

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

ontwerpbestemmingsplan Lisidunahof te Leusden



Gemeente Leusden

Maart 2020



Inhoud

Inleiding.....	3
1. Zienswijze 1, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10924904.....	4
2. Zienswijze 2, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10991606.....	6
3. Zienswijze 3, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10936646.....	7
4. Zienswijze 4, mail 12 maart 2020, 14:20	7
Planwijzigingen.....	9
Bijlage 1: Verkeersonderzoek, d.d. 30 maart 2020	10
Bijlage 2: Stikstof berekening o.b.v. 837 mvt/etmaal.....	11
Bijlage 3: Zienswijzen (geanonimiseerd).....	12



Inleiding

Van 31 januari 2020 tot en met 12 maart 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan met verbrede reikwijdte 'Lisidunahof te Leusden' ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn was een ieder in de gelegenheid een zienswijze in te dienen.

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn in totaal vier zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Deze zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ontvangen, zodat deze ontvankelijk zijn.

In deze nota van zienswijzen zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

Deze nota van zienswijzen is geanonimiseerd, dit betreft ook de bijgevoegde originele zienswijzen.

Deze nota maakt onderdeel uit van het collegebesluit over het voorstel aan de gemeenteraad, hoe om te gaan met de zienswijzen en in welke mate deze aanleiding geven het bestemmingsplan Lisidunahof aan te passen.

1. Zienswijze 1, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10924904

1.1 Woon- en leefomgeving

Reclamant stelt dat het plan zal resulteren in een aanmerkelijke aantasting en inperking van het woon- en leefklimaat. Als gevolg van de realisatie van woonblok A in 4 bouwlagen zal veel uitzicht en privacy worden ontnomen en vanaf de balkons ontstaat direct zicht in de tuin.

Reactie:

De appartementen in woonblok A worden gerealiseerd op een kortste afstand van de woningen aan de Ruiterhorst van zo'n 45 meter. Om rekening te houden met de belangen van omwonenden is ervoor gekozen de bebouwing aan de zuidzijde een bouwlaag lager te maken (3 in plaats van 4 lagen). Hierdoor is de bebouwing minder hoog, komen er minder appartementen aan deze kant van het complex en wordt de vermindering van uitzicht en privacy beperkt. Ook is de Lisidunalaan tussen het plangebied en de woning van reclamant gelegen en is er/komt er een groene zone langs de Lisidunalaan, hetgeen zorgt voor een buffer. Vanwege de ruime afstand, het groene karakter van het gebied zijn wij van mening dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt van privacy en uitzicht.



Figuur 1: afstand tot bebouwing Ruiterhorst

1.2 Belangenafweging

Een visie op de zuidzijde van het gebied ontbreekt en de gemeente heeft slechts een minimale inzet geleverd om bewoners te betrekken. Reclamant is van mening dat zijn belang niet is betrokken bij de totstandkoming van het plan.

Reactie:

Het bestemmingsplan is op de gebruikelijke manier met grote zorgvuldigheid tot stand gekomen. Voor de informatievoorziening en overlegmomenten wordt verwezen naar paragraaf 6.2.1 van de toelichting. Er zijn meerdere informatiebijeenkomsten en gesprekken georganiseerd waar het plan is toegelicht aan belangstellenden en waar zij gelegenheid hebben gehad te reageren op de plannen. Naar aanleiding van de ontvangen reacties is het plan aangepast, o.a. door de bebouwing aan de zuidzijde met een bouwlaag te verlagen. Ook is op basis van nadere gesprekken met enkele bewoners invulling gegeven aan de wens om het terrein van Stichting Beweging 3.0 (dat buiten het plangebied ligt) meer parkachtig in te richten. Er is een uitgebreid participatietraject geweest met een brede afvaardiging van omwonenden, waarbij een integrale belangenafweging heeft geleid tot dit plan. Kortom, wij herkennen ons niet in de stelling dat het belang van reclamant niet is betrokken bij de totstandkoming van het plan.

1.3 Hoogbouw

Reclamant stelt dat bebouwing afwisselend in 3 en 4 bouwlagen niet past in de omgeving omdat er zowel aan de noord-, oost-, als zuidzijde geen hoogbouw aanwezig is in het gebied.

Reactie:

Het terrein kent een parkachtige/bosrijke structuur, waarin bouwblokken in diverse hoogte en massa een plek hebben gekregen. Zo ontstaat een afwisseling waarin gebouwen als objecten geplaatst zijn met daaromheen het plantsoen bestaande uit boomgroepen. De gebouwen bestaan uit een deels verdiepte plint (ten behoeve van de bergingen en een parkeervoorziening. Daarop zijn de woonverdiepingen voorzien. De plint wordt grotendeels middels grondlichamen gereduceerd en wordt zo onderdeel van de landschappelijke vormgeving van het terrein. De gebouwen die zijn voorzien zijn inderdaad aan te merken als woningbouw in gestapelde vorm maar deze kwalificeert zich in onze ogen niet als hoogbouw.

Weliswaar bevinden er zich in de omgeving ook lagere gebouwen, maar dat maakt niet dat de bebouwing in het plangebied uitsluitend zou mogen bestaan uit bebouwing met twee lagen en een kap. Wij streven daarbij een gevarieerd bebouwingsbeeld na en benutten de mogelijkheden te komen tot een afwisselend beeld waarbij alzijdige appartementengebouwen geplaatst zijn in een groene bosrijke omgeving.

