

Bestemmingsplan Hoekbree 2^e en 3^e fase



Inhoudsopgave

1.	Inleiding en juridische procedure.....	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Procedure.....	2
2.	Zienswijzen en commentaar.....	3
2.1	Reclamant 1.....	3
2.2	Reclamant 2.....	9
2.3	Reclamant 3.....	11
3.	Gevolgen voor het bestemmingsplan.....	12

- Deze Reactienota zienswijzen zal als bijlage aan de toelichting worden toegevoegd.

27 oktober 2016

1. Inleiding en juridische procedure

1.1

Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is een gedeeltelijke herziening voor de Hoekbree. De ontwikkeling voor de Hoekbree, 2e en 3e fase maakt onderdeel uit van een grotere ontwikkellocatie (Hoekbree) waarvoor in een eerder stadium een bestemmingsplan is vastgesteld voor een woonzorgcomplex en een waterberging. De voorgenomen ontwikkeling betreft de locatie ingesloten door het zorgcomplex en de waterberging.

In 2008 is voor het gehele gebied - destijds 'Hof van Assen' - een artikel 19 lid 1 WRO vergunning verleend. Het plan bestond uit een woontoren met koopappartementen, een appartementengebouw met seniorenwoningen en een verpleegtehuis in de laagbouw. Omdat het nog steeds wenselijk is dat er op deze locatie een ontwikkeling plaatsvindt, zijn de verleende rechten overgenomen in het op 4 december 2014 vastgestelde bestemmingsplan voor de woonwijk 'Marsdijk'.

Inmiddels is er een andere initiatiefnemer. Het plan voor de locatie is veranderd en zal dus niet in de oude vorm gerealiseerd worden. Het voorgenomen plan voor de Hoekbree wijkt af van de destijds verleende vergunning (en derhalve het bestemmingsplan Marsdijk) en is hierdoor niet mogelijk op basis van de geldende planologisch-juridische regeling. Daarom dient voor de ontwikkeling een afzonderlijke ruimtelijke procedure te worden doorlopen. Voor het zorgcomplex en een waterpartij is door de gemeenteraad reeds op 5 maart 2015 het bestemmingsplan Hoekbree vastgesteld.

Het nu voorliggende plan betreft het realiseren van een aantal woningen op vrij uit te geven kavels in de 2e fase, alsmede de realisering van patiowoningen en aaneengesloten woningen in de 3e fase van Hoekbree en een extra ontsluiting van het plangebied via de aansluiting van de Hoekbree op het parkeerterrein bij de sportvelden van Achilles 1894.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een planologische-juridische regeling om de ontwikkeling mogelijk te maken.

1.2

Op basis van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn diverse (overheids-) instanties in het kader van overleg verzocht om (als dit noodzakelijk wordt geacht) te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan. Gedurende deze periode hebben wij drie vooroverleg reacties ontvangen. Deze reacties zijn samengevat en daarbij voorzien van een gemeentelijke reactie. Tevens is deze nota als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

Het ontwerpbestemmingsplan en besluit hogere waarden hebben met bijbehorende stukken gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon eenieder mondeling of schriftelijk zienswijzen inbrengen. In deze nota worden de ingekomen zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoekbree 2^e en 3^e fase' samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

2. Samenvatting en beantwoording ingekomen zienswijzen

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn drie schriftelijke zienswijzen ontvangen. Daarbij hebben we één schriftelijke zienswijze ontvangen welke buiten het termijn is ingediend en dan ook niet-ontvankelijk is. Ingevolge artikel 6.14 van de Wro, gelezen in samenhang met artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht, dient de raad niet tijdig ingediende zienswijzen in beginsel buiten beschouwing te laten. Deze zienswijze zal dan ook geen deel uit te maken van de belangenafwegingen.

De overige zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn kenbaar gemaakt en derhalve ontvankelijk. Hieronder is een samenvatting opgenomen van de binnengekomen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.

2.1 Zienswijze reclamant 1 (Pro forma)

Reclamant is van mening dat het plan onvoldoende rekening houdt met de verkeersveiligheid in en om het plangebied.

