

Nota Zienswijzen bestemmingsplan “Apeldoornsestraat-Sportparkstraat”

Het college van Barneveld heeft het bestemmingsplan “Apeldoornsestraat-Sportparkstraat” (nr. 1190) in voorbereiding. Dit bestemmingsplan voorziet in een appartementencomplex met 21 huurappartementen, bergingen, een commerciële ruimte (makelaarskantoor), en de aanleg van een uitrit op de percelen kadastraal bekend gemeente Voorthuizen, sectie E, nummers 1410 en 1411.

Op 18 december 2012 heeft de raad van Barneveld besloten om de gemeentelijke coördinatieregeling ex artikel 3.30 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van het genoemde bestemmingsplan, het besluit tot vaststelling van hogere waarde(n) Wet geluidhinder, en de omgevingsvergunning voor het bouwen van het gebouw en het realiseren van een uitweg.

In overeenstemming met dit zogeheten ‘toegangsbesluit’ d.d. 18 december 2012 hebben de drie ontwerp-besluiten ter inzage gelegen van 15 november tot en met 27 december 2013. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om een zienswijze over de ontwerp-besluiten naar voren te brengen.

Er zijn in totaal 116 zienswijzen ingekomen in de inzageperiode, waarvan 111 gelijkluidend (gekopieerde tekst). Er zijn vijf verschillende, andersluidende zienswijzen. Hieronder staan de samenvatting en de beoordeling van de zienswijzen.

Aan het einde van deze nota zijn de samenvatting en de beoordeling van de reacties uit het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegevoegd.

1-111	H.J. Ankersmit-Kops De Steenkamp 128 3781 VW VOORTHUIZEN En 110 anderen	Datum ontvangst: Datum dagtekening: Registratienummer:	18 december 2013 3 december 2013 587469 Zie verder aangehechte adressenlijst
a.	<i>Zienswijze</i> Het gebouw is te massaal, past niet in de omgeving en het vigerende bestemmingsplan. Het is storend omdat aan de noordkant van de Apeldoornsestraat geen enkele hoogbouw aanwezig is. Verstedelijking van het dorp. <i>Gemeentelijke reactie</i> Wij zijn een andere mening toegedaan. De kern Voorthuizen maakt een gestadige groei door. In en om het centrumgebied gaat deze groei gepaard met een geleidelijke intensivering en schaalvergroting van de bebouwing. Deze trend manifesteert zich ook op de onderhavige locatie. Hier is in het verleden al een relatief intensieve bebouwingswijze toegepast in de vorm van een rij van zes woningen. Gelet op de korte afstand (minder dan 500 meter) tot het dorpscentrum is de locatie bij uitstek geschikt voor seniorenwoningen. Het complex van grondgebonden woningen wordt vervangen door een appartementencomplex. De rooilijn van de nieuwbouw is iets teruggelegd ten opzichte van de bestaande, hetgeen het straatbeeld ten goede komt.		

	Met het oog op de maat en schaal van de omringende bebouwing wordt de bouwhoogte beperkt tot drie bouwlagen en wordt de bouwmassa zodanig geleed, dat het geheel niet te grootschalig overkomt. Op deze manier is er op een ruimtelijk verantwoorde wijze een aantal woningen te realiseren voor een doelgroep, die er belang bij heeft om in de nabijheid van het centrum te wonen. Langs de hoofdwegen komt, naast een variëteit aan centrumfuncties, een mengeling van woningtypen voor: vrijstaande en aaneen gebouwde woningen, rijwoningen en appartementen. Zie hoofdstuk 3 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Omdat het geldende bestemmingsplan geen appartementencomplex toelaat op de projectlocatie, is juist een herziening noodzakelijk. Een bestemmingsplan geeft geen garantie dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden tot in lengte van jaren ongewijzigd zullen blijven. <i>Zienswijze</i> b. De parkeernormen wijken af van de bij andere nieuwbouwprojecten gehanteerde normen. <i>Gemeentelijke reactie</i> b. Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 113b. <i>Zienswijze</i> c. De aanname van het aantal verkeersbewegingen is buiten elke realiteit. Op de Sportparkstraat zullen onveilige verkeerssituaties ontstaan. <i>Gemeentelijke reactie</i> c. Wij verwijzen naar onze reacties onder de punten 113e en 114e. Conclusie De zienswijze is gericht tegen alle drie de gecoördineerde ontwerp-besluiten. • De in het nieuwe bestemmingsplan aangewezen bestemmingen en de met het oog daarop gegeven regels zijn in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening; • Wat betreft het besluit hogere waarde Wet geluidhinder: in het besluit is gemotiveerd dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken gestapelde woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn en op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard; • Wat betreft de omgevingsvergunning: deze mag alleen worden geweigerd op de gronden die zijn genoemd in artikelen 2.10 en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uit de zienswijze is niet gebleken dat die weigeringsgronden hier spelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.
--	---

112.	Mevrouw R. van Malestijn Sportparkstraat 7 3781 BK VOORTHUIZEN	Datum ontvangst: Datum dagtekening: Registratienummer:	3 december 2013 29 november 2013 585733
a.	<i>Zienswijze</i> Met de plannen voor de hoogbouw zullen de verkeersstromen nog verder toenemen. Hiervoor is geen ruimte.		
a.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Zie onze reactie onder punt 113e.		
b.	<i>Zienswijze</i> De in- en uitrit in de Sportparkstraat is veel te gevaarlijk. De straat is te smal voor het toenemende verkeer. De Sportparkstraat is te druk en daardoor onoverzichtelijk voor het verkeer. De gemeente onderschat de verkeersdruk.		

b.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Wij delen niet de mening van betrokkene dat de in- en uitrit gevaarlijk is. Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 114d.
	De straat is 5,5 à 6,0 meter breed. Deze breedte is gangbaar in een 30-km zone. Indien er veel voertuigen op de rijbaan geparkeerd staan – wat volgens de indiener het geval is – dan gaat dit ten koste van de doorstroming omdat verkeer elkaar dan alleen kan passeren op plaatsen waar geen voertuigen staan, zoals bij uitritten. De restruimte naast een geparkeerd voertuig is wel voldoende breed voor auto's en fietsers om elkaar te passeren. Zie onderstaande foto van de Sportparkstraat (juli 2013). Verder verwijzen wij naar onze reactie onder punt 113e.
	