Vanuit het oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik en de wens om voldoende betaalbare woonruimte te realiseren, is het planologisch en stedenbouwkundig aanvaardbaar om bebouwing mogelijk te maken van ten hoogste 4 woonlagen.

1.4 Verkeer

Volgens reclamant is het verkeersonderzoek dat aan het ontwerp ten grondslag ligt niet deugdelijk.

1. Er is ten onrechte geen piektijden meting verricht op de Lisidunalaan;
2. De berekening van de toekomstige verkeersgeneratie is onjuist.
3. Er is ten onrechte niet voorzien in een tweede ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied.

Reactie:

Mede naar aanleiding van de zienswijze van reclamant is de als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan door verkeerskundig adviesbureau Mobycon opgestelde verkeerskundige notitie gecorrigeerd en geactualiseerd in de nieuwe rapportage d.d. 30 maart 2020. Dit aangepaste advies onderschrijft de conclusies uit het ontwerpbestemmingsplan. De conclusie uit deze notitie wordt hieronder korthedshalve geciteerd.

Op basis van de uitgevoerde toetsing concluderen wij dat de realisatie van de woningen aan de Lisidunalaan voornamelijk op het westelijke gedeelte voor een stijging van de intensiteiten zorgt. Deze intensiteiten blijven echter ruim binnen de maximaal acceptabele intensiteiten. Ook bij de aansluiting van het fietspad op de Lisidunalaan zijn op basis van de intensiteiten geen problemen te verwachten.

Op basis van deze conclusie kan gesteld worden dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.

De huidige verkeerssituatie is zorgvuldig in kaart gebracht door middel van metingen over een langere periode. Deze metingen zijn representatief, doordat de niet relevante periode (de herfstvakantie) daarin buiten beschouwing is gelaten. Voor de vraag of er verkeerskundige

knelpunten dreigen te ontstaan, wordt gekeken naar de wegcapaciteit per etmaal. De verkeersmetingen worden dan ook per etmaal uitgedrukt.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het aantal verkeersbewegingen op het drukste moment (ten westen van de Twaalfmorgenlaan is dat tussen 14:00 uur en 16:00 uur) 55 voertuigen per uur bedroeg. Dit piekmoment valt buiten de spijstijden, waar gebruikelijk de hoogst gemeten verkeersbewegingen plaatsvinden in een woonwijk.

De door Mobycon berekende verkeersgeneratie (weekdaggemiddeld) bedraagt 500 in plaats van 505 verkeersbewegingen per etmaal. Dit is te verklaren doordat het aantal woningen is verhoogd van 52 naar 53, maar een norm is toegepast van 3,6 in plaats van 4,9 vervoersbewegingen per appartement, omdat het hier om sociale huurappartementen gaat in plaats van grondgebonden sociale huurwoningen. De verkeersgeneratie is berekend op basis van de gemiddelde kencijfers van CROW.

Gelet op de conclusie uit het rapport van Mobycon bestaat geen noodzaak voor de realisatie van een tweede ontsluiting. Het bestemmingsplan sluit een ontsluiting overigens niet uit.

1.5 Stikstof

Reclamant stelt dat door de onjuist bepaalde verkeersgeneratie bij het bepalen van de stikstofdepositie ook een onjuiste beoordeling is gemaakt van de verkeersgeneratie in de gebruiksfase.

Reactie:

Zoals hiervoor onder 1.4 uiteen is gezet, is de verkeersgeneratie door Mobycon opnieuw in kaart gebracht en bepaald op 555 mvt/etmaal. Dit is lager dan waar in het ontwerpbestemmingsplan vanuit is gegaan. Dit geeft dan ook geen aanleiding om een nieuwe stikstof berekening uit te voeren.

Om een beeld te scheppen over de invloed van de verkeersgeneratie op de stikstofdepositie, is een berekening uitgevoerd met de hoogst aangehouden factor van verkeersgeneratie per woning, namelijk 8,2 over 102 woningen = 837 mvt/etmaal. Ook uit deze berekening volgt dat er geen depositie groter dan 0,0 mol plaatsvindt op het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied (zie bijlage 2 bij deze nota).

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond waar het betreft de berekening van de verkeersgeneratie. Deze is door een verkeerskundig adviesbureau opnieuw in kaart gebracht. De conclusie van de deskundige onderschrijft dat *verkeer* niet aan de ontwikkeling in de weg staat. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

2. Zienswijze 2, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10991606

2.1 Woon- en leefomgeving

Zie de samenvatting onder 1.1

Reactie:

Zie de reactie onder 1.1

2.2 Hoogbouw

Zie de samenvatting onder 1.3

Reactie:

Zie de reactie onder 1.3

2.3 Verkeer

Zie de samenvatting onder 1.4

Reactie:

Zie de reactie onder 1.4

2.4 Stikstof

Zie de samenvatting onder 1.5

Reactie:

Zie de reactie onder 1.5

Conclusie

Zie de conclusie onder 1.

3. Zienswijze 3, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10936646**3.1 Verkeer**

Zie de samenvatting onder 1.4

Reactie:

Zie de reactie onder 1.4

3.2 Stikstof

Zie de samenvatting onder 1.5

Reactie:

Zie de reactie onder 1.5

Conclusie

Zie de conclusie onder 1.