Commentaar

Gekozen is voor een nieuwe ontwikkeling ten noorden van Achilles. In het reeds vastgestelde (bestemmings-) plan 'Wegvak Peelo-Zuid' d.d. 16-02-2006, is rekening gehouden met ontsluiting van dit gebied via de Langbree en de ontsluitingsweg via het parkeerterrein Achilles. De gronden van het parkeerterrein Achilles en de aanzet voor de ontsluiting naar het plangebied hebben de bestemming verkeersdoeleinden. Hierbinnen is de grond bestemd voor wegen met een doorgaand karakter, bushaltes, voet- en fietspaden. Maar ook voor parkeervoorzieningen. De bestemming van de gronden (deel over het terrein van Achilles-complex) wijzigt door het bestemmingsplan 'De Hoekbree, 2e en 3e fase' niet en maakt geen onderdeel uit van het plangebied.

Tevens is er in 2006 een artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bouwvergunning verleend waarvoor een planologische procedure is doorlopen. Dit plan is echter onherroepelijk geworden en de planologische mogelijkheden zijn opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Marsdijk.

Doel van deze twee ontsluitingen is het waarborgen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De ontsluiting van de Langbree kan niet worden aangepast. Op basis van reacties van omwonenden is wel een snelheidsremmer aangebracht.

De 'nieuwe' ontsluiting wordt op een logische manier ingepast. In overleg met reclamant is gesproken over wegenstructuur, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en mogelijke omgevingshinder. Deze aspecten hebben meegewogen in de afweging van wegfunctie en ruimtelijke inrichting. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is juist – op basis van reactie van reclamant - gekozen om het 'doorgaande verkeer' meer te scheiden van het parkeerterrein. Deze maatregel gaat wel ten koste van parkeercapaciteit.

Aan de locatie van de ontsluitingsweg en de wijze van uitvoering ligt dan ook een integrale afweging van de diverse elementen ten grondslag.

In paragraaf 4.9 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan, waarin de onderwerpen verkeer en parkeren aan de orde komen, wordt gesteld dat het voor een goede inrichting van het terrein van belang is dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd en dat de ontsluiting goed en veilig kan plaatsvinden. Volgens reclamant heeft de gemeente daartoe de aanleg van een "secundaire" ontsluitingsweg beoogd, die loopt over het terrein van voetbalvereniging Achilles 1894. Bewoners van het nieuw aan te leggen plangebied zouden over deze weg hun woningen kunnen bereiken. Naar zeggen van reclamant gaat de gemeente er daarbij vanuit dat dit alleen bewoners van het plangebied zijn. Zo wordt betoogd in de toelichting dat de gemeente "de verwachting heeft dat [verkeer van] fase 2 zich afwikkelt op de Langbree en fase 3 via de secundaire ontsluiting over het terrein van achilles". Reclamant geeft aan een andere verwachting te hebben dan de uitgezette visie van de gemeente. In haar visie zullen namelijk niet alleen bewoners van fase 3 gebruik maken van de secundaire ontsluitingsweg (wat dat ook moge zijn), maar zullen ook andere weggebruikers de nieuwe ontsluitingsweg als voorkeursroute gaan gebruiken. Het betreft dan bewoners van fase 2, maar ook bewoners van de woningen ten oosten van de Langbree. Deze kunnen naar zeggen van reclamant immers veel sneller vanaf de Peelo bij hun woningen komen via de nieuwe ontsluitingsweg, dan wanneer zij gebruik maken van de M.L. Kingweg, de Zichtheugte en de Langbree zelf.

Commentaar

Profiel en route

De route via Achilles wordt gebruikt om de ontsluiting van Hoekbree te verbeteren. En is een product uit een eerder doorlopen bestemmingsplanprocedure. Met als doel niet alle verkeer van en naar het plangebied via de Langbree af te wikkelen. Het streven is geen vlotte, maar wel verkeersveilige route.

Het doel van de ontsluitingsweg via Achilles is niet het voorkomen van verkeer via de Langbree, maar het realiseren van een betere aansluiting van het plangebied Hoekbree. Naar aanleiding van meerdere overleggen met o.a. reclamant wordt op de parkeerplaats bij Achilles een aantal maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid te verhogen. Naast verkeersveiligheidsmaatregelen op het parkeerterrein wordt ook een separate fietsverbinding tussen voetbalveld en fietsenstalling gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een solide verkeersstructuur. Verkeer vanuit het zuiden kan via de Langbree maar ook via Achilles aanrijden naar plan Hoekbree.