	<i>Zienswijze</i> Een ontsierende toren in de straat zorgt voor een waardevermindering van het huis. Betrokkene vraagt om een passende schadevergoeding.
c.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Er is geen sprake van een toren. De maximale bouwhoogte van het hoofdgebouw bedraagt in het nieuwe bestemmingsplan 10 meter, terwijl de inmiddels gesloopte woningen volgens het bestemmingsplan Voorthuizen-Oost (2010) twee meter hoger mochten zijn; de maximale bouwhoogte was immers 12 meter. Voor het oude kantoor gold een maximale bouwhoogte van 10 meter.
c.	Het staat betrokkene vrij om een aanvraag om tegemoetkoming in schade in te dienen bij het college van Barneveld zodra het besluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan onherroepelijk is. De indiener van zo een aanvraag is een recht van € 300 verschuldigd.
	Conclusie Betrokkene heeft niet aangegeven tegen welke van de drie ontwerp-besluiten de zienswijze is gericht. • De in het nieuwe bestemmingsplan aangewezen bestemmingen en de met het oog daarop gegeven regels zijn in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening; • Wat betreft het besluit hogere waarde Wet geluidhinder: in het besluit is gemotiveerd dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken gestapelde woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn en op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard; • Wat betreft de omgevingsvergunning: deze mag alleen worden geweigerd op de gronden die zijn genoemd in artikelen 2.10 en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uit de zienswijze is niet gebleken dat die weigeringsgronden hier spelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.

113.	Stichting Univé Rechtshulp De heer mr. K.A. Luehof Postbus 557 9400 AN ASSEN	Datum ontvangst: Datum dagtekening: Registratienummer:	19 december 2013 19 december 2013 587662
a.	<i>Zienswijze</i> Het gebouw wordt te hoog. Het past niet in het beeld van de huidige woningbouw en het vigerende bestemmingsplan. Het is storend omdat aan de noordkant van de Apeldoornsestraat geen hoogbouw aanwezig is.		
a.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 1-111a.		
b.	<i>Zienswijze</i> Het bouwplan voorziet in strijd met de bouwverordening niet in voldoende parkeergelegenheid. Er zijn 44 parkeerplaatsen nodig. De berekeningen worden in twijfel genomen. Is de component zorg meegenomen in de berekening van de parkeerplaatsen?		
b.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Zoals vermeld in het ontwerp bestemmingsplan zijn de parkeernormen gerelateerd aan de kencijfers zoals vermeld in de – landelijk gehanteerde – CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012). Voor de woningen is uitgegaan van het type 'huur, etage, midden/goedkoop' en voor het makelaarskantoor van de functie commerciële dienstverlening. Hierbij is uitgegaan van een ligging in een omgeving met stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk', van een ligging in de zone 'rest bebouwde kom' en van het gemiddelde kencijfer dat in die betreffende zone van toepassing is. Er wordt dus niet uitgegaan van vrije sector. De CROW vermeldt noch in publicatie 317 (2012) noch in de voorloper, publicatie 182 (2008), een functie 'seniorenwoning'. Wel vermeld publicatie 317 de functie 'aanleunwoning en serviceflat'. Indien deze functie van toepassing was, dan hadden wij een parkeernorm gehanteerd van 1,2 pp/woning. De norm van 1,4 pp/woning sluit onzes inziens aan bij de voorgenomen invulling van het plan. Zoals in de bijlagen bij de zienswijzen is aangehaald, is in het verleden bij diverse plannen uitgegaan van een parkeernorm van 1,7 pp/woning ongeacht woningtype. Dit uitgangspunt klopt vaak wel bij benadering in het geval van een ontwikkeling met een gemêleerd woningaanbod (huur-, koop-, gezins- en seniorenwoningen). Deze algemene norm wordt echter niet meer toegepast omdat het onderscheid naar woningtype een reëlere parkeervraag oplevert. In de toelichting wordt onderscheid gemaakt tussen de gestapelde normatieve parkeervraag en de effectieve parkeervraag welke is gebaseerd op gelijktijdige aanwezigheid. De effectieve parkeervraag bedraagt 34 parkeerplaatsen. Een aanbod van 38 plaatsen is daarom naar verwachting voldoende om in de parkeervraag te voorzien. Twee van de 38 plaatsen zijn extra groot vormgegeven. Die kunnen in de toekomst – zodra er een vraag is naar invalidenparkeerplaatsen – eenvoudig als zodanig worden ingericht. Op dat moment dragen de plaatsen nog steeds bij aan het oplossen van de parkeervraag. Wij gaan er van uit dat 50% (van de voertuigen) overdag aanwezig is. Maar ook al zou de indiener van de zienswijze gelijk hebben dat dit in werkelijkheid 100% is, dan zou zich dit vertalen in – overdag – een effectieve parkeervraag van 33 plaatsen en dan volstaat het parkeeraanbod van 38 plaatsen. Wat betreft de opmerking dat een aanwezigheid 's avonds van 75% voor dienstverlening te laag is: dit is niet wat wij veronderstellen. Maar ook al zou de indiener van de zienswijze gelijk hebben dat dit in werkelijkheid 100% is, dan zou de effectieve parkeervraag oplopen tot 36 plaatsen en dan volstaat het parkeeraanbod van 38 plaatsen nog steeds. Het parkeerterrein heeft een overcapaciteit welke door personeel van het makelaarskantoor gebruikt kan worden. Het kantoor is onderdeel van het gehele plan en alle parkeervakken vallen derhalve op eigen terrein van het plan.		
c.	<i>Zienswijze</i> De uitrit is te smal om twee auto's voorbij te laten rijden. Dit kan tot opstopping leiden. Het is raadzaam om de bestuurders meteen op de Apeldoornsestraat te laten uitkomen. Niet is		

