

Zienswijzennotitie

Bestemmingsplan “Beekzone, Twello”

Gemeente Voorst

1. Inleiding

Vanaf 4 juli 2013 heeft voor een periode van zes weken het ontwerp van het bestemmingsplan “Beekzone, Twello” ter inzage gelegen.

De terinzagelegging van de stukken is bekendgemaakt in huis-aan-huis-blad “Het Voorster Nieuws” en in de Staatscourant van 3 juli 2013. Op 9 juli 2013 is een inloopbijeenkomst georganiseerd in het gemeentehuis in Twello. Tijdens de inzagetermijn is iedereen in de gelegenheid gesteld schriftelijk of mondeling een zienswijze naar voren te brengen bij de gemeenteraad van Voorst.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk het gebied tussen de Duistervoordseweg, de Karel Doormanstraat en de Twellose Beek opnieuw in te richten. In de nieuwe situatie verdwijnen de panden van de voormalige Edah supermarkt en appartementencomplex Beekzicht. Hiervoor in de plaats komt vervangende nieuwbouw in één pand waarin zowel een supermarkt als een 37-tal appartementen gevestigd worden. Door de ruimte intensiever te gebruiken komt er ruimte vrij op het maaiveld, hier wordt een ruime openbare parkeerplaats gerealiseerd.

Gedurende de inzagetermijn zijn drie zienswijzen naar voren gebracht. Tevens is één zienswijze buiten de termijn ingediend. In hoofdstuk 2 zijn de vier zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Conclusies over de zienswijzen en aanpassingen die naar aanleiding hiervan in het vast te stellen bestemmingsplan worden doorgevoerd, zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

2. Zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. In verband met de verplichting tot anonimisering op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens, zijn de NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) van de betrokkenen niet vermeld in de zienswijzennotitie.

Zienswijze 1 (2013-33368)		
	Zienswijze	Reactie
1	Reclamanten geven aan verschillende bezwaren te hebben tegen het ontwerpbestemmingsplan; Ten aanzien van het gebouw worden de volgende opmerkingen gegeven: a. het geplande gebouw is te kolossaal en past niet in de visie 'landelijk en dorps wonen' b. door de grote van het gebouw wordt licht en uitzicht vanuit de woning ontnomen, ook in combinatie met de geplande bouw op het voormalig terrein Siero; c. appartementen en parkeerplaatsen kijken uit op tuin van reclamanten, inkijk; d. de geluidsoverlast vanwege de balkons is niet meegenomen in het ontwerpplan; e. de kwaliteit van het uitzicht vanuit de tuin op geparkeerde auto's van bewoners (parkeerdek) vermindert.	a. De visie waarnaar verwezen wordt is de Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030 (bundelingsgebied). Deze visie zet vooral in op verdere herstructurering en intensivering van het bestaand stedelijk gebied. Enerzijds wordt een deel van het woningbouwprogramma gerealiseerd in de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen, maar tevens wordt een deel gerealiseerd in de bestaande dorpen en kernen. Daarbij gaat het om herontwikkeling, om afronding van bestaande bebouwingstructuren en om een intensivering van centrumdorpse woonmilieus. Hiernaast zijn (beperkt) ook specifieke dorpse uitbreidingen mogelijk om het inwonertal in sommige dorpen op peil te houden. De herontwikkeling van de locatie Beekzone is vooral aan te merken als een intensivering van een centrumdorps woonmilieu. De toelichting van het bestemmingsplan zal op dit punt worden aangevuld. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het architectonisch ontwerp van het gebouw inderdaad forser oogt vergeleken met de huidige situatie. Echter, in het ontwerp worden zowel het huidige appartementengebouw als de supermarkt gecombineerd, waardoor op maaiveld meer ruimte ontstaat. In de huidige situatie staan er twee aparte gebouwen. Het architectonisch ontwerp is de uitwerking van de stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals deze op 19 september 2011 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. b. Met betrekking tot het aspect lichtinval wordt opgemerkt dat gezien de ligging van de woning en de nieuwbouw ten opzichte van de zon, de schaduwwerking van het te realiseren gebouw op de betreffende woning minimaal zal zijn. De woning is namelijk gelegen aan de noordwestzijde van het plangebied. c. De parkeerplaats op de supermarkt (het parkeerdek) ligt op ruim 30 meter achter de gevel aan de Duistervoordsewegzijde. Bovendien wordt aandacht besteed aan een groene inpassing van het parkeerdek. Dit betekent dat inkijk vanaf het parkeerdek in de tuin van de reclamant niet aan de orde is. Wel zou eventueel inkijk vanaf de balkons van het appartementengebouw kunnen ontstaan, het zal dan vermoedelijk gaan om de 3 bovenste appartementen, deze kunnen wellicht over de aanwezige beplanting heen kijken in de tuin van reclamanten. d. op grond van wettelijke eisen is onderzoek verricht naar wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en lawaaï veroorzaakt door het gebouw op de omgeving. Hierbij is geluid vanwege de balkons niet meegenomen in de berekening. Balkons maken onderdeel uit van de woningen en die worden niet beoordeeld als geluidsbron. e. De parkeerplaats/het parkeerdek ligt op ruim 30 meter achter de gevel aan de Duistervoordsewegzijde. Bovendien wordt aandacht besteed aan een groene inpassing van het parkeerdek. Dit betekent dat direct zicht vanuit de tuin op het parkeerdek niet aan de orde is.
2.	Ten aanzien van de Twellose Beek worden de volgende opmerkingen gegeven:	a Kap van bomen aan de Jachtlustweg is in het kader van de herontwikkeling van de betreffende locatie niet aan de orde.