Snelheid

Vanaf de Martin Luther Kingweg is de maximum toegestane snelheid van het verkeer 30 km/uur. Zowel de route Langbree als de route via Achilles is gebaseerd op een snelheid van 30 km/uur. Dit komt onder meer tot uitdrukking in een relatief smalle rijbaan. De aanwezigheid van bochten in beide routes werkt snelheidsremmend. Daarnaast heeft iedereen de verantwoordelijkheid om zich aan de maximum snelheid te houden.

Reistijd

Het is altijd het doel geweest de route via Achilles als aantrekkelijk alternatief voor de route Langbree aan te bieden. De route moet aantrekkelijk zijn voor het verkeer van en naar het plangebied. De route Langbree naar het woonzorgcomplex is circa 100 meter langer dan de route via Achilles. In dat opzicht is voor fase 2 en 3 deze route sneller. Bewoners ten oosten van De Langbree hebben geen kortere verbinding via de nieuwe ontsluitingsroute.

In aansluiting op voorgaande, is naar zeggen van reclamant in de toelichting enkel rekening gehouden met verkeersbewegingen van bewoners. Dit is volgens reclamant een verkeerde voorstelling van zaken omdat op de begane grond van de nieuwe ontwikkeling een huisartsenpost, een fysiotherapiepraktijk, een wellnesscentrum en een kapper worden gehuisvest. Ook deze bedrijvigheid brengt volgens reclamant onmiskenbaar de nodige vervoersbewegingen met zich mee.

Commentaar

In het bestemmingsplan Hoekbree fase 1 is geen rekening gehouden met de Huisartsenpost. Voor deze functie is een aparte vergunning aangevraagd en verleend. De overige genoemde functies zijn voor de bewoners en ondergeschikt en gelieerd aan de hoofdfunctie.

In paragraaf 4.9 van de toelichting is opgenomen dat op de Langbree circa 100 mvt/etmaal extra zullen gaan rijden. Dit aantal op basis van een toedeling naar de twee ontsluitingen van het plan Hoekbree.

Uitgangspunt in de berekening van de verwachte verkeersgeneratie is dat de initiatiefnemer heeft aangegeven dat de functies als de fysiotherapie, wellness en de kapper enkel en alleen zijn voor de bewoners van het complex die zorg behoeven.

Kort samengevat is het reclamant onduidelijk op grond waarvan de gemeente de verwachting heeft dat de nieuwe ontsluitingsweg een secundaire ontsluiting betreft, die maar voor een zeer beperkte vervoersbeweging zorgt. Aangezien reclamant gevestigd is aan deze nieuwe weg is zij naar hun zeggen belanghebbende bij de besluiten hieromtrent.

Verzocht wordt om de gelegenheid te krijgen om (binnen een termijn van twee weken) de gronden zo nodig verder aan te kunnen vullen.

Conclusie:

Bovenstaande aangedragen punten vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Onderstaand wordt verder ingegaan op de aanvullende gronden die door reclamant zijn aangedragen.

Aanvullend op bovenstaande zienswijze

Onjuiste uitgangspunten ten aanzien van verkeersbewegingen

Bij de planvorming is, zoals uit de toelichting blijkt, naar zeggen van reclamant enkel rekening gehouden met verkeersbewegingen van bewoners. Dit is toegelicht in paragraaf 4.9 (Verkeer en parkeren), waar het volgende staat vermeld:

“Op basis van het maximale programma betekent dit dat de verkeersgeneratie van fase 2 en fase 3 minimaal 169 en maximaal 188 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. De ontsluiting van het plangebied op de omgeving wordt geregeld via de Langbree en via de secundaire ontsluiting over het terrein van Achilles. Verwacht mag worden dat fase 2 zich afwikkelt op de Langbree en fase 3 van de secundaire ontsluitingsweg. De verwachte extra verkeersgeneratie (t.o.v. fase 1) op de Langbree zal circa 100 mvt/etmaal bedragen. Een dergelijk aantal kan zondermeer op de huidige Langbree worden afgewikkeld”.