	aangetoond dat het de veiligheid op de Apeldoornsestraat zal beïnvloeden. Zeker niet als de Apeldoornsestraat voor een groot deel een 30 km/u zone krijgt. <i>Gemeentelijke reactie</i> c. Twee personenauto's kunnen elkaar op de 'rijloper' net passeren. Er is door de klinkerbestrating in afwijkende kleur echter een uitwijkmogelijkheid gecreëerd. Wij verwachten daarom geen problemen. <i>Zienswijze</i> d. Het plan voldoet niet aan de redelijke eisen van welstand. <i>Gemeentelijke reactie</i> d. Naar onze mening voldoet het bouwplan wel degelijk aan de redelijke eisen van welstand. Op 2 april 2013 heeft de dorpsbouwmeester een welstandsadvies uitgebracht en het bouwplan akkoord bevonden. Op 5 december 2013 heeft Welstand en Monumenten Midden-Nederland uit Bunnik een second opinion afgescheiden op verzoek van de heren H. van den Broek en B. Veenhuizen, die beiden een zienswijze over de ontwerp-besluiten naar voren brachten. In januari 2014 ontvingen het college de nadere motivering van het oorspronkelijke welstandsadvies en de reactie van de dorpsbouwmeester op de second opinion. Daarmee kreeg het welstandsadvies een draagkrachtige motivering. Wij zijn daardoor in onze overtuiging gesterkt dat het bouwplan voldoet aan de redelijke eisen van welstand. De brief van de dorpsbouwmeester is hier aangehecht. De inhoud nemen wij over en moet als ingelast worden beschouwd. <i>Zienswijze</i> e. Het plan zal leiden tot een toename van 87 motorvoertuigen en een negatieve verkeersveiligheid. De herkomst van de door de gemeente gehanteerde parkeernorm van 1,4 is onduidelijk en niet verklaard. <i>Gemeentelijke reactie</i> e. De toename van 53 motorvoertuigbewegingen betreft het gehele plangebied. Omdat in de nieuwe situatie alle woningen bereikbaar zijn vanaf de Sportparkstraat, zal de verkeersdruk van het gehele gebied in verhouding inderdaad verschuiven van de Apeldoornsestraat naar de Sportparkstraat. De toename in de Sportparkstraat bedraagt naar verwachting 86 verkeersbewegingen (124-38). Wij verwachten dat de meeste van deze verkeersbewegingen gerelateerd zijn aan de Apeldoornsestraat en dat de toename op het gedeelte van de Sportparkstraat richting de Roelenengweg daarom minder is dan 86 verkeersbewegingen per etmaal. De toename van verkeer zal in de straat niet leiden tot een onevenredige afname van de doorstroming. Het voorliggende plan biedt geen oplossing voor de reeds ondervonden problemen, maar verergeren deze evenmin. De problemen die nu worden ervaren vormen daarom geen reden om het voorliggende plan te weigeren. Wij verwachten dat de verkeersdruk in de straat door de aanleg van de rondweg om Voorthuizen zal afnemen omdat de route via de rondweg voor gemotoriseerd verkeer tussen bijvoorbeeld de Apeldoornsestraat en Blankensgoed sneller wordt dan de route via de Sportparkstraat. Mochten de problemen tegen die tijd echter nog steeds bestaan en wij hierover nog meldingen krijgen, dan zullen wij bezien of er andere oplossingen mogelijk zijn om de ondervonden problemen tegen te gaan. Tot slot: wat betreft de parkeernorm verwijzen wij naar de reactie onder punt 113b. <i>Zienswijze</i> f. Het plan is economisch niet uitvoerbaar. Er is een te rooskleurige inschatting gemaakt van de woningbehoefte van senioren. Het woon- en leefklimaat is verre van optimaal. <i>Gemeentelijke reactie</i> f. In hoofdstuk 7 van de toelichting is de economische uitvoerbaarheid van het plan onderbouwd. De kwantitatieve en de kwalitatieve woningbehoefte is beschreven in § 4.1 van de toelichting. De paragraaf is gebaseerd op cijfers van CBS en Primos. Tegenover die cijfers plaatst betrokkene de blote stelling dat een te rooskleurige inschatting is gemaakt. De zienswijze brengt ons niet tot een ander inzicht.
--	--

g.	<i>Zienswijze</i> Een gestructureerd onderzoek naar alternatieve locaties ontbreekt.
g.	<i>Gemeentelijke reactie</i> In § 4.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan is ingegaan op nut en noodzaak van de voorliggende ruimtevraag en de inpassing daarvan. Een verdergaand onderzoek naar andere locaties achten wij zinloos, aangezien de woningstichting geen andere gronden in eigendom heeft die geschikter zijn voor nieuwbouw van huurappartementen voor senioren.
h.	<i>Zienswijze</i> Het is onaanvaardbaar dat in een dorp als Voorthuizen voor deze woningen zo een hoge waarde zal worden toegekend. De opmerking dat er altijd een gemeenschappelijke luwe geluidsruijnte aanwezig moet zijn, gaat voorbij aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het gaat hier om seniorenwoningen, die zeer waarschijnlijk geen behoefte hebben om een gemeenschappelijke ruimte te bezoeken.
h.	<i>Gemeentelijke reactie</i> De aanname van betrokkene dat de geluidbelasting met 14 dB toeneemt als gevolg van de realisatie van het gebouw is niet juist. Uit het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan blijkt dat de heersende waarde zo'n 1 tot 2 dB lager is dan de toekomstige waarde van 62 dB. Het verschil van 14 dB wordt veroorzaakt doordat u uitgaat van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar voor een goed en juist vergelijk moet u uitgaan van de heersende waarde. Hierdoor wordt het verschil derhalve maar 1 tot 2 dB.
i.	<i>Zienswijze</i> De slaapkamer aan de geluidluwe gevel wordt wel erg klein.
i.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Het bouwplan voldoet aan het Bouwbesluit. De mening van betrokkene dat de slaapkamer klein is, doet daaraan niet af.
j.	<i>Zienswijze</i> Er is geen juiste afweging gemaakt wat betreft de geluidbeperkende maatregelen. De verkeerssnelheid op de Apeldoornsestraat kan naar beneden en er kan stil asfalt worden toegepast.
j.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Uit het akoestisch onderzoek is te concluderen dat het treffen van geluidreducerende maatregelen tussen bron en ontvanger niet realistisch en haalbaar zijn. Dit vanwege het vele optrekkende en remmende verkeer en omdat schermen niet wenselijk zijn in een dichtbebouwde omgeving. Wel is het zo dat er het nodige wordt gedaan bij de ontvanger. Zo wordt een slaapkamer gesitueerd aan de geluidluwe zijde en wordt een gemeenschappelijke geluidluwe ruimte gecreëerd. Om te voldoen aan het gemeentelijk geluidbeleid voor het vaststellen van hogere waarden is een vorm van compensatie benodigd. Dit wordt gerealiseerd door het realiseren van een geluidluwe ruimte. Conclusie De zienswijze is naar voren gebracht namens de heer H. van den Broek, Sportparkstaat 5 in Voorthuizen. De zienswijze is gericht tegen alle drie de gecoördineerde ontwerp-besluiten. • De in het nieuwe bestemmingsplan aangewezen bestemmingen en de met het oog daarop gegeven regels zijn in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening; • Wat betreft het besluit hogere waarde Wet geluidhinder: in het besluit is gemotiveerd dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken gestapelde woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn en op overwegende bezwaren stuiten van

	stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard; • Wat betreft de omgevingsvergunning: deze mag alleen worden geweigerd op de gronden die zijn genoemd in artikelen 2.10 en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uit de zienswijze is niet gebleken dat die weigeringsgronden hier spelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.
--	--

114.	Wijkplatform Voorthuizen Centrum De heer J. de Wit (secretaris) p/a Sportparkstraat 11 3781 BK VOORTHUIZEN	Datum ontvangst: Datum dagtekening: Registratienummer:	19 december 2013 19 december 2013 587813
a.	<i>Zienswijze</i> Het gebouw is te massaal, past niet in de omgeving en het vigerende bestemmingsplan. Het is storend omdat aan de noordkant van de Apeldoornsestraat geen enkele hoogbouw aanwezig is. Verstedelijking van het dorp.		
a.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 1-111a.		
b.	<i>Zienswijze</i> De motivatie van de goedkeuring van het plan door de welstandscommissie ontbreekt.		
b.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 113d.		
c.	<i>Zienswijze</i> Het is ongewenst dat het makelaarskantoor onderdeel wordt van het project. Er is sprake van belangenverstrengeling.		
c.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Dit argument is ruimtelijk niet relevant. Het gaat erom of de beide functies (gestapelde woningen en een makelaarskantoor) verenigbaar zijn met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Dat is het geval.		
d.	<i>Zienswijze</i> Een uitrit op de Sportparkstraat is ongewenst. Dit is een drukke verkeersader. De uitrit is te dicht bij de kruising. De uitrit is niet voorspelbaar en zichtbaar. De uitrit is te smal. Een verantwoorde verkeersontsluiting is niet mogelijk.		
d.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Uit CROW-publicatie 228 "uitritten en uitritconstructies" kan worden afgeleid dat een uitritconstructie een aanvaardbare oplossing is voor het ontsluiten van een parkeerterrein, behorend bij een gebouw, op een openbare weg. Dit betekent dat het verkeer vanaf het plangebied voorrang moet verlenen aan al het naderende verkeer op de Sportparkstraat voordat men zelf de weg mag oprijden. Het verkeer op de Sportparkstraat ondervindt daarom geen onevenredige hinder als gevolg van de aanwezigheid van de uitrit. Doordat de uitrit circa 30 meter van de Apeldoornsestraat is gelegen en doordat het trottoir langs de parkeerplaatsen bij het makelaarskantoor behouden blijft, is onzes inziens sprake van voldoende zicht vanuit de uitrit op het naderende verkeer. De uitrit is 4,6 meter breed.		
e.	<i>Zienswijze</i> Een officiële verkeerstelling in de Sportparkstraat moet onderdeel van het ontwerp-bestemmingsplan zijn voor een volledig verkeersbeeld.		