4. Zienswijze 4, mail 12 maart 2020, 14:20**Wandel- en fietsbrug**

Reclamant is tegen de realisatie van het wandel- en fietsbruggetje over de sloot bij de Lisidunalaan omdat dit bezoekers zal uitnodigen om de auto aan de Ruiterhorst of Twaalfmorgenlaan te parkeren en te voet naar de plangebied te gaan.

Reactie:

Het door reclamant genoemde wandel- en fietsbruggetje is voorzien buiten het plangebied maakt geen onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan waartegen deze zienswijze is gericht.

Het bruggetje maakt onderdeel uit van de parkachtige inrichting van het terrein van Stichting Beweging 3.0 en is bedoeld om personeel en bezoekers in staat te stellen om het terrein eenvoudig te verlaten voor een wandeling in de omgeving.

Ten overvloede overwegen wij dat de parkeercapaciteit in het plangebied ruim voldoende is. Voor de woningen is voorzien in voldoende parkeren binnen het plangebied. Gelet daarop is het niet



waarschijnlijk dat bewoners of bezoekers ervoor zullen kiezen om hun auto op zo'n 100 meter van het plangebied aan de Twaalfmorgenlaan/Ruiterhorst te parkeren om te voet naar het gebied te komen.

Conclusie:

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan.

Planwijzigingen

Hieronder staan de planwijziging die worden voorgesteld, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Betreft	Wijziging
Toelichting, bijlage 10	Het aantal woningen in tabel 3 is aangepast, naar de definitieve plansituatie.
Idem	In tabel 4 zijn de gebruikte kerncijfers voor de sociale huurwoningen aangepast, aangezien hier kerncijfers voor grondgebonden woningen waren gehanteerd, terwijl er sprake is van alleen maar sociale huur appartementen.
Idem	Aan de hand van de hiervoor genoemde wijzigingen is de totale verkeersgeneratie aangepast.

Ambtshalve wijzigingen

Betreft	Wijziging
Regels, artikel 7.2.2, onder n.	De regeling duurzaamheid wordt aangepast aan de afspraken zoals verwoord in de toelichting (paragraaf 2.2.4).
Verbeelding	De verbeelding wordt aangepast, in het kader van een betere stedenbouwkundige uitwerking van de hoekkavel (gelegen tegenover gebouw C).



Bijlage 1: Verkeersonderzoek, d.d. 30 maart 2020



Notitie

Aan : Joost van der Aa (BRO)

C.c. : -

Van : Matthijs Dekker en Eelco Bos (Mobycon)

Betreft : Verkeerskundige onderbouwing Lisidunalaan in Leusden

Datum : 30 maart 2020

Kenmerk : 5775-M-E2

Inleiding

Op het perceel dat ten noorden van de Lisidunalaan gelegen is worden nieuwbouwwoningen gerealiseerd. Deze woningen zullen allemaal ontsloten worden via de Lisidunalaan.

Om de gevolgen van deze ontwikkeling voor de afwikkeling van het verkeer op de Lisidunalaan in beeld te brengen, hebben wij in opdracht van BRO een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie van deze nieuwbouw.

Uitgevoerde onderzoek

Voor de verkeerskundige toetsing hebben wij de volgende stappen doorlopen:

- Stap 1: In kaart brengen huidige intensiteiten
- Stap 2: Berekenen toekomstige verkeersgeneratie
- Stap 3: In kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling
- Stap 4: Toetsen huidige en toekomstige verkeersafwikkeling
- Stap 5: Beoordelen veiligheidssituatie fietspad einde Lisidunalaan

In deze stappen hebben wij ons gericht op het gedeelte van de Lisidunalaan tussen de Rossenberglaan en het fietspad aan het einde van de Lisidunalaan. In de volgende paragrafen beschrijven wij het uitgevoerde onderzoek, de resultaten en onze conclusies.

Stap 1: In kaart brengen huidige intensiteiten

Dit onderzoek heeft als doel om de invloed van de nieuwbouw op de Lisidunalaan in beeld te brengen. Hiervoor is het noodzakelijk om eerst de huidige situatie goed in beeld te hebben. Hiervoor zijn op twee punten op de Lisidunalaan de intensiteiten gemeten met telslangen. In figuur 1 staan de locaties van de telslangen als parse strepen weergegeven.



De resultaten van de tellingen staan in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 1 Resultaten telling tussen locatie nieuwbouw en Twaalfmorgenlaan

Tabel 2 Resultaten telling tussen Goudoeverlaan en Rossenberglaan

2



Soort woning	Aantal
Appartement- sociale huur	53
Appartement – beleggershuur	12
Appartement – koop	12
Twee-onder-één-kap	22
Vrijstaand	3
Totaal	102

Tabel 3 Aantal en soorten woningen plangebied

De verkeersgeneratie van de woningen baseren wij op de kencijfers van het CROW. Hierbij gaan we uit van de gemiddelde kencijfers. Als stedelijkheidsgraad is gekozen voor ‘matig stedelijk’ (stedelijkheidsgraad volgens het CBS) en als gebiedstype ‘rest bebouwde kom’. In onderstaande tabel wordt per soort woning uit het stedenbouwkundig plan aangegeven welke kencijfers gebruikt zijn en in welke verkeersgeneratie dat resulteert.

