

Nota van zienswijzen – ontwerp bestemmingsplan Heerenveen – Woongebouw Burgemeester Kuperusplein

25 augustus 2022

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Heerenveen – Woongebouw Burgemeester Kuperusplein heeft betrekking op de realisatie van een woongebouw met 92 appartementen op de locatie van het voormalige postkantoor aan het Burgemeester Kuperusplein.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van vrijdag 24 juni 2022 tot en met donderdag 4 augustus 2022 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze periode bestond de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling inspraakreacties in te dienen. Eén en ander is op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt door middel van een publicatie in de Heerenveense Courant op 23 juni 2022 alsmede op de website van de gemeente.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon eenieder zowel schriftelijk als mondeling een zienswijze indienen. Er is één schriftelijke zienswijze ingediend. Niemand heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een mondelinge zienswijze in te dienen.

In deze nota wordt de ingediende zienswijze voorzien van een gemeentelijke reactie.

2. Inhoud zienswijze en gemeentelijke reactie

Zienswijze 1 (schriftelijk ingediend op 1 augustus 2022)

1.

Indiener constateert dat het voorliggende ontwerp-plan zich uitsluitend beperkt tot de locatie waarop het woongebouw wordt gerealiseerd. Een samenhang met de overige door uw gemeente gewenste ontwikkelingen ontbreekt, wat zich onder meer doet gevoelen met betrekking tot de verkeersafwikkeling en in het bijzonder het parkeren in en rondom de locatie van het woongebouw.

Indiener verwijst er naar dat eerder diverse malen door uw gemeente is aangegeven dat ter plaatse van het Burgemeester Kuperusplein een parkeergarage wordt aangelegd.

Voor het creëren van voldoende parkeergelegenheid voor de ter plaatse gevestigde bedrijven, waaronder dat van indiener, met een hoog bezoekersaantal, is het essentieel dat de parkeergarage in samenhang met het nu beoogde woongebouw wordt gerealiseerd.

Weliswaar is in art. 9 van de concept-planvoorschriften een weigeringsgrond opgenomen indien het gebruik van het beoogde bouwwerk behoefte aan parkeergelegenheid oproept en daarin niet is voorzien, zonder de bouw van de parkeergarage dienen bezoekers aan de ter plaatse gevestigde

bedrijven naar indiener vreest een langere afstand dan thans tot deze bedrijven af te leggen. Voor een goede exploitatie van die bedrijven is dat volstrekt ongewenst. Cliënt verwijst in dit verband naar bijlage 2 van het ontwerpbestemmingsplan (Memo dynamische parkeerbalans centrumgebied), waarin op blz. 6 de vrees van indiener voor een tekort aan parkeerplaatsen wordt gedeeld.

Indiener is derhalve van oordeel, dat het gebied dat thans in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is opgenomen te beperkt is voor een goede beoordeling van de ruimtelijke invulling van het centrum van Heerenveen, waardoor elke samenhang ontbreekt.

Indiener meent dan ook dat voor vaststelling van het voorliggende concept-bestemmingsplan geen plaats is en dat voor het centrum van Heerenveen één bestemmingsplan dient te worden vastgesteld, waarin de samenhang tussen alle functies in het centrum tot uitdrukking komt.

2.

Indiener merkt volledigheidshalve nog op, dat naar zijn mening de berekening van de stikstofdepositie eveneens onvolledig is. Niet alleen wordt voorbij gegaan aan de depositie tijdens de bouw maar ook hier ontbreekt de samenhang met de overige beoogde ontwikkelingen in het centrum van Heerenveen. Indiener wijst erop, dat anders dan in de memo stikstofemissie en depositie van Rho zijns inziens ten onrechte wordt gesteld dat stikstofemissie in de aanlegfase niet behoeft te worden berekend. Voor zover indiener bekend dient de ABRvS binnenkort over de Juistheid daarvan nog een uitspraak te doen.