e.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Uit de verkeerstelling die de bewoners hebben uitgevoerd (bijlage zienswijze SUR namens H. van den Broek), blijkt inderdaad dat tussen 8:00 en 18:00 uur gemiddeld circa 112 motorvoertuigen door de straat reden. Gelet op de dagverdeling bij andere punten waarop wij zelf hebben geteld, concluderen wij dat de uren waarop de bewoners hebben geteld, representatief is voor circa 70% van de etmaalintensiteit. Op basis van de uitgevoerde telling bedraagt de etmaalintensiteit in de Sportpark in de getelde periode naar verwachting circa 1.600 motorvoertuigen. Door de toename als gevolg van het plan zou de intensiteit naar verwachting oplopen tot circa 1.680 mvt/etmaal. Dit is een toename van circa 5%. Als het al klopt dat de intensiteit in de Sportparkstraat in de zomermaanden een veelvoud is ten opzichte van de wintermaanden, dan betekent dit dat de toename als gevolg van het plan op jaarbasis gemiddeld nog minder is dan 5%. Voor een categorie erftoegangsweg – waar wij de Sportparkstraat onder scharen – vinden wij de verwachte intensiteit billijk. Wel kunnen wij ons voorstellen dat geparkeerde voertuigen in de Sportparkstraat invloed hebben op de doorstroming en tot een gevoel van hinder kan leiden. Het voorliggende plan biedt geen oplossing voor de reeds ondervonden problemen, maar verergeren deze evenmin onevenredig. De problemen die nu worden ervaren vormen daarom onvoldoende reden om het voorliggende plan te weigeren. Wij verwachten dat de verkeersdruk in de straat door de aanleg van de rondweg om Voorthuizen zal afnemen omdat de route via de rondweg voor gemotoriseerd verkeer tussen bijvoorbeeld de Apeldoornsestraat en Blankensgoed sneller wordt dan de route via de Sportparkstraat. Mochten de problemen tegen die tijd echter nog steeds bestaan en wij hierover nog meldingen krijgen, dan zullen wij bezien of er andere oplossingen mogelijk zijn om de ondervonden problemen tegen te gaan. De toename van 53 motorvoertuigbewegingen betreft het gehele plangebied, ongeacht waar voorheen de uitritten gelegen waren. Omdat in de nieuwe situatie alle woningen bereikbaar zijn vanaf de Sportparkstraat, zal de verkeersdruk van het gehele gebied in verhouding verschuiven van de Apeldoornsestraat naar de Sportparkstraat. De toename in de Sportparkstraat bedraagt naar verwachting 86 verkeersbewegingen (124-38). Wij verwachten dat de meeste van deze verkeersbewegingen gerelateerd zijn aan de Apeldoornsestraat en dat de toename op het gedeelte van de Sportparkstraat richting de Roelenengweg daarom minder is dan 86 verkeersbewegingen per etmaal. De toename van verkeer zal in de straat niet leiden tot een onevenredige afname van de doorstroming. Wij verwachten namelijk dat de toename ten hoogste 5% bedraagt ten opzichte van de huidige situatie. Het voorliggende plan biedt geen oplossing voor de reeds ondervonden problemen, maar verergeren deze evenmin.
f.	<i>Zienswijze</i> Het beschikbare terrein achter het appartementencomplex is te klein als een verantwoorde parkeervoorziening.
f.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Zoals vermeld in het ontwerp-bestemmingsplan zijn de parkeernormen gerelateerd aan de kencijfers zoals vermeld in de – landelijk gehanteerde – CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012). Voor de woningen is uitgegaan van het type 'huur, etage, midden/goedkoop' en voor het makelaarskantoor van de functie commerciële dienstverlening. Hierbij is uitgegaan van een ligging in een omgeving met stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk', van een ligging in de zone 'rest bebouwde kom' en van het gemiddelde kencijfer dat in die betreffende zone van toepassing is. Er wordt dus niet uitgegaan van vrije sector. De CROW vermeldt noch in publicatie 317 (2012) noch in de voorloper, publicatie 182 (2008), een functie 'seniorenwoning'. Wel vermeldt publicatie 317 de functie 'aanleunwoning en serviceflat'. Indien deze functie van toepassing was, dan hadden wij een parkeernorm gehanteerd van 1,2 pp/woning. De norm van 1,4 pp/woning sluit onzes inziens aan bij de voorgenomen invulling van het plan. Omdat het parkeeraanbod bij het makelaarskantoor onvoldoende is om te voorzien in de parkeerbehoefte van het kantoor, dient het kantoor ook gebruik te maken van parkeeraanbod op het achterterrein. De ontwikkelende partijen dienen dit zelf mogelijk te maken.

g.	<i>Zienswijze</i> De vormgeving van het appartementencomplex resulteert in hoger geluidsniveau en weerkaatsing van geluid. Het wijkplatform wenst de aanleg van een extra plateau.
g.	<i>Gemeentelijke reactie</i> In het gebruikte geluidmodel om de berekeningen uit te voeren zijn alle gebouwen als zogeheten 3D objecten ingevoerd. Hierin zit ook een gebruikelijke reflectiecoëfficiënt voor gebouwen. In de berekende geluidbelasting is dus rekening gehouden met reflectie. Deze reflectie blijft binnen de gestelde normen. Zie verder de reactie onder punt 113j. Wat betreft het plateau verwijzen wij naar de laatste alinea van bovenstaande reactie onder punt 114e over oplossingen bij eventuele, toekomstige problemen. Conclusie De zienswijze is gericht tegen alle drie de gecoördineerde ontwerp-besluiten. • De in het nieuwe bestemmingsplan aangewezen bestemmingen en de met het oog daarop gegeven regels zijn in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening; • Wat betreft het besluit hogere waarde Wet geluidhinder: in het besluit is gemotiveerd dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken gestapelde woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn en op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard; • Wat betreft de omgevingsvergunning: deze mag alleen worden geweigerd op de gronden die zijn genoemd in artikelen 2.10 en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uit de zienswijze is niet gebleken dat die weigeringsgronden hier spelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.

115.	B. Veenhuizen Apeldoornsestraat 21 3781 BH VOORTHUIZEN	Datum ontvangst: Datum dagtekening: Registratienummer:	23 december 2013 23 december 2013 587974
a.	<i>Zienswijze</i> Het bouwplan past niet in het beeld van de huidige woningbouw en het bestemmingsplan. Het heeft geen hoge architectonische waarde die het acceptabel maken als een aanwinst voor het dorp.		
a.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 1-111a.		
b.	<i>Zienswijze:</i> Het bouwplan is in strijd met de bouwverordening. Het voorziet niet in voldoende parkeerplaatsen. Er komen 12 parkeerplaatsen tekort.		
b.	<i>Gemeentelijke reactie</i> De effectieve parkeervraag bedraagt 34 parkeerplaatsen. Een aanbod van 38 plaatsen is daarom naar verwachting voldoende om in de parkeervraag te voorzien. Twee van de 38 plaatsen zijn extra groot vormgegeven. Die kunnen in de toekomst – zodra er een vraag is naar invalidenparkeerplaatsen – eenvoudig als zodanig worden ingericht. Op dat moment dragen de plaatsen nog steeds bij aan het oplossen van de parkeervraag. Het in de CROW-publicatie 317 genoemde bezoekersaandeel staat voor het gemiddelde aantal bezoekers per woning waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het cijfer 1,4 pp/woning is dus inclusief bezoekersparkeerplaatsen.		

