

Raadsbesluit bestemmingsplan Drachten hoek Zuiderdwarsvaart - Raai

VASTSTELLING BESTEMMINGSPLAN DRACHTEN HOEK ZUIDERDWARSVAART - RAAI

De gemeenteraad van de gemeente Smallerland;

overwegende dat het ontwerpbestemmingsplan Drachten hoek Zuiderdwarsvaart - Raai het bepaalde in artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 22 augustus 2014 gedurende zes weken met alle bijbehorende stukken voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat tegen het ontwerp-bestemmingsplan 8 zienswijzen zijn ingebracht;

dat de gemeenteraad zich kan verenigen met de motieven die ten grondslag liggen aan het voorstel van burgemeester en wethouders;

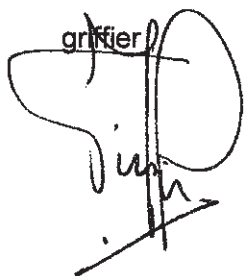
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 4 maart 2015

gelet op het bepaalde in artikelen 3.1 en 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en de Inspraakverordening;

BESLUIT:

1. het bestemmingsplan Drachten hoek Zuiderdwarsvaart – Raai ongewijzigd vast te stellen;
2. op grond van artikel 6.12 lid 2 onder c van de Wet ruimtelijke ordening géén exploitatieplan vast te stellen voor het bestemmingsplan "Drachten hoek Zuiderdwarsvaart - Raai".

Aldus vastgesteld door de raad voornoemd
in zijn openbare vergadering van 14 april 2015,

griffier 

voorzitter, 

Nota beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Drachten Hoek Zuiderdwarsvaart - Raai

Het ontwerp bestemmingsplan Drachten Hoek Zuiderdwarsvaart – Raai heeft van 22 augustus 2014 tot en met 2 oktober 2014 ter inzage gelegen voor zienswijzen.

Het bestemmingsplan is opgesteld ten behoeve van de realisatie van een woon-zorgcomplex op de hoek Zuiderdwarsvaart – Raai te Drachten.

De vragen en opmerkingen worden hieronder per indiener behandeld. Waar mogelijk, wordt verwezen naar een eerdere gemeentelijke reactie.

Indiener	Samenvatting	Gemeentelijke reactie
1. ONTWERP BESTEMMINGSPAN		
1	1. De beoogde invulling van het bouwplan is niet aannemelijk. Er zal dus sprake zijn van leegstand.	1. De ontwikkelaar heeft afspraken gemaakt met een potentiële huurder. De ontwikkelaar heeft hierbij aannemelijk gemaakt dat binnen de planperiode de concrete behoefte er is. Hiermee is de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond. Op grond van jurisprudentie (zie uitspraak 201403385/1/R6) is dit voldoende voor een gemeenteraad om mee te werken aan de voorgenomen ontwikkeling.
	2. Het beoogde gebouw zal bijdragen aan overlast voor de omgeving.	2. Deze aanname delen wij niet.
	3. Door de realisatie van het bouwplan wordt de kruising onoverzichtelijk en gevaarlijk.	3. Het betreft hier een ongelijke kruising, waarbij het verkeer op de Zuiderdwarsvaart voorrang heeft op de Zuidkade en de Raai. Het verkeer vanaf de Zuidkade en de Raai moet eerst stoppen voordat zij kunnen oprijden richting de Zuiderdwarsvaart. De verkeersveiligheid is niet in geding.
	4. Het plan is gemaakt met de veronderstelling dat het perceel groter is. Hierop is het plan aangepast door het gebouw te verschuiven en op de hoek een overbouw toe te passen. Het gebouw en de te kappen bomen staan nog steeds op het perceel van cliënt.	4. Het gerechtshof van Arnhem heeft op 17 juni 2012 het vonnis van 12 april 2006 van de rechtbank Leeuwarden bekrachtigd. In dit vonnis zijn maten opgenomen waar de feitelijke nieuwe eigendomsgrens ligt. Het voorgenomen bouwplan ligt op de gronden, die op grond van het vonnis in eigendom blijven van de ontwikkelende partij. Dit zelfde geldt ook voor de te kappen bomen. De uitvoerbaarheid van het project is hierbij aangetoond.
	5. Er wordt getwijfeld aan de solvabiliteit van het project ivm planschadeclaims en schadeclaims ivm bekendheid met het feit dat het perceel te klein is.	5. Met de initiatiefnemer is een overeenkomst getekend mbt eventuele planschade. De planschade is hiermee afgedekt. Het bouwplan is gelegen binnen het eigendom van de initiatiefnemer. Er zijn dan ook geen privaatrechtelijke