Zoals reeds aangevoerd dient niet enkel rekening gehouden te worden met het aantal woningen uit fase 3, maar dient naar zeggen van reclamant bij de beoordeling van het aantal verkeersbewegingen de gehele wijk meegenomen te worden, aangezien immers niet valt uit te sluiten dat de nieuwe ontsluitingsweg niet tegen de verwachting van de gemeente in de voorkeur zal genieten boven de reeds bestaande ontsluiting via de Langbree (waarin onlangs drempels zijn aangebracht).

Naast het feit dat rekening moet worden gehouden met de bewoners uit andere delen van de wijk (zoals fase 1 en 2), zullen volgens reclamant ook andere bezoekers, zoals klanten van de ter plaatse aanwezige detailhandel, en bezoekers van het woonzorgcomplex gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg. Voorts valt volgens reclamant niet uit te sluiten dat ook sluipverkeer van de nieuwe ontsluitingsweg gebruik zal gaan maken.

Reclamant merkt op dat in de toelichting van het bestemmingsplan hierover wordt gezegd dat uw raad *de verwachting* heeft dat enkel de bewoners van de ontsluitingsweg gebruik zullen gaan maken maar dat enig onderzoek of feitelijke onderbouwing hiervan ontbreekt. Reclamant geeft aan andere verwachtingen hierover te hebben geuit en acht het daarom op zijn minst noodzakelijk dat de raad behoorlijk onderzoek doet naar de gevolgen en verkeersbewegingen van een mogelijk aan te leggen ontsluitingsweg en zich niet enkel op naar zeggen van reclamant - ongefundeerde - verwachtingen baseert. Zonder een dergelijk onderzoek kan in de ogen van reclamant geen zorgvuldig besluit tot stand komen.

Commentaar

Bij de berekening van de verwachte verkeersgeneratie is rekening gehouden met het gehele plan Hoekbree. Bij de bepaling van de verkeersgeneratie zijn de landelijke kencijfers van het CROW gehanteerd. In die kencijfers is bezoekersverkeer verdisconteerd.

Van sluipverkeer is geen sprake. Extra verkeer via de ontsluitingsweg Achilles is naar verwachting alleen bestemmingsverkeer.

Op basis van uitgangspunten, aantallen woningen en functies, is de totale verwachte verkeersgeneratie berekend. Deze is op basis van verwachtingen toegedeeld aan de twee ontsluitingen. Het prognosticeren van verkeerscijfers is geen exacte wetenschap en blijft altijd een verwachting. De praktijk zal uitwijzen of de verwachting realistisch was. In het najaar van 2016 voor dat Messchenstaete in gebruik is genomen is een eerste (nul)meting verricht en in het najaar van 2017 zal een tweede meting worden gedaan.

De verwachte toename is ons inziens passend binnen een wegcategorie van 30 kilometer per uur en zal dan ook niet leiden tot verkeersproblemen. In de richtlijn Duurzaam Veilig is opgenomen dat de maximum intensiteit voor een erftoegangsweg circa 3500-4500 mvt/etmaal bedraagt. De verwachte intensiteit op de Langbree ligt aanmerkelijk lager.

Parkeerdruk

Ten behoeve van de aanleg van de ontsluitingsweg is uw raad voornemens de huidige parkeerplaats, gelegen tussen het kantoor van Aprisco aan de zuidzijde en de sportvelden en het restaurant Wok Paradijs Jasmijn Garden aan de noordzijde, drastisch te verkleinen. In de plannen zou naar zeggen van reclamant het aantal parkeerplaatsen met ongeveer 50 plekken afnemen. Dit is volgens reclamant ongeveer een kwart van het totaal aantal parkeerplaatsen.

Reclamant is eigenaar van het kantoorpand en ook eigenaar van (een deel van) de panden aan de noordkant van de parkeerplaats. Onder andere restaurant Wok Paradijs Jasmijn Garden. De waarde van dit onroerend goed is naar zeggen van reclamant voor een groot deel gelegen in het feit dat er ruime parkeermogelijkheid voor de deur is. Door een dergelijk groot percentage van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op te offeren, zoals voornemens voor het mogelijk maken van de nieuwe ontsluitingsweg, treedt naar zeggen van reclamant ontegenzeggelijk waardevermindering op voor de verschillende panden van reclamant. Hiermee is volgens reclamant bij de planvorming op geen enkele wijze rekening gehouden.