	Omdat het parkeeraanbod bij het makelaarskantoor onvoldoende is om te voorzien in de parkeerbehoefte van het kantoor, dient het kantoor ook gebruik te maken van parkeeraanbod op het achterterrein. De ontwikkelende partijen dienen dit zelf mogelijk te maken. Er is dus rekening gehouden met dubbelgebruik.
c.	<i>Zienswijze</i> De in- en uitrit is te smal. Bij het ledigen van de vuilcontainers zal de in- en uitrit volledig zijn geblokkeerd. Nog maar niet te bedenken hoe de situatie zal zijn al hulpverleningsvoertuigen er snel door moeten. Het alternatief is een in- en uitrit aan de Apeldoornsestraat of een inrit aan de Sportparkstraat en uitrit aan de Apeldoornsestraat.
c.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Wij verwijzen naar onze reactie onder punt 114d. Het legen van de vuilcontainers brengt naar onze mening geen onevenredige hinder met zich. Eventuele hinder is van korte duur. Hulpverleningsvoertuigen krijgen voorrang.
d.	<i>Zienswijze</i> Betrokkene geeft aan vervelende gevoelens te hebben over de galerij aan de achterzijde van het gebouw die de privacy zal raken.
d.	<i>Gemeentelijke reactie</i> Op een galerij verblijven mensen over het algemeen kortstondig. Zij begeven zich via de galerij van of naar hun appartement. De afstand van het nieuwe appartementencomplex tot de bedrijfswoning van betrokkene bedraagt circa 40 meter. Bovendien wordt het zicht op de bedrijfswoning ontnomen door hoge bomen. Onder deze omstandigheden achten wij de door betrokkene gevreesde aantasting van zijn persoonlijke levenssfeer gering. Zijn belang om gevrijwaard te blijven van de galerij vanwege privacy is niet zwaarwegend.
	
e.	<i>Zienswijze</i> De overeenkomst wat betreft het planschade verhaal lijkt gezien de reactie in de buurt nogal aan de magere kant. Dit bedrag zal hoger uitvallen. Door makelaars wordt de waardevermindering van het pand van betrokkene geschat op 10% of meer.
e.	<i>Gemeentelijke reactie</i> In 2013 heeft een onafhankelijke deskundige in opdracht van de initiatiefnemer Woningstichting Barneveld een risicoanalyse planschade uitgevoerd. De overeenkomst tot verhaal van planschade is gebaseerd op die risicoanalyse. De hoogte van de planschade is niet afhankelijk van de hoeveelheid reacties van omwonenden op het bouwplan. De zienswijze geeft geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van de risicoanalyse. Betrokkene heeft geen gemotiveerde taxaties van makelaars overgelegd.
	Conclusie De zienswijze is gericht tegen alle drie de gecoördineerde ontwerp-besluiten.

	• De in het nieuwe bestemmingsplan aangewezen bestemmingen en de met het oog daarop gegeven regels zijn in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening; • Wat betreft het besluit hogere waarde Wet geluidhinder: in het besluit is gemotiveerd dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken gestapelde woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn en op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard; • Wat betreft de omgevingsvergunning: deze mag alleen worden geweigerd op de gronden die zijn genoemd in artikelen 2.10 en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uit de zienswijze is niet gebleken dat die weigeringsgronden hier spelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.
--	--

116.	C. Molenaar Sportparkstraat 6 3781 BK VOORTHUIZEN	Datum ontvangst: Datum dagtekening: Registratienummer:	24 december 2013 24 december 2013 588184
	Zienswijze Deze zienswijze komt inhoudelijk overeen met zienswijze nr. 113, die Stichting Univé Rechtshulp naar voren bracht namens de heer H. van den Broek. Gemeentelijke reactie Wij verwijzen naar onze reacties bij de bovenstaande beoordeling van zienswijze nr. 113. Conclusie De zienswijze is gericht tegen alle drie de gecoördineerde ontwerp-besluiten. • De in het nieuwe bestemmingsplan aangewezen bestemmingen en de met het oog daarop gegeven regels zijn in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening; • Wat betreft het besluit hogere waarde Wet geluidhinder: in het besluit is gemotiveerd dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken gestapelde woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn en op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard; • Wat betreft de omgevingsvergunning: deze mag alleen worden geweigerd op de gronden die zijn genoemd in artikelen 2.10 en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Uit de zienswijze is niet gebleken dat die weigeringsgronden hier spelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.		

Vooroverleg

1.	N.V. Nederlandse Gasunie G.A. Westmaas Postbus 162 7400 AD DEVENTER Per e-mail	Datum ontvangst:	21 november 2013
	<i>Overlegreactie</i> De Gasunie komt tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling. <i>Gemeentelijke reactie</i> Voor kennisgeving aangenomen. Conclusie De reactie leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.		
2.	Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden M. de Lange Postbus 5364 6802 EJ Arnhem Per e-mail	Datum ontvangst:	22 november 2013
	<i>Overlegreactie</i> In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan is een verouderde versie van de paragraaf veiligheid opgenomen. <i>Gemeentelijke reactie</i> De bewuste paragraaf is geactualiseerd naar aanleiding van deze reactie. De regels en de verbeelding van het bestemmingsplan zijn ongewijzigd. Conclusie De reactie leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.		
3.	Waterschap Vallei en Veluwe N. Lely-Nieuwenhuis Postbus 4142 7320 AC APELDOORN Per e-mail	Datum ontvangst:	26 november 2013
	<i>Overlegreactie</i> Het waterschap heeft geen opmerkingen. <i>Gemeentelijke reactie</i> Voor kennisgeving aangenomen. Conclusie De reactie leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.		