Soort woning	Gebruikte kencijfers	Verkeers- generatie per woning	Aantal woningen	Totale verkeers- generatie
Appartement- sociale huur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,6	53	191
Appartement – beleggershuur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,6	12	44
Appartement – koop	Koop, etage, midden	5,6	12	68
Twee-onder-één- kap	Koop, twee-onder- een-kap	7,8	22	172
Vrijstaand	Koop, vrijstaand	8,2	3	25
Totaal			102	500

Tabel 4 Verkeersgeneratie per type woning

Bovenstaande kengetallen resulteren in een gemiddelde verkeersgeneratie van 500 motorvoertuigen per weekdagemaal. Om de vermelde kencijfers om te rekenen naar gemiddelde verkeersgeneratie per werkdagemaal, dienen deze met een factor 1,11 vermenigvuldigd te worden (bron: CROW-publicatie 317). Dit komt neer op:

$$500 * 1,11 = 555 \text{ mvt per werkdagemaal}$$

Stap 3: In kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling

Al het extra gegenereerde verkeer zal via de Lisidunalaan rijden, omdat dit de enige ontsluiting is naar het omliggende wegennet. Voor de berekeningen van de toekomstige verkeersintensiteiten op de Lisidunalaan gaan wij er daarom vanuit dat 100% van zowel het vertrekkende als aankomende verkeer via de Lisidunalaan rijdt. In onderstaande tabellen worden de huidige intensiteiten, de extra gegenereerde verkeersbewegingen en de totale intensiteiten na oplevering van de woningen weergegeven.



Wegvak	Van	Naar	Huidige intensiteiten	Extra intensiteiten	Totaal toekomstige intensiteit
Lisidunalaan	Nieuwbouw-ontwikkeling	Twaalf-morgenlaan	240	278	518
Lisidunalaan	Twaalf-morgenlaan	Nieuwbouw-ontwikkeling	240	278	518
Totaal			480	556	1042

Tabel 5 Intensiteiten in mvt/etmaal tussen Twaalfmorgenlaan en fietspad aan einde Lisidunalaan

Wegvak	Van	Naar	Huidige intensiteiten	Extra intensiteiten	Totaal toekomstige intensiteit
Lisidunalaan	Goud-oeverlaan	Rossen-berglaan	642	278	920
Lisidunalaan	Rossen-berglaan	Goud-oeverlaan	648	278	926
Totaal			1290	556	1852

Tabel 6 Intensiteiten in mvt/etmaal tussen Goudoeverlaan en Rossenberglaan

Stap 4: Toetsen toekomstige verkeersafwikkeling

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor de maximale verkeersintensiteiten die vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid op verschillende wegcategorieën acceptabel worden geacht. Deze richtlijnen gebruiken wij als toetsingscriteria. Voor de Lisidunalaan hebben wij op basis van de richtlijnen van het CROW 4000 motorvoertuigen per etmaal als maximaal acceptabele intensiteiten vastgesteld.

Daarnaast hebben wij de volgende criteria aangehouden:

- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **< 80%** = de intensiteiten blijven ruim binnen de maximaal acceptabele intensiteiten; er is geen sprake van (leefbaarheids)knelpunt voor de omgeving.
- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **< 80 % – < 100 %** = de intensiteiten blijven nog binnen de maximaal acceptabele intensiteiten, maar bevinden zich in de buurt van het maximum; er kan sprake zijn van een beginnend (leefbaarheids)knelpunt voor de omgeving.
- Verhouding verkeersintensiteit versus maximaal acceptabele verkeersintensiteit = **100% of meer** = de intensiteiten overschrijden de maximaal acceptabele intensiteiten; er is sprake van een (leefbaarheids)knelpunt.

Tabel 7 en Tabel 8 geven de uitkomsten met en zonder de ontwikkeling van de woningen weer op basis van bovenstaande toetsingscriteria. Te zien is dat de intensiteiten op de Lisidunalaan binnen de maximaal acceptabele verkeersintensiteit blijven.

Wegvak	Van	Naar	Verhouding zonder ontwikkeling	Verhouding met ontwikkeling
Lisidunalaan	Nieuwbouw-ontwikkeling	Twaalfmorgenlaan	12,0%	25,9%
Lisidunalaan	Twaalfmorgenlaan	Nieuwbouw-ontwikkeling	12,0%	25,9%
Totaal			12,0%	25,9%

Tabel 7 Uitkomsten verkeerskundige toetsing wegvak tussen Twaalfmorgenlaan en fietspad aan einde Lisidunalaan

Wegvak	Van	Naar	Verhouding zonder ontwikkeling	Verhouding met ontwikkeling
Lisidunalaan	Goudoeverlaan	Rossenberglaan	32,1%	46,0%
Lisidunalaan	Rossenberglaan	Goudoeverlaan	32,4%	46,3%
Totaal			32,3%	46,2%

Tabel 8 Uitkomsten verkeerskundige toetsing wegvak tussen Goudoeverlaan en Rossenberglaan

Stap 5: Veiligheidssituatie fietspad

Aan het einde van de Lisidunalaan (waar de weg naar het noorden richting de nieuwbouwlocatie verder gaat) bevindt zich de aansluiting met een fietspad. In deze stap kijken we of de toekomstige intensiteiten van het autoverkeer en de intensiteiten van het fietsverkeer aanleiding geven tot maatregelen bij deze aansluiting.