Ook is volgens reclamant geen rekening gehouden met het feit dat de parkeerdruk op het parkeerterrein, op de verschillende momenten in de week dat de sportvereniging in de bedrijven (tegelijk) in volle omvang in bedrijf zijn, zeer hoog is. Op die momenten biedt de huidige parkeerplaats naar zeggen van reclamant reeds onvoldoende parkeergelegenheid, waardoor bezoekers van sportvelden reeds nu al gebruik maken van het privéparkeerterrein van reclamant. Mochten de plannen in de huidige vorm worden voortgezet, dan ziet reclamant zich genoodzaakt de parkeerplekken op haar eigen terrein af te sluiten voor gebruik voor anderen dan haar eigen personeel en gasten, met als negatief bijeffect dat hierdoor de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen nog verder zal stijgen en de totale omvang naar zeggen van reclamant hoogstwaarschijnlijk ontoereikend zal zijn voor de piekdruk op de sportvelden.

Tot slot is volgens reclamant de gemeente ook nog van plan het huidige busstation te vergroten, zodat dit gebruikt kan worden als transferium voor forenzen. In dat geval zullen nog meer reizigers dan reeds nu al het geval is hun auto parkeren op het parkeerterrein en zullen zij verder reizen met de bus. Door dit verder te stimuleren zal dit volgens reclamant resulteren in meer parkeerdruk op de huidige parkeerplaats. Al met al is reclamant van mening dat het opofferen van ongeveer 50 parkeerplaatsen ten behoeve van de ontsluitingsweg, gezien de andere feitelijke omstandigheden, de nodige negatieve effecten voor reclamant en het onroerend goed van reclamant ter plaatse zal hebben. Hiermee is naar zeggen van reclamant bij de planvorming op geen enkele wijze rekening gehouden.

Commentaar

Door vaststelling van het bestemmingsplan 'De Hoekbree, 2e en 3e fase' wijzigt de gemeenteraad niets aan de bestemming van het parkeerterrein Achilles.

In het voortraject is overleg gevoerd met reclamanten Aprisco en Achilles 1894. Op basis daarvan is een voorstel gepresenteerd waarbij ingegaan wordt op het verzoek om de verkeersveiligheid te vergroten. Om dat te bewerkstelligen is het opheffen van parkeerplaatsen noodzakelijk. Zoals gezegd is de wijze van uitvoering een product van een integrale afweging van de diverse elementen en het gevolg van het overleg dat met beide partijen is gevoerd en nog steeds gaande is.

Daarbij is bij de aanleg van de parkeervoorziening van het gebied rekening gehouden met alle functies. Er zijn meer parkeerplaatsen aangelegd dan alleen voor de voetbalclub nodig is. Er ligt een parkeerterrein bij waar ruim 200 auto's kunnen parkeren. Verder ligt er aan de overzijde van de Martin Luther Kingweg bij de Korfbalvereniging nog een aantal parkeerplaatsen, waar op piekmomenten ook gebruik van kan worden gemaakt. Hier kunnen ook nog eens 96 auto's parkeren. In totaal kunnen dus ruim 300 auto worden geparkeerd nabij het sportpark.

Bij de uitwerking van de plannen is met behulp van parkeernormen van het CROW berekend wat de parkeerbehoefte is voor de voetbalvereniging. Er is gebruikt gemaakt van de parkeerkencijfers van het CROW.

functie	norm	oppervlakte	parkeerbehoefte
sportveld	13-27 ha	2,9 ha	78
kantoor	1,8-2,3 / 100 m2 bvo	2048 m2	47
restaurant	12-14 / 100 m2 bvo	640 m2	90

Rekening houdend met aanwezigheidspercentages bedraagt de theoretische verwachte maximum parkeerbehoefte 160 parkeerplaatsen. Dit is fors minder dan het totaal (205) van bovengenoemde.

Tevens zij opgemerkt dat het ontwerp van de parkeerplaats zich nog in de concept fase bevindt en nog aangepast kan worden. Indien partijen zouden kiezen voor het behoud van parkeerplaatsen is dit ook mogelijk, met dien verstande dat er dan geen sprake meer is van een fysieke barrière tussen de ontsluitingsweg en de parkeerplaats, hetgeen juist op verzoek van beide partijen was.

