Bovendien blijft cliënt bij haar standpunt dat door de komst van een appartementencomplex haar privacy en uitzicht vermindert. Als de komst van de appartementencomplex toch doorgaat, verwacht cliënt op z'n minst dat er met een voorwaardelijke verplichting geregeld wordt dat er een dichte groenstrook komt tussen de appartementen en de woning van mijn cliënt. Zo is er minder inkijk op haar perceel. Mijn cliënt is bereid om in dat geval af te zien van verdere stappen.

Cliënt vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van het plan

Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, moet dit nadeel zo klein mogelijk blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat u het nadeel voor omwonenden waar mogelijk beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten is.

Cliënt vraagt u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen

In ieder geval vraagt hij u tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.

Bel of mail ons gerust als u nog vragen hebt

U bereikt mij via de klantenservice op telefoonnummer 088 462 3700. Mailen kan naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Uw zaaknummer is R218131872. Wilt u dit nummer altijd noemen als u belt of mailt? Wij kunnen u dan sneller helpen.

Met vriendelijke groet,



jurist

Geachte Burgemeester, wethouders en leden van de Raad,

Als aanvulling op onze zienswijze sturen wij het volgende toe na het lezen van de stukken betreffende Appartementencomplex Molendijk 103. Aangezien wij niet in staat zijn van ons spreekrecht gebruik te maken willen wij de volgende punten nog onder uw aandacht brengen. Hier vinden wij nog wel enige punten te verbetering.

Het recht gedrukte stuk is een kopie uit de stukken het cursieve onze opmerkingen.

Algemeen.

De maximum goot- en bouwhoogte nemen toe van 4 en 8 meter naar 5 en 9 meter. Het verschil in hoogte bedraagt aldus 1 meter. Initiatiefnemer heeft met zijn adviseur gekeken naar de mogelijkheden om het plan binnen de maximum bouwhoogte van 8 meter die vigeert in te passen. Dit is mogelijk.

Het bouwplan heeft een hoogte van 7,5 meter . Het is inpasbaar. Hoera wat een overwinning. Wij zijn niet blij met een dode muis. Dit is geen concessie !

Parkeren / Verkeersveiligheid

Dit betekent dat er ten behoeve van het planvoornemen $(8 \times 1,6) = 12,8 = 13$ parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Het bouwplan voorziet in een parkeerkelder onder het wooncomplex waarin 8 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

Onder het gebouw is plek voor 7 parkeerplaatsen . De laatste plek is doorgang naar berging.

Als hier een auto zou staan is het niet mogelijk b.v. de afvalbakken naar de straat te brengen.

Initiatiefnemer is voornemens om in het openbaar gebied, vóór het plangebied, langs de Molendijk, de langsparkeerstrook te verlengen met één parkeerplaats.

Deze parkeerplek komt dan in de bocht van de molendijk . Mag een ieder zomaar de openbare voorzieningen aanpassen? De verkeersveiligheid gaat hierdoor wel omlaag . Een te hard rijdende auto rijdt recht op de parkeerplaats af. (de paal met bord die er nu staat is al meerdere keren door verkeer geraakt)

Het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden op het moment dat vanuit de rijksoverheid maatregelen van kracht waren in het kader van COVID-19. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat veel mensen thuis waren ten tijden van de telmomenten.

Het bedrijf JMT met 100 vaste en een groot aantal flex krachten dat normaal 24/7 werkt is door covid-19 helaas niet aan het werk en nemen geen parkeerplaatsen in die normaal wel vol staan (heel de stellingmolen)

De meeste huishoudens in de buurt van molendijk 103 werken niet extra thuis.

Een aspect ten aanzien van verkeersveiligheid dat wel moet worden beoordeeld is de verkeersintensiteit. De toevoeging van het aantal verkeerbewegingen vormt derhalve 12,8% van het totaal (klein aandeel).

12,8 % is toch behoorlijk veel vinden wij.