Tijdens de tellingen van 15 oktober 2018 tot en met 4 november 2018 zijn (naast de intensiteiten van het autoverkeer) ook de intensiteiten van het fietsverkeer gemeten. In onderstaande tabel staan de gemiddelde etmaalintensiteiten voor een werkdag op het westelijke telpunt. Dit telpunt ligt het meest nabij de aansluiting.

Wegvak	Van	Naar	Gemiddelde werkdagintensiteit
Lisidunalaan	Nieuwbouw-ontwikkeling	Twaalfmorgenlaan	141
Lisidunalaan	Twaalfmorgenlaan	Nieuwbouw-ontwikkeling	160
Totaal			301

Tabel 9 Gemiddelde werkdagintensiteit fietsverkeer tussen Twaalfmorgenlaan en fietspad aan einde Lisidunalaan

Bij erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is het uitgangspunt dat het gemotoriseerd verkeer een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur heeft. Tot intensiteiten van 5000 motorvoertuigen en 750 fietsers per etmaal kan het verkeer gemengd gebruikmaken van de weg, waarbij de voorrang niet geregeld wordt¹.

¹ CROW publicatie 351 (Ontwerpwijzer fietsverkeer)



Volgens de ontwerpwijzer voor fietsverkeer van het CROW (publicatie 351) is er bij een intensiteit van 500 tot 2500 fietsers per etmaal wel sprake zijn van een hoofdfietsroute. Deze route heeft dan voor fietsers een stroomfunctie, wat reden kan zijn voor het instellen van een voorrangsregeling.

Op de aansluiting van het fietspad op de Lisidunalaan rijden ongeveer 300 fietsers en 1050 motorvoertuigen per etmaal. Uitgaande van de richtlijnen is het dus niet noodzakelijk om infrastructurele maatregelen te treffen of de voorrang op dit punt te regelen.

Omdat onduidelijkheid kan ontstaan over de voorrang dat het fietspad van rechts heeft op het verkeer dat vanaf de nieuwbouwlocatie komt, is het wel is het aan te bevelen om de aanwezigheid en de voorrang van het fietspad met bebording aan te kondigen voor het verkeer dat vanaf de nieuwbouwlocatie komt.

Conclusies

Op basis van de uitgevoerde toetsing concluderen wij dat de realisatie van de woningen aan de Lisidunalaan voornamelijk op het westelijke gedeelte voor een stijging van de intensiteiten zorgt. Deze intensiteiten blijven echter ruim binnen de maximaal acceptabele intensiteiten. Ook bij de aansluiting van het fietspad op de Lisidunalaan zijn op basis van de intensiteiten geen problemen te verwachten.

Op basis van deze conclusie kan gesteld worden dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.



Bijlage 2: Stikstof berekening o.b.v. 837 mvt/etmaal

**Aerius-berekening woningbouw Lisidunahof
Lisidunalaan te Leusden,
gemeente Leusden**



Datum : 30 maart 2020

Projectnummer : 211x09154

1. Aerius-berekening

Om op voorhand negatieve effecten op Natura-2000 gebieden vanwege stikstofdepositie uit te sluiten is een Aerius-berekening uitgevoerd voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. In deze toelichting wordt kort ingegaan op de invoergegevens, in de bijlagen zijn de AERIUS rapportages te vinden.

2. Aanlegfase

Op het terrein aan de Lisidunalaan worden nieuwe appartementen en woningen gebouwd. Bij deze bouw worden meerdere mobiele werktuigen gebruikt en vinden verkeersbewegingen plaats. Dit zorgt voor een emissie van stikstof. Deze emissie is berekend.

Mobiele werktuigen

Voor de inzet van mobiele werktuigen (bron 1) is uitgegaan van aangeleverde gegevens, waarbij het gemiddelde gebruik van de werktuigen per appartement en woning zijn vermenigvuldigd met het aantal te bouwen woningen en appartementen.

Mobiel werktuig	Bouwjaar	Brandstof	Draaiuren	Totale emissie (kg/j)
Hijskraan	Vanaf 2015	Diesel	1514	60,56
Boorstelling	Vanaf 2015	Diesel	63	7,0812
Graafmachine	Vanaf 2015	Diesel	214	7,704
Heistelling	Vanaf 2015	Diesel	202	10,1

Verkeer

Op basis van aangeleverde informatie zijn de volgende verkeersbewegingen ingevoerd:

Categorie verkeer	Aantal per jaar
Licht	7060
Middelzwaar vrachtverkeer	429
Zwaar vrachtverkeer	404

De verkeersbewegingen zijn gemodelleerd, waarbij een 'lus' is ingevoerd ter plaatse van het bouwterrein, om zo de voersbewegingen ter plaatse van de bouw mee te nemen. De lijn is naar de doorgaande weg 'Noorderinslag' getrokken (bron 2), waar het verkeer wordt opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Ook richting de Zwarteweg is een lijnbron getrokken (bron 3), waarbij de volledige verkeersgeneratie is meegenomen (terwijl dit in de realiteit een percentage betreft). Ook met deze invoer komt er uit de berekeningen geen resultaat hoger dan 0,00 mol/ha/j.