Planschade

Indien reclamant van mening is dat zijn/haar onroerende zaak door onderhavige planologische maatregel in waarde is gedaald, dan kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade worden aangevraagd.

Op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft een belanghebbende de mogelijkheid om een tegemoetkoming in planschade te krijgen voor de schade als gevolg van een bestemmingsplan of een soortgelijke planologische maatregel. Planschade moet rechtstreeks verband houden met de planologische maatregel. De voorzienbaarheid van bepaalde ontwikkelingen en het daarop gebaseerd bekendgemaakt beleid, speelt een belangrijke rol bij de toekenning van een schadebedrag. Ook kan het voorkomen dat een planologische verandering in de normale lijn der verwachtingen ligt. Deze schade behoort dan tot het maatschappelijk risico.

Verkeersveiligheid

In aanvulling op de voorgaande punten wenst reclamant te wijzen op de verkeersonveilige situatie die naar zeggen van reclamant de gemeente in het leven roept door een doorgaande weg over de parkeerplaats aan te leggen. De verkeersveiligheid bestaat volgens reclamant uit het feit dat de parkeervakken dwars op de doorgaande weg zijn gelegen. Auto's, die vaak vooruit zullen inparkeren zullen vervolgens achteruit de doorgaande weg op rijden om uit de parkeervakken te komen. Naar zeggen van reclamant zal iedere verkeersdeskundige adviseren een dergelijke situatie te voorkomen en bijvoorbeeld te kiezen voor parallel aan de rijbaan gelegen parkeervakken. Gezien de hoeveelheid jeugd die (op de fiets) afkomt op de sportvelden en de grote hoeveelheid verkeersbewegingen die toch al over de (doorgaande) weg plaatsvinden vreest reclamant voor verkeersongevallen als de plannen in hun huidige vorm worden doorgezet.

Commentaar

De ontsluiting van plan Hoekbree vindt plaats via bestaand stedelijk gebied. Hierbinnen wordt geprobeerd via een zorgvuldige afweging een zo goed mogelijk resultaat te krijgen.

Het parkeerterrein is onderdeel van een 30 km/uur zone. Wegen binnen deze zone

zijn erftoegangswegen, waarlangs haaks- parkeervakken volgens de richtlijn mogelijk zijn. Om de veiligheid voor de fietsers van- en naar de sportvelden te vergroten is juist voorgesteld hiervoor een van de rijbaan gescheiden fietspad te realiseren. Reclamant is hiervan op de hoogte.

Conclusie reclamant

Naar de mening van reclamant dient het plan zodanig aangepast te worden dat geen nieuwe ontsluitingsweg via het terrein en de parkeerplaats van Achilles wordt gelegd.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.2 Zienswijze reclamant 2

Reclamant geeft aan dat ten tijde van de aankoop van de woning eind 2006 en tijdens het betrekken van de woning in het voorjaar van 2007 er sprake was van een geheel ander plan. De SWA zou samen met GGZ Drenthe een woontoren, appartementencomplex en een verpleeghuis bouwen. In de toenmalige folder was sprake van start bouw eind 2006 en oplevering begin 2008 (reclamant heeft een kopie hiervan als bijlage bijgevoegd). Al in 2005 en nogmaals in 2006 werd op de bouwbeurs in Assen een maquette gepresenteerd waarop alle gebouwen inclusief het huis van reclamant op stonden. Reclamant heeft eind 2006 de woning aangekocht in de veronderstelling dat het toen bekende ontwerpbestemmingsplan doorgang zou vinden. Het plan heeft zelfs groenlicht gekregen van de Raad van State. In dit plan was sprake van een groenstrook voor het huis van reclamant. In het huidige ontwerpbestemmingsplan is sprake van een vrijstaande woning op kavel 3 direct tegenover het huis van reclamant. Reclamant geeft aan dat als zij dit in 2006 geweten hadden dat zij de woning dan niet hadden gekocht.

Reclamant geeft aan dat de verschillen tussen het plan van de SWA in 2006 en het huidige plan voor reclamant buitenproportioneel negatief uitvallen.