	a. als er bomen moeten worden gekapt aan de Jachtlustweg ten behoeve van de eventuele verbreding van de Twellose Beek dan zijn reclamanten daar tegen, enerzijds vanwege aantasting van het woongenot, anderzijds omdat het een broed- en verblijfplaats is voor verschillende vogelsoorten. b. reclamanten zijn daarnaast tegen het 'geven van een stedelijk karakter' aan de Twellose Beek. c. reclamanten zijn tegen het plaatsen van een extra brug over de Twellose Beek, i.v.m. te verwachten drukte, hangjeugd en overlast.	b Door de concentratie van bebouwing wordt de beek juist meer zichtbaar en open. c Het realiseren van een extra brug is vooralsnog niet aan de orde, echter is een optie die eventueel kan worden ingevuld als blijkt dat er behoefte is aan een kortere directe verbinding tussen voorzieningen aan weerszijden van de beek.
3.	Ten aanzien van de bebouwingsgrens aan de zijde van de Duistervoordseweg wordt het volgende opgemerkt: Vraag is waar de bouwlijn, bebouwingsgrens van het gebouw aan de zijde van de Duistervoordseweg is gesitueerd. Indien de bebouwingsgrens op de zelfde lijn als de huidige bebouwing zal liggen, of zelfs nog voor de huidige bebouwing zal liggen, dan geven reclamanten aan daar problemen mee te hebben in verband met licht en uitzicht.	De bebouwingsgrens van het nieuwe gebouw nieuwbouw ligt aan zijde Duistervoordseweg (noordzijde gebouw) op de bebouwingsgrens van het huidige supermarktpand. Met betrekking tot de argumenten licht en uitzicht wordt verwezen naar het gestelde onder punt 1b.
4.	Reclamanten zouden graag zien dat een 30 km-zone gaat gelden voor de gehele Duistervoordseweg, gezien de verwachte en toenemende verkeersdruk. Als er echter verkeersdrempels of dergelijke maatregelen worden getroffen geven reclamanten aan daar ernstige bezwaren tegen te hebben in verband met geluidsoverlast vanwege optrekkend en afremmend verkeer.	De Duistervoordseweg is tot aan de centrumring een weg met een doorgaande functie. Volgens gemeentelijk beleid geldt op doorgaande wegen een maximumsnelheid van 50 km/u. Voor wegen met een duidelijk verblijfskarakter (zoals bijvoorbeeld woonstraten of het kernwinkelgebied) geldt een maximum snelheid van 30 km/u.
5.	Bovengenoemde argumenten leiden volgens reclamanten tot een waardevermindering van leefomgeving en registergoed. Voor deze waardevermindering wordt de gemeente aansprakelijk gehouden. Door overlast van bouwactiviteiten wordt het	Zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is kan gedurende een periode van 5 jaar een verzoek om planschadevergoeding worden ingediend. Op het moment dat een verzoek om planschadevergoeding wordt ingediend, wordt een extern bureau ingeschakeld om de claim te beoordelen. Hierbij is de vergelijking tussen de maximale mogelijkheden op basis van vigerend bestemmingsplan en de maximale mogelijkheden op basis van het nieuwe bestemmingsplan leidend.

	moeilijk/onmogelijk om de woning en praktijkruimte te verkopen/verhuren, danwel voor een goede prijs en binnen redelijke termijn (zijnde termijn en prijs zonder het plan Beekzone) te verkopen/verhuren.	
6.	Reclamanten behouden zich het recht voor om nadere bezwaren in te dienen, ook na verloop van termijnen.	Op de procedure met betrekking tot de totstandkoming van een bestemmingsplan is de openbare voorbereidingsprocedure uit de algemene wet bestuursrecht van toepassing. De termijnen uit deze wet zijn leidend.