Reactie ad. 1

Het klopt dat het woongebouw onderdeel vormt van verschillende ontwikkelingen in het centrum van Heerenveen. De ontwikkeling is echter ook een ontwikkeling die op zichzelf gezien kan worden, aangezien het qua planning en concreetheid voorloopt op de andere ontwikkelingen. Dat is ook de reden dat voor deze ontwikkeling een separaat bestemmingsplan is opgesteld. Uiteraard is het hiervoor wel noodzakelijk dat er ook sprake is van goede ruimtelijke ordening wanneer enkel deze ontwikkeling in het centrum door zou gaan.

Wij concluderen op basis van de parkeercijfers uit de parkeerbalans, zoals bijgevoegd als bijlage 2 bij de toelichting, dat er voldoende ruimte is in de openbare ruimte in de huidige situatie. Ook op basis van meer recente parkeertellingen blijkt dit. Wij zien daarom geen reden om voorliggend bestemmingsplan niet vast te stellen naar aanleiding van deze zienswijze. Hieronder lichten wij de parkeercijfers en de recente parkeertellingen volledigheidshalve nader toe.

Parkeerbalans bijlage 2 bij het bestemmingsplan

In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is onderbouwd waarom de realisatie van de woontoren niet leidt tot problemen ten aanzien van de verkeersafwikkeling en parkeervraag, uitgaande van de huidige situatie, zonder de realisatie van de parkeergarage.

In paragraaf 4.3 van de toelichting wordt verwezen naar een parkeerbalans (bijlage 2 bij de toelichting), waaruit blijkt dat de parkeerbehoefte van de woontoren in de toekomstige situatie goed kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Uit de parkeerbalans blijkt dat er binnen een afstand van 150 meter (acceptabele loopafstand) vanaf de woontoren, een parkeercapaciteit van 92 parkeerplaatsen is in straten in de schil van het centrum. Voor huurwoningen in het laag segment

(sociale huurwoningen) kent de gemeente een parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per woning. Er zijn voor de woontoren derhalve ($92 * 0,7 =$) 65 parkeerplaatsen nodig.

Recente parkeertelling

Uiteraard delen wij de mening van indiener dat er voor de onderbouwing van alle centrumontwikkelingen, een integraal parkeeronderzoek en aanpak moet komen. Dit is nodig om een gastvrij centrum te zijn en blijven, om de noodzaak van de parkeergarage te onderbouwen én nodig omdat er op verschillende locaties in Centrum Oost sprake is van mutaties in het parkeeraanbod, bijvoorbeeld door vergroening van de huidige parkeerpleinen. Het belang van een integrale aanpak is ook wat wij beschrijven in de conclusie van de Memo dynamische parkeerbalans waar indiener naar verwijst.

Inmiddels is een nieuwe telling uitgevoerd waarmee opnieuw de parkeercapaciteit in het centrum en de omgeving is onderzocht. Ten aanzien van de woontoren is ook duidelijk geworden dat een deel van de parkeervraag van de woontoren op eigen terrein opgelost zal worden. Er zal maximaal gebruik gemaakt worden van 33 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Waar het bestemmingsplan uitging van de worst-case situatie dat de volledige parkeervraag van de woontoren moet worden opgelost in het openbaar gebied, is dat nu niet meer het geval. Uitgangspunt is dat maximaal 33 parkeerplaatsen in het openbaar gebied beschikbaar moeten zijn.

Uit de meest recente tellingen blijkt dat in de Schilwijk Oost, binnen 150 meter van de woontoren, een capaciteit is van 48 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagmiddag). Daarnaast is in de rest van Centrum-Oost een parkeeraanbod van 560 in de huidige situatie, waarvan op het drukste moment (zaterdagmiddag) 407 parkeerplaatsen bezet zijn. Dit is een bezettingspercentage van 73%. Verkeerskundig is bij een bezetting van 90% van alle beschikbare parkeerplaatsen het aanbod volledig benut. Dit betekent dat, in de huidige situatie, ook binnen dit gebied is nog voldoende parkeeraanbod is (namelijk 97 parkeerplaatsen).