Plan 2006

stuk natuur voor huis reclamant
vrij uitzicht
zon 's winters maximaal in kamer
gegarandeerde rust en stilte in de directe omgeving

Huidige plan 2016

een huis recht tegenover huis reclamant
inkijk bij elkaar in huis
bepaalde uren van de dag 's winters geen zon
toename van bewegingen en geluiden

Daar komt volgens reclamant nog bij dat het huis van reclamant het dichtst bij de weg staat in verhouding tot enkele andere direct betrokken huizen. En dat uitgerekend voor hun huis op betrekkelijke korte afstand een vrijstaande woning komt. Dit in tegenstelling tot de woningen van de burens die verder van de weg af liggen en waar ook nog eens een extra groenstrook komt tussen de nieuw te bouwen woning en hun eigen woning.

Resumerend vindt reclamant dat kavel 3 (recht tegenover de woning van reclamant) uit het plan geschrapt moet worden en vervangen moet worden door een groenstrook. De groenstrook die in het voorliggende plan tussen de patiowoningen en het voetpad is gepositioneerd, wordt dan naar zeggen van reclamant op een natuurlijke wijze voortgezet langs het voetpad richting de Langbree.

Onderstaande afbeelding is bijlage behorende bij bovenstaande zienswijze:

Hof van Assen Een appartementencomplex, een woontoren en een verpleeghuis: dat wordt Het Hof van Assen in Marsdijk! Door de opvallende vormgeving wordt dit nieuwbouwcomplex een echt markeringspunt dat bij het binnengaan van Assen aan de noordzijde meteen de aandacht trekt.

Hof van Assen
 start bouw eind 2006
 oplevering begin 2008
Binnenhof
 53 appartementen voor senioren



In Marsdijk bouwen SWA en GGZ Drenthe samen Het Hof van Assen. Met een woontoren, appartementencomplex en verpleeghuis in opvallende vormgeving wordt dit nieuwbouwcomplex een echt markeringspunt voor Assen.

In het appartementgebouw Het Binnenhof worden 53 appartementen voor senioren gerealiseerd.

Commentaar

Ook wij als gemeente waren in 2006 in de veronderstelling dat het plan voor het Hof van Assen van SWA en GGZ Drenthe gerealiseerd zou worden. Inmiddels is al een paar jaar duidelijk dat GGZ en Actium zich teruggetrokken hebben voor de Ontwikkeling van deze locatie.

De locatie blijft echter een ontwikkelgebied. In de structuurvisie is vastgesteld dat in de gemeente Assen naar een intensivering van de bestaande stad wordt gestreefd en lege plekken in de stad kunnen worden bebouwd waardoor waardevolle groengebieden en landschap behouden kunnen blijven.

Het huidige stedenbouwkundige plan is niet te vergelijken met het plan destijds van SWA en GGZ. Het huidige programma met vrijstaande, twee-onder-kap woningen en rijenbouw vinden wij stedenbouwkundig een goede, passende invulling voor onderhavige locatie. Het stedenbouwkundig plan voor de Hoekbree 2e fase is ruim van opzet in de zin van kavelgrootte en afstand tussen bebouwing. Het plan sluit aan bij de stedenbouwkundige karakteristiek van het aangrenzende deel van de wijk. De breedte van het straatprofiel ten hoogste van de woning van reclamant is vergelijkbaar met het straatprofiel van de Langbree iets zuidelijker.

Daarbij kan aan een voorheen geldend bestemmingsplan of een planologisch regime geen blijvende rechten worden ontleend. Zeker niet in een groeiende stad. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Het is een normaal maatschappelijke ontwikkeling dat ruimtelijke inzichten in de loop der tijd wijzigen.

Indien reclamant van mening is dat zijn/haar onroerende zaak door onderhavige planologische maatregel in waarde is gedaald, dan kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade worden aangevraagd.

Op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft een belanghebbende de mogelijkheid om een tegemoetkoming in planschade te krijgen voor de schade als gevolg van een bestemmingsplan of een soortgelijke planologische maatregel. Planschade moet rechtstreeks verband houden met de planologische maatregel. De voorzienbaarheid van bepaalde ontwikkelingen en het daarop gebaseerd bekendgemaakt beleid, speelt een belangrijke rol bij de toekenning van een schadebedrag. Ook kan het voorkomen dat een planologische verandering in de normale lijn der verwachtingen ligt. Deze schade behoort dan tot het maatschappelijk risico.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.3 Zienswijze reclamant 3

Reclamant wil graag zijn oprechte bezorgdheid uitspreken over het voornemen van de aan te leggen ontsluitingsweg over het parkeerterrein voor het complex van reclamant.