		belemmeringen aanwezig.
	6. Het uitzicht van de appartementen is geheel gericht naar het erf en de woning van cliënten. Cliënt zal proberen de bouw van het complex langs civielrechtelijke weg te blokkeren.	6. De appartementen zijn gericht op de Raai en Zuiderdwarsvaart en niet op het perceel van de appellant. Het betreft hier de achterzijde van het complex. Niet is gebleken dat er civielrechtelijke belemmeringen zijn die de uitvoering van het plan in geding brengen.
2.	1. Het bouwvlak is gelegen op het grond dat in eigendom is van appellant. Hierover bestaat geen overeenstemming met appellant.	1. Zie reactie bij zienswijze 1, punt 4.
	2. Het gebouw is te groot. Dat blijkt ook uit dat de parkeernorm van 28 parkeerplaatsen die niet op eigen terrein is in te vullen. Een deel van deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd op de grond van appellant.	2. Zie reactie bij zienswijze 1, punt 4
	3. Het voorziene gebouw is te hoog en enige samenhang met de bebouwing in het historische lint is er niet.	3. Er is aansluiting gezocht bij de directe omgeving. Er is nadrukkelijk gekeken naar de specifieke omstandigheden van deze situatie. De karakteristiek van de Zuiderdwarsvaart is door de tijd heen ingrijpend veranderd. Dit geldt ook voor de aantak van de Raai op de Zuiderdwarsvaart en de entree van het Kadegebied/centrum. Daarmee is het nieuw te realiseren gebouw een markeringspunt geworden en is nadrukkelijk aangestuurd op een bescheiden extra toevoeging aan de noordzijde. Hiermee wordt de wand aan de Zuiderdwarsvaart in stedenbouwkundige zin belangrijker dan die aan de zijde van de Raai. Wat ook van belang is, is dat de overgang naar het centrumgebied hier een opbouw rechtvaardigt. Met het beeldkwaliteitsplan wordt de ruimtelijke kwaliteit voldoende gewaarborgd.
	4. De drie bouwlagen aan de Raai zijde steken door de rooilijn van de gebouwen aan de Raai en daar komt de overbouw over de openbare weg nog eens bij. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.	4. Zie reactie bij zienswijze 2, punt 3 en reactie bij zienswijze 1, punt 3
	5. De overbouw vernauwt de zichthoek van de Raai waarop de eerste 200 meter ondernemers zijn gevestigd en die willen zich niet verstoppen achter een gebouw.	5. De bovenbouw steekt slechts beperkt door en belemmert het zicht op straatniveau vanuit verschillende posities niet wezenlijk. De toegankelijkheid van de bedrijven voor eventuele klanten blijft bestaan.
	6. De huidige kruising is gevaarlijk. Uit de samenleving wordt gevraagd om hier wat aan te doen dmv aanleg rotonde. Hiervoor is dan de hoek van het gebouw nodig.	6. Er wordt op dit moment gekeken naar de verkeersknelpunten nabij de Kaden. Deze kruising is ook een onderdeel hiervan. Eventuele aanpassing van de kruising zou in beeld kunnen zijn. Een rotonde is hier verkeerskundig