3. Gebruiksfas

Alle woningen, zowel de appartementen (bron 1 – 4) als de grondgebonden (bron 5 en 6), worden gasloos gerealiseerd en zorgen dan ook niet voor stikstofemissie.

De verkeersbewegingen die met het gebruik samenhangen zorgen hier echter wel voor. In tabel 1 is de verkeersgeneratie weergegeven op basis van kencijfers van het CROW. Dit resulteert in een totale verkeersgeneratie van 500 woningen. Voor vrachtwagenbewegingen is een percentage van 2% van de totale verkeersgeneratie aangehouden. De verkeersbewegingen zijn gemodelleerd, waarbij het totaal is ingevoerd vanaf het parkeerterrein gelegen in het noordoosten (verst gelegen vanaf openbare weg). Dit is niet realistisch, maar ingevoerd om een worst-case situatie weer te geven door een simpele weergave van de verkeersgeneratie. De lijn is naar de weg doorgaande weg 'Noorderinslag' getrokken, waar het verkeer wordt opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Ook richting de Zwarteweg is een lijnbron getrokken, waarbij de volledige verkeersgeneratie is meegenomen (terwijl dit in de realiteit een percentage betreft). Ook met deze invoer komt er uit de berekeningen geen resultaat hoger dan 0,00 mol/ha/j. Voor meer informatie verwijzen we u graag naar de bijgevoegde AERIUS rapportage.

Soort woning	Gebruikte kencijfers	Verkeersgeneratie per woning	Aantal woningen	Totale verkeersgeneratie
Appartement-sociale huur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,6	53	191
Appartement – beleggershuur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,6	12	44
Appartement – koop	Koop, etage, midden	5,6	12	68
Twee-onder-één-kap	Koop, twee-onder-één-kap	7,8	22	172
Vrijstaand	Koop, vrijstaand	8,2	3	25
Totaal			102	500

Tabel 1: Verkeersgeneratie, bron: Verkeerskundige onderbouwing Lisidunalaan in Leusden, Mobycon, 30 maart 2020

Marge stikstof gebruiksfas

Om een beeld te krijgen van de marge die er bestaat qua stikstofemissie voordat er een rekenresultaat ontstaat waarbij de stikstofdepositie uitkomt boven de 0,00 is een aanvullende berekening uitgevoerd. Daarbij is het hoogste kencijfer (8,2 vrijstaande koopwoning), toegepast voor alle woningen. Daarmee wordt de verkeersgeneratie bij 102 woningen: $8,2 \text{ keer } 102 = 837 \text{ mvt/etmaal}$.

Ook met deze invoer komt er uit de berekeningen geen resultaat hoger dan 0,00 mol/ha/j. Voor meer informatie verwijzen we u graag naar de bijgevoegde AERIUS rapportage.

4. Resultaat en conclusie

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er bij zowel de aanlegfas als de gebruiksfas geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura-2000 gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Gebruiksfase
maximale verkeersgeneratie (marge)

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
BRO	Lisidunalaan, - Leusden

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Lisidunalaan	RkQgzSNZcFso

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
30 maart 2020, 12:38	2019	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	141,26 kg/j
NH ₃	7,40 kg/j

Resultaten

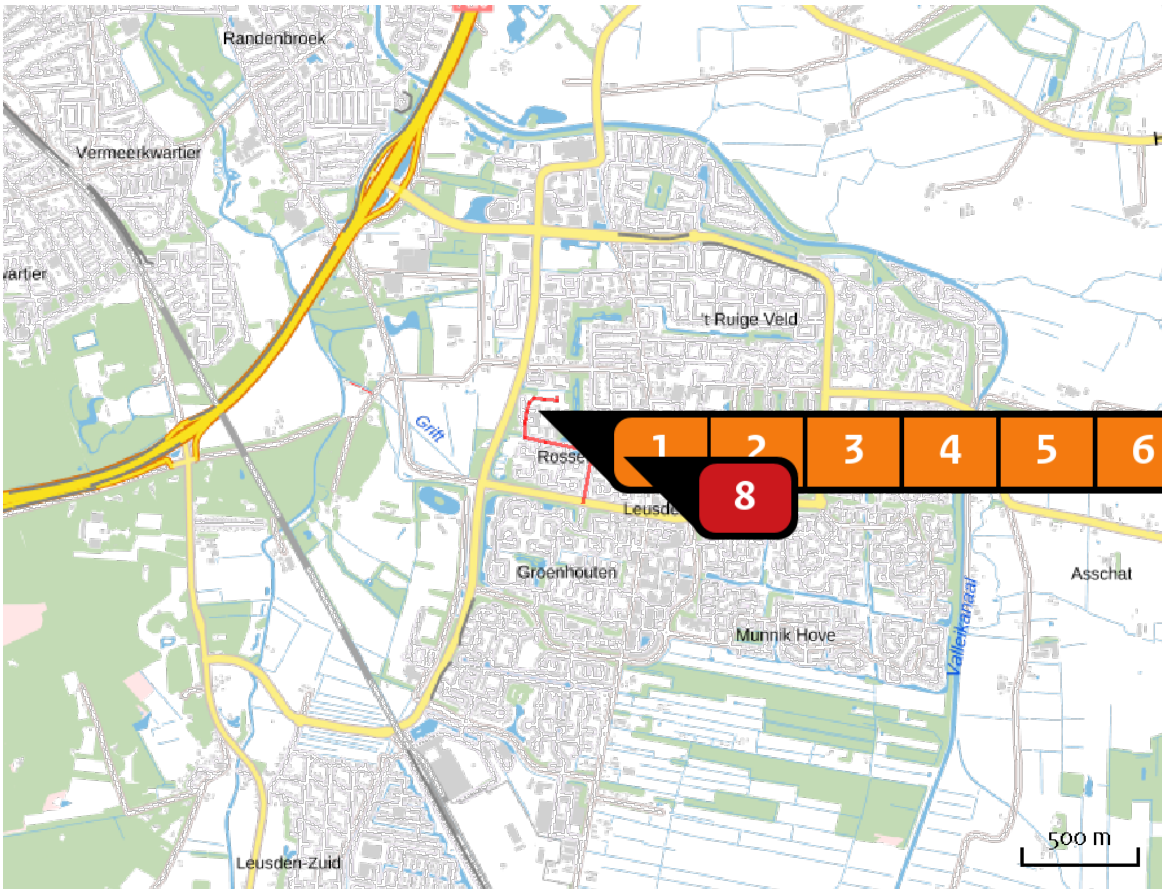
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Gebruiksfasen woningen Lisidunahof (verkeersbewegingen)