Zienswijze 2 (2013-33536)		
	Zienswijze	Reactie
1	Reclamanten vrezen geluidsoverlast als gevolg van toename van vrachtverkeer (60 per week), alsmede extra (overig) verkeer, winkelwagens etc. Dit mede in relatie tot de openingstijden van de supermarkt. Aangegeven wordt dat ten aanzien van geluid eenzijdig naar het activiteitenbesluit is gekeken.	Op grond van wettelijke eisen is onderzoek verricht naar wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en lawaaï veroorzaakt door het gebouw op de omgeving. Naast toetsing aan het Activiteitenbesluit (milieuspoor) zijn ook overige geluiden zoals de maximale geluidsniveaus als gevolg van activiteiten gerelateerd aan het laden en lossen in de dagperiode inzichtelijk gemaakt (RO spoor). Deze zijn in het Activiteitenbesluit vrijgesteld van toetsing. Voor de bestaande woningen geldt dat kan worden voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. De maximale geluidsniveaus afkomstig van laad- en losactiviteiten veroorzaken geluidsniveaus van maximaal 74 dB(A). De supermarkt wordt bevoorrad door circa 6 vrachtwagens per dag en alleen gedurende de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur). Gezien het huidige gebiedseigen geluidsniveau afkomstig van onder andere de Duistervoordseweg en de Karel Doormanstraat wordt de verwachte toekomstige hinderbeleving als beperkt beoordeeld. Dit geldt ook voor het geluid afkomstig van verkeer als gevolg van de aantrekkende werking van de supermarkt
2	Daarnaast maken reclamanten zich grote zorgen over verkeerssituatie. Bij het verlaten van de losplaats is er onvoldoende overzicht om veiligheid te kunnen garanderen. Ook wordt er niet voldaan aan de richtlijnen van het CROW want het is onmogelijk om met een vrachtwagen de draaicirkel te kunnen halen waarbij deze op zijn eigen weghelft blijft. Hierbij wijzen reclamanten erop dat er een hoogteverschil moet worden overwonnen en lijkt er sprake te zijn van een hellingbaan.	Op de locatie is al tijden een supermarkt aanwezig geweest. Daarnaast is de Karel Doormanstraat onderdeel van de 'centrumring'; een verkeersring die verkeer van bezoekers en bevoorrading van en naar het winkelcentrum van Twello afwikkelt. Gezien de aard van de ingediende zienswijzen waaruit toch een grote zorg bestaat over de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, is een second opinion gevraagd ten aanzien van de de voorgestelde verkeersontsluiting. Goudappel Coffeng BV heeft deze second opinion uitgevoerd (zie bijlage, d.d. 3 oktober 2013) waarbij de kernvraag was: leidt de voorgestelde ontsluiting tot een verkeersveilige verkeersafwikkeling van de verkeersdeelnemers? De effecten van de beoogde herontwikkeling zijn beoordeeld binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig, waarin wordt gestreefd naar een evenwicht tussen de beoogde functie, de vormgeving van de weg en het gebruik dat hierop ten aanzien van de verkeersveiligheid acceptabel is. Daarnaast is de verkeersafwikkeling op de aansluiting van het parkeerterrein beoordeeld. Ten slotte zijn de rijcurves van het vrachtverkeer getoetst. De resultaten hiervan zijn, met betrekking tot de door u aangedragen onderwerpen, als volgt: Uit de verschillende analyses worden de volgende conclusies getrokken: ■ Een enkele aansluiting van het parkeerterrein op de openbare weg heeft voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. ■ De centrumring van Twello voldoet voor de voorkomende combinatie van vormgeving, functie en gebruik. De maximale autoverkeersintensiteit kan worden verwerkt.