Uit de stukken blijkt dat op eigen terrein niet aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan. Het betreft een tekort van 3 parkeerplaatsen. Volgens de wijzigingsbevoegdheid van artikel 6.5 van het vigerende bestemmingsplan 'Kom Dinteloord' is het mogelijk om het plan te laten slagen, mits parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Het bestemmingsplan biedt in eerste instantie geen afwijkingsmogelijkheden.

Volgens de beleidsregels van gemeente Steenbergen kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden gerealiseerd. De voorwaarde is volgens artikel 2 van de Beleidsregels Parkeernormen 2018:

- 1. Het vanuit stedenbouwkundig, verkeersveiligheidsoogpunt en/of ethisch niet aanvaardbaar is of niet mogelijk is om op eigen terrein te parkeren;*
- 2. De juridische en stedenbouwkundige mogelijkheid bestaat om parkeervoorzieningen in de directe omgeving aan te leggen;*
- 3. Het verkrijgen van goedkeuring van de gemeente, waarbij alle kosten voor rekening van de ontwikkelaar zijn*

Het plan voldoet niet aan punt 1 en punt 2.

Punt 1

Er is zowel vanuit stedenbouwkundig, ethisch als verkeersveiligheidsoogpunt onvoldoende aangetoond dat parkeren op eigen terrein niet aanvaardbaar is of niet mogelijk is.

Punt 2

De gemeente moet inzichtelijk maken of er ruimte beschikbaar is in het openbaar gebied. Ten eerste is dit onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Het parkeeronderzoek is niet representatief. Vanwege de corona-crisis is de parkeersituatie op straat anders. Er is een bedrijf in de buurt die tijdelijk is gesloten. Deze heeft over enkele maanden pas een doorstart. Doordat het parkeeronderzoek niet representatief is, is er onvoldoende aangetoond dat het plan uitvoerbaar is.

Bovendien is de juridische mogelijkheid om parkeervoorziening aan te leggen niet onderbouw. Zeker omdat het vigerende bestemmingsplan niet de mogelijkheid geeft, dient de onderbouwing niet matig te zijn.

Privacy.

Bovendien is bij de inrichting van de plattegrond rekening gehouden met de mogelijke inrij in tuinen, door hier de badkamer en slaapkamer te projecteren

Ramen komen volgens tekening in badkamer en HUISKAMER.

Waterhuishouding.

Ten aanzien van het vuilwater wordt het wooncomplex gebundeld richting de belending (Molendijk 101). Op dit perceel onderaan de dijk ligt een pompput ten behoeve van het persriool. Ten aanzien van het schoon hemelwater wordt het hemelwater zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze afgevoerd.

De parkeerkelder is 2,5 meter onder dijkniveau. Aan de achterzijde ruim een meter onder grond.

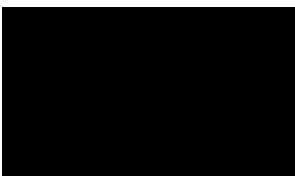
De huidige rioolbuis die 25 jaar geleden met de hand is ingegraven ligt tussen 60 cm en 1 meter onder de grond. De parkeerkelder is dus het laagste punt in de vuilwater afvoer .

Is berekend of de persriolering van 25 jaar geleden de 7 extra huishoudens wel kan verwerken met alle moderne watergebruikers (wasmachines, afwasmachines, meer douchen e.d.)

Achter het perceel ligt een buis voor afvoer van hemelwater ook deze ligt op minder dan een meter onder de grond . De parkeerkelder is dus het laagste punt in de hemelwater afvoer .

Wij verwachten dat u met de besluitvorming rekening houdt met bovenstaande punten.

Met vriendelijke groet,



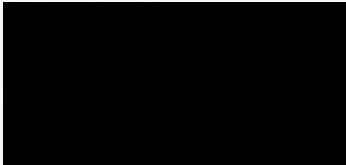
Aantekenen

Burgemeester en wethouders van de gemeente

Steenbergen

Postbus 6

4650 AA Steenbergen



Gem. STEENBERGEN				Kopie aan:	
Zaak B					
25 FEB 2020				Vertrouwelijk	
ZK 19001786					

Onderwerp: ontwerpbestemmingsplan 'Appartementencomplex Molendijk'

Datum: 14 februari 2020

Geachte heer/mevrouw,

Wij zijn het niet eens met het ontwerpbestemmingsplan 'Appartementencomplex Molendijk'. Het plan ligt voor twee huizen naast onze woning, dus dit gaat nadelige gevolgen voor ons hebben.