Locatie
Situatie 1

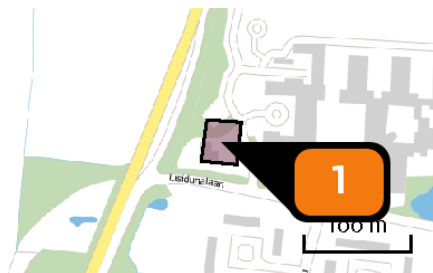


Emissie
Situatie 1

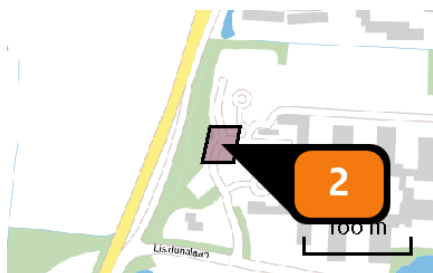
Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
2	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
3	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
4	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
5	Grondgebonden woningen Wonen en Werken Woningen	-	-
6	Grondgebonden woningen Wonen en Werken Woningen	-	-

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	 Verkeer Noorderinslag Wegverkeer Binnen bebouwde kom	5,62 kg/j	107,22 kg/j
	 Verkeer Zwarteweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,78 kg/j	34,04 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



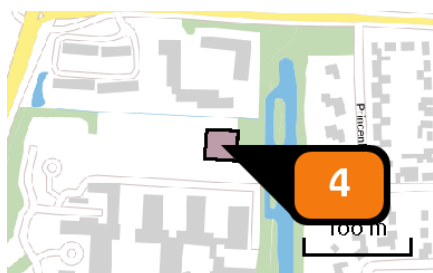
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157156, 460793
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



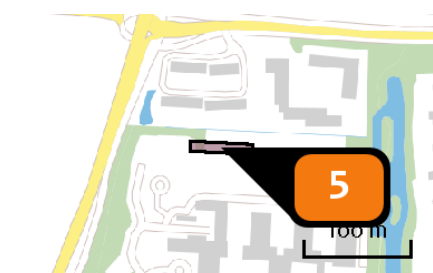
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157170, 460856
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



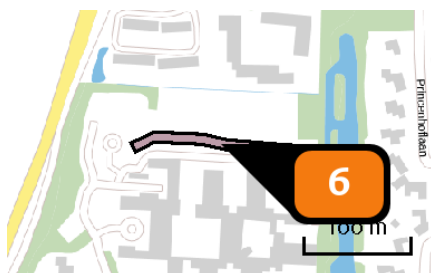
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157184, 460912
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



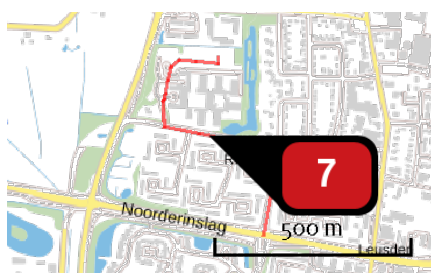
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157347, 460919
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



Naam Grondgebonden woningen
Locatie (X,Y) 157247, 460933
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie

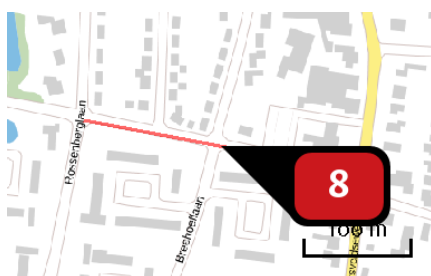


Naam	Grondgebonden woningen
Locatie (X,Y)	157291, 460897
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	0,2 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie



Naam	Verkeer Noorderinslag
Locatie (X,Y)	157299, 460724
NOx	107,22 kg/j
NH3	5,62 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	837,0 / etmaal	NOx NH3	92,28 kg/j 5,43 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10,0 / etmaal	NOx NH3	14,94 kg/j < 1 kg/j