4.	Liandon B.V. W.A. Trilsbeek Postbus 50 6920 AB DUIVEN Per e-mail	Datum ontvangst:	27 november 2013
	<i>Overlegreactie</i> Binnen het onderhavige bestemmingsplan “Apeldoornsestraat-Sportparkstraat” bevinden zich geen ondergrondse 50- en/of 150kV-hoogspanningskabels en geen bovengrondse 50- en/of 150kV-hoogspanningslijnen. <i>Gemeentelijke reactie</i> Voor kennisgeving aangenomen. Conclusie De reactie leidt niet tot aanpassing van de (ontwerp-)besluiten.		



architectuur en stedenbouw

't Zand 17
Postbus 465
3800 AL Amersfoort

telefoon: 033 470 11 88
fax: 033 470 06 11
e-mail: info@svp-svp.nl

Gemeente Barneveld
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 63
3770 AB BARNEVELD

GEMEENTE BARNEVELD		
N. 589999		
21 JAN. 2014		
S	F	Z
AFD. Ro		

10 december 2013
Kenmerk 2702/B2013-01/JG
Barneveld - Dorpsbouwmeester
Reactie second opinion welstandsadvies
21 appartementen met commerciële ruimte
Apeldoornsestraat 6-19, Sportparkstraat 2-4
Voorthuizen

Geacht College,

Op verzoek van de heer J. de Wit, secretaris Wijkplatform Voorthuizen Centrum, wordt in deze brief gemotiveerd, waarom ondergetekende als dorpsbouwmeester destijds akkoord is gegaan met het project hoek Apeldoornsestraat/Sportparkstraat in Voorthuizen. Dat de argumentatie ontbreekt, zoals de heer De Wit stelt, is het gevolg van het feit dat in de gemeente Barneveld alleen schriftelijk wordt vastgelegd, wanneer en waarom een plan nog niet kan worden goedgekeurd. Is deze goedkeuring eenmaal verleend, dan wordt deze in de regel niet meer als zodanig gemotiveerd. In de weinige gevallen dat tegen een positieve welstandsbeoordeling bezwaar wordt gemaakt, volgt de argumentatie achteraf, zoals nu in dit geval gebeurt.

Nadere motivering welstandsadvies

De locatie

De locatie van het project bevindt zich vlak buiten het centrum van Voorthuizen, aan de Apeldoornsestraat. Deze straat vormt als provinciale weg N344 één van de doorgaande wegen door de kern. Het is een typisch bebouwingslint met een grote variatie aan bebouwing, van één laag met kap tot drie lagen met platte afdekking en alles daartussen in. In het centrum komen zelfs enkele winkel- woonpanden voor met een hoogte van drie bouwlagen met kap. Ook aan de vlakbij gelegen Roelenengweg, die uitkomt op de Sportparkstraat, staat een dergelijk gebouw maar dan met plat dak.

Invloedssfeer centrum

Vanwege de al jaren plaatsvindende suburbane groei van Voorthuizen, is er ook sprake van een geleidelijke vergroting van het centrum. Deze speelt zich als vanouds af langs de bebouwingslinten, waaronder de Apeldoornsestraat. Het spreekt vanzelf dat een locatie op



architectuur en stedenbouw

minder dan 500 meter van het centrumhart hiervan ook de gevolgen ondervindt. Dat was in het verleden zelfs al het geval want op deze plek stond een bouwblok met zes aaneen gebouwde woningen, betrekkelijk uniek in het lint. Deze onlangs gesloopte woningen hadden goothoogten van circa 4,00 en 5,50 meter en een nok op circa 8,50 tot 9,00 meter. Aan de overzijde van de Apeldoornsestraat staan overigens woningen met nog aanzienlijk hogere goten en nokken, tot circa 11,00 à 12,00 meter.

Initiatief

Toen de Woningstichting Barneveld omstreeks 2009 besloot om het bestaande blok woningen te vervangen door nieuwbouw, is tevens besloten om hier seniorenappartementen te projecteren. Deze keuze is logisch vanwege de nabijheid van het centrum, waar de ouderen gebruik kunnen maken van de vele voorzieningen. De keuze voor een woonblok is ook te rechtvaardigen omdat een bestaand woningcomplex wordt vervangen door een nieuw complex. De verkavelingstructuur wordt daardoor maar beperkt gewijzigd, hoewel er wel sprake is van een zekere verdichting. Deze past echter in de ook in de Ruimtelijke Atlas van de Welstandsnota beschreven centrumontwikkeling van Voortuizen. Al met al genoeg redenen om een herstructurerings- en transformatieproces te starten, waarbij tegelijkertijd de procedure van een bestemmingsplanherziening wordt aangegaan. Hieruit blijkt dat de in gang gezette ontwikkeling ook past in het ruimtelijke beleid van de gemeente Barneveld.

Ruimtelijke kwaliteit

Vanuit welstand gezien is van belang, hoe wordt omgegaan met de ruimtelijke kwaliteit van de locatie en omgeving. Daarbij geeft pagina 60 van de Welstandsnota duidelijk aan, wat de bedoeling is: *'Bij de beschreven welstandsregimes wordt in principe aangesloten bij al aanwezige kwaliteiten, andere zijn immers (nog) niet voorhanden. Dat betekent niet dat nieuwe ontwerpen uit principe moeten terugvallen op het idioom van de bestaande bebouwing, integendeel. Een nieuw gebouw mag en zal zich onderscheiden van aanwezige bebouwing, al was het maar omdat de gevel nog niet vervuild is. De vraag of een ontwerp is gebaseerd op overeenkomsten of juist verschillen met aanwezige architectuur is een zaak van architect en opdrachtgever, tenzij daar in het architectuurbeleid van de gemeente of in een beeldkwaliteitplan dwingende uitspraken over worden gedaan. De dorpsbouwmeester mag in ieder geval niet fungeren als vertegenwoordiger van een bepaalde architectuurstroming.'*

Uit deze omschrijving blijkt, dat het aansluiten bij aanwezige kwaliteiten niet betekent dat de deur naar verandering in het slot wordt gegooid. Verandering is mogelijk en soms zelfs gewenst, zeker als de locatie en haar omgeving al een zekere dynamiek kent, zoals blijkt uit de Ruimtelijke Atlas op pagina 32. In dat licht wordt ook omgegaan met het welstandsregime dat voor de locatie geldt. Dat bestaat naast de architectonische aspecten ook uit de stedenbouwkundige aspecten van het beperkt regime. Per aspect wordt ingegaan op de wijze, waarop daarmee in het ontwerp wordt omgegaan.