In de buurt zijn voornamelijk vrijstaande huizen en twee-onder-één kapwoningen gevestigd. Het genoemde perceel is geruime tijd bestemd voor een vrijstaande woning. Door de nieuwe plannen wordt het bouwvlak circa 3 keer groter. Ook wordt deze hoger. Ook het gebruik van het perceel wordt door de komst van 8 huishoudens veel intensiever. Door deze veranderingen wordt het woon- en leefklimaat aangetast.

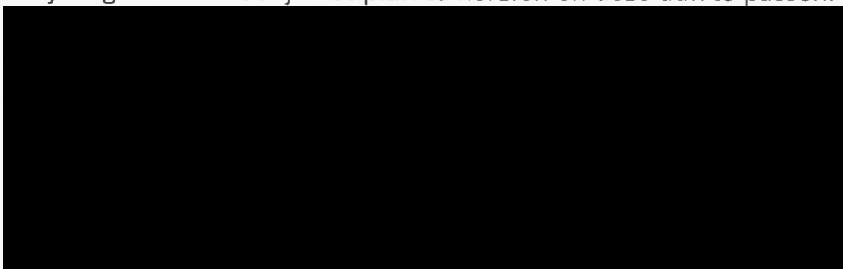
- U moet denken aan geluidsoverlast.
- Parkeeroverlast (8 plaatsen zijn niet genoeg voor 8 huishoudens).
- Toename verkeersdruk en dus verkeersveiligheid.
- Schade door de garagekelder? Gaan onze huizen niet verzakken met het graven van een garagekelder.
- Onze woning daalt in waarde als het appartementencomplex gebouwd wordt. Het past gewoon niet op de dijk met vrij uitzicht op de weilanden.

De gemeente hoort volgens de wet alternatieve locaties te onderzoeken. In de buurt is een voetbalveld. Daar is meer mogelijkheid voor de bouw van nieuwe woningen. Ook biedt ons centrum betere mogelijkheden, een appartementencomplex past sowieso veel beter bij het centrum dan op een dijk.

De bewoners van de Molendijk hebben een alternatieve oplossing bedacht die beter past op de Molendijk:

Het plaatsen van twee-onder-één-kapwoningen of drie-onder-één-kapwoningen in plaats van het appartementencomplex.

Wij vragen u vriendelijk het plan te herzien en deze aan te passen.





2000869

Dinteloord 3-3-2020

Betreft: ontwerpbestemmingsplan: "Appartementencomplex Molendijk".

Gem. STEENBERGEN				Kopie aan:	
zaaknr					
4 MRT 2020				Vertrouwelijk	
2K19001786					

Geachte heer/mevrouw,

Middels dit schrijven, deel ik u mede dat ik het niet eens ben met het ontwerpbestemmingsplan waarin het bouwen van een 8-tal appartementen op een perceel waar nu 1 woonhuis en garage/schuur staat op de Molendijk.

als bewoner van de Molendijk vrees ik voor de volgende blijvende nadelige gevolgen:

1. parkeer- en uitrij overlast wat zorgt voor een gevaarlijke verkeerssituatie.
2. het intensieve "woongebruik" door of 8 personen of in het geval van samenwonen 16 personen op een relatief klein perceel
3. de nadelige gevolgen voor het "natuur gebied" achter de woningen ald Molendijk
4. lijkend naar de "luchtbebauwing" is een hoog groot gebouw niet passend.

Een alternatief in onze ogen is max. 4 woningen realiseren 2 boven; 2 beneden of nog beter 2 woningen.

Met vriendelijke groet; bewoners Molendijk