		geen optie aangezien het hier een kruising betreft van niet gelijkwaardige wegen (30 km/u - 50km/u).
	7. In de spijstijd rijden veel fietsers en scooters over het trottoir ivm de smalle weg, waar men zich niet veilig tussen de auto's voelt. Deze gaan eveneens onder de beoogde overbouw door. Dit kan ongelukken opleveren bij de hoofdingang en de uitrit van het gebouw.	7. Fietsers en scooters dienen op de weg te rijden en niet over het trottoir. De mening van appellant dat de Raai een te smalle weg en te gevaarlijke weg is, delen wij niet.
	8. De invulling van het pand, met verhuur van woonruimte, wat vergelijkbaar is met studentenkamers van 50 m2 is in de toekomst onzeker en werkt verloedering en verkrotting in de hand. Dit plan heeft niets met medische zorg te maken. Dit locatie leent zich beter voor gewone appartementen of grond gebonden bouw voor wonen en werken.	8. Wij delen de angst voor verloedering en verkrotting niet. Het concept zoals dat is aangevraagd is een vraag uit de markt.
	9. Er wordt verwezen naar de eerder ingebrachte inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan.	9. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording zoals deze is opgenomen in de inspraaknotitie.
	10. Er is geen behoefte aan deze invulling, er is voldoende aanbod.	10. De ontwikkelende partij heeft een afnemer voor de voorgestane invulling. Er is dus wel degelijke behoefte aan.
	11. Het is een te intensieve invulling van het terrein met 26 parkeerplaatsen en 200 m2 dienstverlenende ruimte. De parkeernorm is 28 plaatsen.	11. Op grond van kencijfers van het CROW die zijn opgenomen in de publicatie "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" (CROW-publicatie 317), zijn in totaal 28 parkeerplaatsen nodig. Het plan voorziet in de realisatie van 28 parkeerplaatsen.
	12. Door de uitspraak van het Gerechtshof Arnhem blijkt het terrein kleiner te zijn. De boom van 40 jaar oud valt in de geplande bouwvlak en plangebied zoals nu in het bestemmingsplan is gelegen.	12. Het huidige plangebied van het bestemmingsplan is op grond van de uitspraak vastgesteld. Mocht de betreffende boom binnen het plangebied vallen is deze dus geen eigendom van appellant. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie bij punt 1.
	13. Ook de zwaairom, een gedeelte van het pad en strook grond met de andere bomen in het plangebied en bouwvlak ligt op het terrein van de inspreker.	13. Zie reactie bij zienswijze 1, punt 4.
	14. De gemeente loopt het risico op een schadeclaim van de nieuwe projectontwikkelaar als blijkt dat niet aan het bestemmingsplan voldaan kan worden.	14. Zie reactie zienswijze 1, punt 4.
	15. De overbouw op de hoek bij de kruising zal overlast veroorzaken door dat de jeugd hier zal samscholen s'avonds en 's nachts tijdens de uitgaansuren. Er zal ook wildplassen en drugsgebruik plaatsvinden. Dit geeft ook een onveilig gevoel.	15. Wij delen deze vrees niet. Mocht overlast zich voordoen, kan hier door de politie worden opgetreden.

	16. Het gebouw heeft een onzekere invulling, te weten zorgwoningen. Bovendien staan er genoeg panden leeg. Daarnaast zal bij onvoldoende vraag de appartementen worden verhuurd aan laagste sociale klasse en wat een lagere sociale doelgroep zal aantrekken. Criminaliteit, verloedering, verpaupering en gettovorming liggen op de loer. Dit geeft waardevermindering aan de omliggende woningen.	16. Zie reactie bij zienswijze 2, punt 10.
3.	Zie zienswijze 2.	Zie reactie bij zienswijze 2
4.	Zie zienswijze 2.	Zie reactie bij zienswijze 2
5.	Zie zienswijze 2.	Zie reactie bij zienswijze 2
6.	1. Door de voorliggende plannen wordt de kruising nog onverzichtelijker en onveiliger.	1. Zie reactie zienswijze 1, punt 3.
	2. Het is een lomp en lelijk gebouw op de verkeerde plek.	2. Voor de betreffende locatie zijn stedenbouwkundige en beeldkwaliteitsrichtlijnen opgesteld. Het definitieve bouwplan dient hieraan te voldoen.
	3. Men geeft een suggestie om verkeerslichten te plaatsen op het kruispunt en iets te doen op de Raai, iets met spiegels of andere oplossing.	3. Zie reactie zienswijze 2, punt 6.
7.	1. Grootste bezwaar is de grootte en de plaatsing van het gebouw. De plaatsing verslechtert het overzicht van de verkeerssituatie. Gepleit wordt om het bouwplan vanaf beide zijden af meer naar achteren wordt geplaatst. Dit geeft ook de mogelijkheid om eventuele plannen voor een rotonde in de toekomst open.	1. Zie reactie zienswijze 2, punt 6.
	2. Op dit moment is de parkeersituatie al problematisch. Het bouwen van appartementen zonder daarbij minimale evenveel parkeerplaatsen te maken, zal het probleem alleen maar groter maken.	2. Voor het complex wordt voldoende parkeren gerealiseerd op eigen terrein. Verzwaring van de omgeving wordt ook niet verwacht. Zie ook reactie zienswijze 2, punt 11.
	3. Een van de redenen om de woning te kopen is het feit dat er bij de gehele Dwarsvaart in principe alleen laagbouw staat. De traditionele aanzichten zou beschermd moeten	3. Ten tijden van de aankoop van de woning van appellant was het voorliggende plan al in de inspraak geweest. Appellant had kunnen weten dat er ontwikkelingen