De oprechte bezorgdheid van reclamant is gebaseerd op de volgende hoofdpunten:

- In de nieuwe plannen is sprake van een doorgaande weg in plaats van een ontsluitingsweg met de kans op sluipverkeer vanuit de wijk Marsdijk;
- Er is geen ruimte voor een volwaardige ontsluitingsweg/doorgaande weg;
- Een doorgaande weg over het parkeerterrein zal tot een uiterst onveilige situatie leiden, zeker voor zowel onze groep eigen jeugdleden als wel van onze gasten;
- De verwachte autobewegingen van 100/dag is ons inziens veel te laag ingeschat, dit mede in relatie met de voorgenomen commerciële en zorg verlenende activiteiten in het appartementencomplex Messchenstaete;
- Hinder en overlast vanwege het gebruik ten opzichte van het complex in zijn totaliteit;
- Gemis aan parkeerplaatsen met als resultante meer parkeren in de wijk op wedstrijddagen en tijdens (grote) evenementen;
- Minder aantrekkelijk voor toekomstige leden.

Reclamant geeft aan van mening te zijn dat de gemeente Assen voor een weliswaar lastige, doch verantwoordelijke taak staat om de verkeerssituatie ten behoeve van het nieuw te realiseren bouwplan op een goede en verantwoorde wijze op te lossen en naar zeggen van reclamant niet via het parkeerterrein van het complex aan de M.L. Kingweg.

Het feit, dat er reeds in het eerder gewijzigde bestemmingsplan door de gemeente slechts in tekst (en niet op tekening) rekening met deze ontsluitingsweg is gehouden, is naar mening van reclamant oneigenlijk gebruik van de door de gemeente gecreëerde mogelijkheden. Volgens reclamant is er immers van een verkeerstechnisch doordacht plan geen sprake.

Commentaar

Ontsluiting en verkeersveiligheid

Het plan Hoekbree ontsluit via het parkeerterrein. Verkeerstechnisch is dit geen

ontsluitingsweg, maar een erftoegangsweg. De huidige inrichting kan het verkeer faciliteren.

De 'nieuwe' ontsluiting wordt op een logische manier ingepast. In overleg met reclamant is gesproken over wegenstructuur, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en mogelijke omgevingshinder. Deze aspecten hebben meegewogen in de afweging van wegfunctie en ruimtelijke inrichting. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is juist – op basis van de reactie van reclamant - gekozen om het 'doorgaande verkeer' meer te scheiden van het parkeerterrein. Deze maatregel gaat wel ten koste van parkeercapaciteit.

Aan de locatie van de ontsluitingsweg en de wijze van uitvoering ligt dan ook een integrale afweging van de diverse elementen ten grondslag.

Aantal verkeersbewegingen

Wat betreft het aantal verkeersbewegingen is in dit bestemmingsplan aangegeven dat de verwachte verkeerstoename op de Langbree door realisatie van fase 2 en 3 circa 100 verkeersbewegingen is. Dit aantal geeft niet het totaal aan.

Bij de berekening van de verwachte verkeersgeneratie is rekening gehouden met het gehele plan Hoekbree. Bij de bepaling van de verkeersgeneratie zijn de landelijke kencijfers van het CROW gehanteerd. In die kencijfers is bezoekersverkeer verdisconteerd.

Op basis van uitgangspunten, aantallen woningen en functies, is de totale verwachte verkeersgeneratie berekend. Deze is op basis van verwachtingen toegedeeld aan de twee ontsluitingen. Het prognosticeren van verkeerscijfers is geen exacte wetenschap en blijft altijd een verwachting. De praktijk zal uitwijzen of de verwachtingen realistisch zijn gebleken.

Conclusie:

Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Gevolgen voor het bestemmingsplan

Gezien de inhoud van de genoemde zienswijze en de gemeentelijke reactie hierop is er geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. Het plan zal dan ook ongewijzigd ter vaststelling aan de raad worden aangeboden.