architectuur en stedenbouw

Stedenbouwkundige aspecten (beperkt regime)

- het aansluiten bij de ruimtelijke structuur van de omgeving: de nieuwbouw past in het bebouwingslint met haar grote variatie aan bebouwingstypen
- het reageren op de bebouwing aan laan, straat of plein of in bouwblok: de nieuwbouw begeleidt de weg op een vergelijkbare wijze als de gesloopte bebouwing
- het handhaven of versterken van de specifieke kenmerken van het gebied: de nieuwbouw vormt ook een langgerekt blok en het winkelpand op de hoek beëindigt het blokje met een eenlaagse uitbouw
- de vormgeving van de overgang tussen openbaar en privé gebied: de gesloopte bebouwing stond met haar voorgevel op de erfgrans, de nieuwbouw voorziet in een terras met tuinmuur op de erfgrans en een teruggeplaatste gevel, een duidelijke verbetering.

Architectonische aspecten (regulier regime)

- de geleding van het bouwvolume: de gevel heeft een duidelijke ritmiek dankzij de afwisseling van gemetselde vlakken en balkons met teruggelegde puien
- de vormgeving van de gevel: de gevel bestaat evenals die van de gesloopte bebouwing uit een afwisseling van verticale en horizontale elementen
- de keuze van de dakvorm: gekozen is voor een platte afdekking om de bouwhoogte van drie lagen niet te overschrijden en kunstgrepen te vermijden
- het gebruik van compositorische middelen: luifels zijn toegepast om het winkelpand op de hoek een eigen gezicht te geven, de hoogte van de metselwerk schijven en de plaatsing en het materiaalgebruik van de gevel op de tweede verdieping geven het gebouw een differentiatie in de dakbeëindigingen
- het gebruik van decoratieve middelen: uitkramende daklijsten zijn toegepast om de ritmiek van de gevel te versterken.

Welstandsbeoordeling

Uit de manier waarop de architect is omgegaan met de criteria van het beperkt en regulier welstandsregime blijkt, dat op verschillende manieren een nieuwe invulling is gegeven aan eerder al aanwezige karakteristieken: een langgerekt blok langs de weg als onderdeel van het bebouwingslint, een geleed volume door afwisseling in het gevelbeeld, een lage kop op de westelijke hoek met winkelpand. Daarbij is de rooilijn aangepast en in overeenstemming gebracht met de bebouwingslijnen in de omgeving. Het volume is weliswaar wat forser geworden maar de bouwhoogte is vergeleken met de oorspronkelijke nok nauwelijks hoger geworden en nog steeds en stuk lager dan van panden aan de overzijde van de Apeldoornsestraat. Bovendien komen vergelijkbare bouwhoogte ook in de directe omgeving al voor, bijvoorbeeld aan de Roelenengweg. Om deze redenen ben ik als dorpsbouwmeester akkoord gegaan met het ingediende ontwerp, dat weliswaar een verandering van het ruimtelijk beeld oplevert maar past in de ontwikkeling van het centrum van Voorthuizen en haar directe omgeving.



architectuur en stedenbouw

Second opinion

Dorps of niet?

De second opinion van Welstand en Monumenten Midden Nederland gaat uit van de constatering dat het betreffende gedeelte van Voorthuizen als 'dorps' te karakteriseren is. De omschrijving van dit dorps karakter lijkt niet gebaseerd op een grondige kennis van de omgeving, laat staan van de ruimtelijke ontwikkeling van het centrum. De term is in ieder geval niet gebaseerd op de Welstandsnota, want daarin wordt het centrum met uitloopgebieden beslist niet als 'dorps' gekarakteriseerd.

De second opinion noemt weliswaar de in de Welstandsnota gehanteerde criteria maar gaat hier verder niet op in, zoals hierboven wel is gebeurd. Als men dat wel had gedaan en uitgebreider had gekeken naar het ontwerp van de architect (hoewel de zeer technische tekening dat niet gemakkelijk maakte) dan had men kunnen zien dat het plan een herinterpretatie is van de gesloopte bebouwing, een vergelijkbare soort geleding heeft, de subtiële hoekverdraaiing met de Sportparkstraat in zich opneemt en wel degelijk qua bouwhoogte overeenkomt met meerdere gebouwen in de directe omgeving.

Uit de beoordeling blijkt verder dat men een plat dak niet vindt passen in de omgeving omdat daardoor onvoldoende zou worden gereageerd op de karakteristieken van de omgeving. Er zijn echter al vele plat afgedekte gebouwen in en rond het centrum van Voorthuizen gerealiseerd, zelfs op korte afstand van de locatie.

Conclusie

Het lijkt erop dat 'Welstand Midden Nederland' zich in de second opinion niet voldoende heeft georiënteerd op de Welstandsnota en de manier waarop deze wordt gehanteerd. Men heeft zich vastgebeten in het zelf geïntroduceerde begrip 'dorps' en daar haar advies op afgestemd. Ik was zelf als toehoorder aanwezig bij de zitting in Nieuwegein en heb nog geprobeerd om dit misverstand recht te zetten maar werd daartoe door de voorzitter helaas niet in de gelegenheid gesteld.

Daarnaast heb ik tijdens de zitting gemerkt dat de meeste leden zowel het project als de Welstandsnota voor de eerste keer onder ogen kregen en zich dus slechts beperkt hadden kunnen verdiepen in deze opgave en het Barneveldse welstandsbeleid. Een grondiger voorbereiding had de commissie gesierd, het gaat namelijk niet alleen om wat er in de Welstandsnota staat maar ook om de wijze waarop het welstandsbeleid in de gemeente Barneveld gestalte krijgt. Binnen deze kaders had de commissie haar oordeel moeten vellen en dat is helaas niet gebeurd. Daarom is de conclusie gerechtvaardigd dat deze second opinion te kort door de bocht is geformuleerd en haar waarde dan ook beperkt is.

Met vriendelijke groet,

Ir. Johan Galjaard