Reactie ad. 2

Vooralsnog gaan we uit van de geldende wetgeving, waarin is opgenomen dat de aanlegfase buiten beschouwing kan worden gelaten (Wet stikstofreductie en natuurverbetering). Met de invoering van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (in het kort stikstofwet) op 1 juli 2021, geldt er een gedeeltelijke vrijstelling van de natuurvergunningplicht voor het aspect stikstof voor activiteiten in de bouwsector. Voor deze activiteiten geldt dat de stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door de bouwactiviteiten buiten beschouwing van de vergunningplicht van artikel 2.7 lid 2 Wnb wordt gelaten. In artikel 2.5 Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) is de vrijstelling voor het bouwen van bouwwerken opgenomen. Ook de verkeersbewegingen die samengaan met de aangewezen activiteiten in de bouwsector kunnen buiten beschouwing worden gelaten. Dit blijkt uit de toelichting bij het Bsn, waarin een omschrijving wordt gegeven van de reikwijdte van de partiële vrijstelling:

"Het betreft niet alleen de bouw en sloop van woningen en utiliteitsgebouwen en andere bouwwerken (zoals bruggen en viaducten), maar ook aanlegactiviteiten, bijvoorbeeld voor duurzame energieopwekking, grond-, weg- en waterbouw, waaronder straten, pleinen, wegen, spoorwegen, waterstaatswerken, waterwegen, waterkeringen, energie-infrastructuur, telecommunicatie-infrastructuur, buisleidingen, openbare hemelwater- en ontwateringsstelsels en vuilwaterriolen. De partiële vrijstelling omvat de vervoersbewegingen die samenhangen met de werkzaamheden, zoals aan- en afvoer van bouwmaterialen en bouw- en sloopafval, transport van werknemers en

werktuigen van en naar de bouwplaats en de emissies van werktuigen op de bouwplaats (aggregaten, bouwmachines, baggervoertuigen et cetera). De vrijstelling omvat niet de productie van bouwmaterialen."

Wat betreft de samenhang met overige ontwikkelingen: de realisatie van de parkeergarage en de verplaatsing van de AH leiden op zichzelf niet tot extra verkeersgeneratie, hooguit tot verplaatsing van verkeersbewegingen / andere verkeersstromen in het centrum van Heerenveen. Gezien de grote afstand tot stikstofgevoelige habitats (dichtstbij gelegen habitat ligt in het Natura 2000-gebied Rottige Meenthe & Brandemeer, op circa 9,5 km afstand van het centrum van Heerenveen), leidt de verplaatsing van verkeersbewegingen redelijkerwijs niet tot een toename van stikstofdepositie op dit gebied.

Een andere ontwikkeling in de directe omgeving is het toevoegen van maximaal 50 woningen op de locatie van het ABC-complex. Deze ontwikkeling leidt wel tot extra verkeer en dus mogelijk tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Echter, vanwege de grote afstand tot stikstofgevoelige habitats, zie hierboven, leidt dit voor een dergelijk kleine ontwikkeling in samenhang met het onderhavig bestemmingsplan redelijkerwijs niet tot een toename van stikstofdepositie op dit gebied.

Verder zijn zowel in de gebiedsvisie voor Centrum Oost als bijvoorbeeld in het woningbouwprogramma, woningaantallen en andere ontwikkelingen opgenomen, maar deze plannen leiden ofwel niet tot extra verkeersbewegingen (zoals vergroening van het straatbeeld) ofwel zijn nog niet zodanig uitgewerkt / concreet, dat deze meegenomen kunnen worden in een stikstofberekening. Gelet op bovenstaande redenering zijn we voornamelijk voor de woontoren alleen uitgegaan van deze ontwikkeling.