		■ Het oprijdzicht vanaf de Duistervoordseweg, aan de zijde van de planontwikkeling, op de Karel Doormanstraat is voldoende om het kruispunt veilig op te rijden. ■ Fietsverkeer wordt hoofdzakelijk afgewikkeld via de Duistervoordseweg en Karel Doormanstraat. Beide wegen zijn voorzien van fietssuggestiestroken waarop het fietsverkeer voldoende veilig wordt afgewikkeld. ■ De bestaande fietsoversteek in de bocht Karel Doormanstraat – Michiel de Ruijterstraat is complex voor fietsers. Gezien de relatief lage snelheid en het goede uitzicht, wordt de situatie acceptabel geacht. Het effect van de supermarkt is bovendien beperkt. ■ Voetgangers maken hoofdzakelijk gebruik van de Duistervoordseweg en de Karel Doormanstraat. Beide wegen zijn voorzien van trottoirs. Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten wordt geconcludeerd dat de oversteekbaarheid goed is. Aanvullende maatregelen zijn hiervoor niet noodzakelijk. Een verbinding naar het Jachtlustplein is wenselijk.
3	Er zal een grote toename van verkeer zijn vanwege het aanleggen van 200 parkeerplaatsen waarbij het vrachtverkeer nog mee moet worden geteld.	Er worden 100 in plaats van 200 parkeerplaatsen aangelegd. De hoeveelheid verkeer die wordt gegenereerd door de herontwikkeling van supermarkt en appartementen is meegenomen bij de eerder genoemde second opinion.

Zienswijze 3 (2013-33742)		
	Zienswijze	Reactie
1	Reclamant kan zich vinden in de kern van de plannen, namelijk vervangende nieuwbouw waarin een supermarkt met appartementen worden gevestigd. Reclamant maakt zich echter zorgen over de verkeerssituatie die onvoldoende geregeld is. a. Er is onvoldoende oog voor toename van verkeer b. voor de bevoorrading van de supermarkt zullen grote vrachtwagens door de woonwijk moeten rijden. De wijk is daar niet op gebouwd. Dit leidt tevens tot gevaar voor de vele fietsende scholieren. Een en ander wordt onderbouwd met een drietal foto's: - de bocht M. de Ruyterstraat/Karel Doormanstraat leidt tot gevaarlijke situaties. - kruispunt Karel Doormanstraat / Raccordement / Duistervoordseweg wordt onveilig	Zie reactie onder zienswijze 2, 2^e punt. Daarnaast wordt opgemerkt dat situatie met betrekking tot De Barnte en het gebruik van deze weg als ontsluitingsroute door vrachtwagens, hoogst onwaarschijnlijk is. Deze weg is voor vrachtverkeer te smal. Het vrachtverkeer komt vanaf de Centrumring en heeft geen enkele reden om een afslaan beweging te maken door de Grote Barteldweg/Kleine Bartelsweg/De Barnte.

	- uit-/inrit van De Barnte naar de Karel Doormanstraat. Vrachtwagens kunnen binnendoor de supermarkt bereiken. Deze weg (De Barnte) is volstrekt ongeschikt voor vrachtwagens, zeker bij vroege bevoorrading	
--	--	--

	Zienswijze 4 ingediend buiten de termijn (2013-34329)	
	Zienswijze	Reactie
1	Reclamant geeft aan dat de beoogde herontwikkeling van de locatie een goede ontwikkeling is voor Twello. Echter, reclamant maakt zich zorgen over de sturing van verkeer en de verkeersveiligheid. a. Reclamant geeft aan in een kinderrijke omgeving te wonen, deze kinderen gaan in dit gebied naar school en spelen daar graag buiten met elkaar, met het toekomstige verkeer van de in-/uitrit van het parkeerterrein en de vele vrachtwagens per dag ziet reclamant dit ernstig in gevaar komen. b. in eerste instantie is er gesproken over een inrit aan de zijkant van het nieuwe complex, echter deze inrit komt nu recht tegenover de tuinen van De Barnte. Zowel personenauto's als vrachtwagens zullen dag in dag uit aan- en afrijden. c. vooral vrachtwagens zullen zich door een krappe bocht moeten zien te wurmen (Karel Doormanstraat / M. de Ruyterstraat). Deze bocht wordt nog gevaarlijker, niet alleen voor bewoners maar ook voor schoolgaande kinderen.	Ondanks dat deze zienswijze is ingediend buiten de termijn, is de zienswijze toch meegenomen in deze zienswijzennotitie. Voor een inhoudelijke reactie wordt verwezen naar het gestelde onder zienswijze 2, punt 2

3. Conclusies zienswijzen

1. Van de vier zienswijzen is één zienswijze ingediend buiten de formele termijn;
2. Naar aanleiding van de zienswijzen wordt de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. Dit heeft echter geen juridische consequenties. De regels en verbeelding worden naar aanleiding van de ingediende zienswijzen niet aangepast.