	worden. Waren hier niet eerder besluit over genomen? Twee verdiepingen lijkt maximaal om niet teveel uit de toon te vallen.	aanstaande waren voor het voorliggende perceel.
	4. Een andere reden waarom de woning is gekocht, is het uitzicht op de groenvoorziening aan de overkant. De oude boom die er al decennia staat, is een lust voor het oog. Er is beleid dat oude bomen niet zomaar gerooid kunnen worden. In dit geval mag dit ook zeker niet gebeuren. Zoals de plannen er nu voorliggen, is er helemaal niets ingepland aan groenvoorziening.	4. De locatie is geen groenvoorziening. Gezien de locatie nabij het centrum kan ook niet verwacht worden dat hier een groenvoorziening komt. De betreffende boom betreft géén monumentale boom. Voor het kappen van deze boom dient overigens wel een vergunning te worden aangevraagd.
	5. Gezien de leegstand elders lijkt mij de behoefte niet duidelijk. Gezien de grootte van de appartementen (dusdanig klein), zal dit vooral kansarme inwoners trekken. Gelet op de wens van diversiteit lijkt mij dit niet een gunstige ontwikkeling.	5. zie reactie zienswijze 2, punten 8 en 10.
	6. Mede doordat appellant pas vanaf begin van dit jaar aan de Zuiderdwarsvaart woont, is zij niet officieel op de hoogte gebracht van het gehele proces en de besluitvorming. Verzocht wordt haar vanaf nu en in de toekomst te informeren over de volgende stappen.	6. De procedure van het voorontwerp is in juli 2013 gestart. Dit is een half jaar voordat appellant aan de Zuiderdwarsvaart is komen wonen. Elke burger wordt geacht bij een aankoop van bijv. een woning zich te laten informeren over de planologische situatie. Hier speelt een makelaar een rol in. Appellanten worden op de gebruikelijke wijze geïnformeerd over het verloop van de procedure
8.	1. Het plan druist in tegen het verkeersbeleid van "Duurzaam en veilig". Het kruispunt wordt onoverzichtelijk gezien de plaatsing van het gebouw. Fiets- en wandelroutes worden gevaarlijk en onoverzichtelijk door de overkapping.	1. Zie reacties zienswijze 1, punt 3 en zienswijze 2, punt 6.
	2. Er wordt een groot parkeerprobleem voorzien, aangezien er nu al te weinig parkeerplekken zijn.	2. Zie reactie zienswijze 2, punt 11.
	3. Een belangrijk richtlijn van het RIVM is dat het zeer is af te raden om bijvoorbeeld te bouwen, dicht aan de weg waar per etmaal 1000 auto's of meer langskomen. Dit vanwege gezondheidsrisico's. Zijn de gevolgen van het plan voor lucht en geluid van de straat in de kaart gebracht. Waar vind ik deze gegevens. Welke uitgangspunten heeft de gemeente bij de berekening toegepast. Dit omdat op de kans op echovorming erg hoog is. Dit zal komen door de hoogte van het gebouw en het lawaai dat terugkaatst. Dit project leidt tot opstopping van het verkeer. Dit heeft een	3. In de toelichting van het bestemmingsplan is de verantwoording opgenomen wat betreft luchtkwaliteit en geluidhinder. Inhoudelijk wordt hiernaar verwezen.

	toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling in de directe omgeving tot gevolg.	
	4. Er wordt voorzien dat tijdens de bouw in de straat meer filevorming komt. Wat gaat de gemeente hier tegen doen. Daarnaast zal eigen perceel moeilijker bereikbaar zijn. Waarom is geen uitgewerkt plan over routes en verkeer tijdens de bouw. Hoe lang wordt er gewerkt. Waarom is er geen uitgewerkt plan over de bouwwijze en bouwhinder tijdens de bouw.	4. Dat er enige mate hinder zal ontstaan door de bouw is normaal. Deze overlast zal zoveel mogelijk worden beperkt. Alle percelen aan de Zuiderdwarsvaart zullen normaal bereikbaar zijn.
	5. Hoe worden wettelijke bepalingen actief gehandhaafd mbt overlast en bij wie kan men zich wenden bij bouwoverlast. Aan de praktische haalbaarheid van de technische uitvoering en financiering van hinder beperkende maatregelen, alsmede daarmee samenhangende risico's wordt geen aandacht aan besteed.	5. De gemeente is belast met oa handhaving van de overtreding van regels aangaande niet geoorloofde overlast. Alle zaken die nodig zijn om hinder beperkende maatregelen te treffen behoren bij het bouwplan en dus de initiatiefnemer.
	6. Op het terrein staan een aantal zeer oude bomen. Vooraan op het terrein staat een boom van zeker 40 jaar.	6. Er staan geen monumentale bomen op het terrein. Mochten er bomen gekapt moeten worden zal hierover een vergunning voor moeten worden aangevraagd.
	7. In de directe omgeving verdwijnt het groen.	7. Het betreffende perceel is geen groenstrook maar een particuliere kavel waarop nu ook al gebouwd kon worden.
	8. Het project leidt tot een opstopping van het verkeer in de wijken en op de wegen die daar niet voor ingericht zijn. Dit leidt tot verslechtering van de verkeersveiligheid voor met name schoolkinderen en andere kwetsbare weggebruikers. Waarom ontbreekt voor de wijk of straat een verkeersinrichtingsplan.	8. De huidige inrichting van de wegen zijn berekend op de huidige verkeersintensiteiten. Voor het overige wordt verwezen naar de reacties zienswijze 1, punt 3 en zienswijze 2, punt 6.
	9. Nut en noodzaak van het project is niet aangetoond en ook niet doorgerekend. Daarbij ontbreekt de financiële onderbouwing en risico-inschatting van een groot aantal onderdelen van het plan. De doelstellingen die het plan beogen worden grotendeels niet gehaald. Alternatieve oplossingen zijn niet of niet gelijkwaardig meegewogen.	9. Het betreft hier een particulier initiatief. Het financiële risico is voor de aanvrager. Voor het overige wordt verwezen naar reactie zienswijze 2, punt 10.
	10. Van echte participatie is nooit sprake geweest. Mijn mening over de plannen is nooit gevraagd. Zaken die door appellant zijn ingebracht, worden genegeerd.	10. Het betreft hier een aanvraag van een particuliere projectontwikkelaar waarbij de gemeente heeft getoetst aan de ruimtelijke voorwaarden. Er is in juli 2013 een inspraakperiode geweest en een inloopbijeenkomst waarbij iedereen in de directe omgeving schriftelijk is uitgenodigd en op de hoogte gebracht. Met appellant is geen contact geweest over het betreffende plan, aangezien hij ten tijden

		van de inspraak niet aan de Zuiderdwarsvaart woonde en dus destijds geen belanghebbende was.
	11. Er wordt gevreesd dat de woning zal verzakken of wordt beschadigd door de bouwwerkzaamheden. Hoe denkt de gemeente dit te voorkomen. Bij wie kan planschade worden geclaimd.	11. Appellant kan bij de bouwer voorafgaand aan de start bouw een nulmeting aanvragen. Eventuele schade van de woning kan dan worden geclaimd bij de bouwer. Met betrekking tot planschade kan een ieder die van mening is dat hij/zij planschade lijdt of heeft geleden, bij het college een aanvraag om een tegemoetkoming in de planschade indienen. Het college laat zich door een onafhankelijk en deskundig adviesbureau adviseren over de hoogte van de tegemoetkoming.