Naam	Verkeer Zwarteweg
Locatie (X,Y)	157609, 460663
NOx	34,04 kg/j
NH3	1,78 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	837,0 / etmaal	NOx NH3	29,29 kg/j 1,73 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10,0 / etmaal	NOx NH3	4,74 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS [versie 2019A_20200327_c5ea8671e4](#)

Database [versie 2019A_20200327_c5ea8671e4](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Gebruiksfase
gemiddelde verkeersgeneratie

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
BRO	Lisidunalaan, - Leusden

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Lisidunalaan	RsyjE3GUiZqo

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
30 maart 2020, 12:40	2019	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	92,31 kg/j
NH ₃	4,52 kg/j

Resultaten

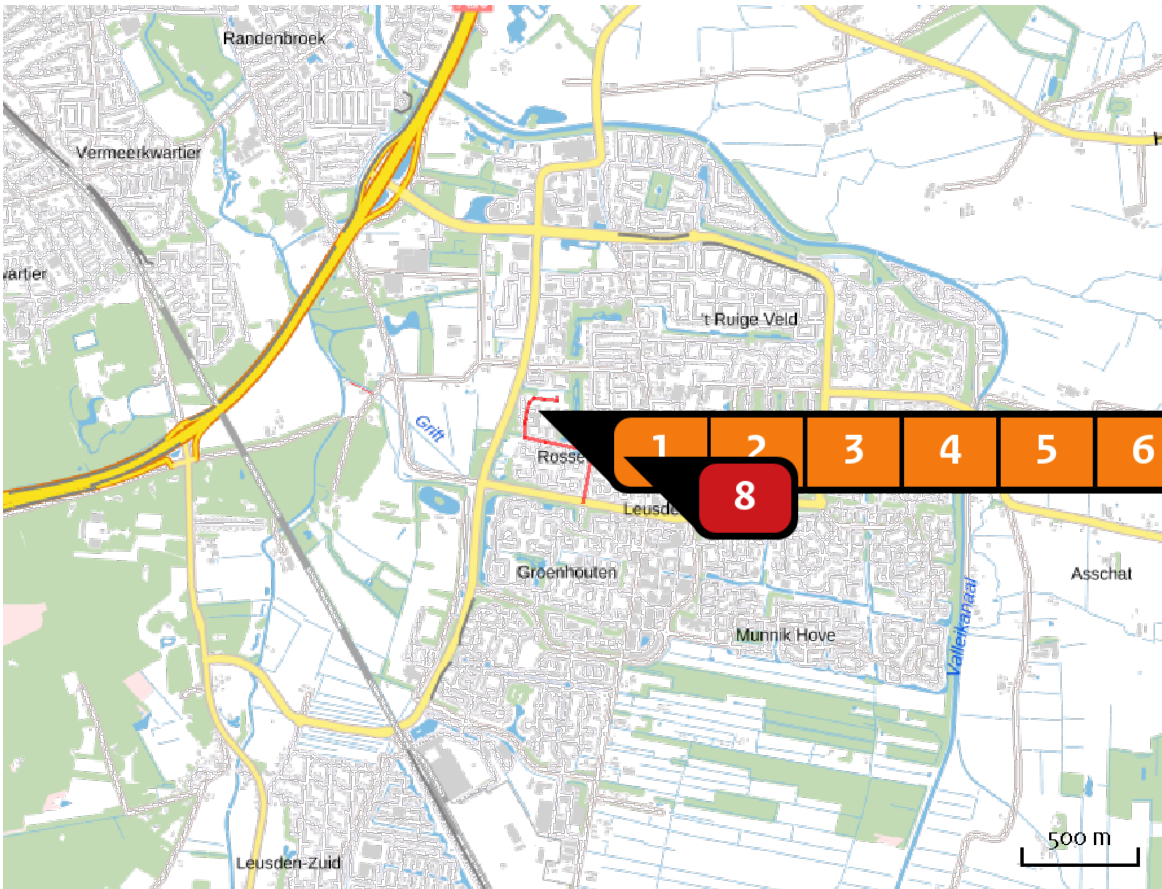
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Gebruiksfasen woningen Lisidunahof (verkeersbewegingen)

Locatie
Situatie 1

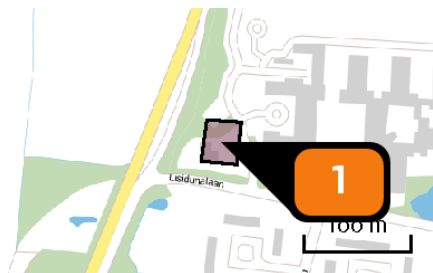


Emissie
Situatie 1

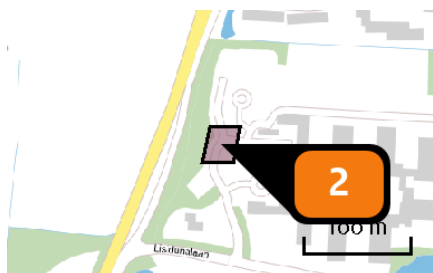
Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
2	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
3	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
4	Appartementen Wonen en Werken Woningen	-	-
5	Grondgebonden woningen Wonen en Werken Woningen	-	-
6	Grondgebonden woningen Wonen en Werken Woningen	-	-

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	 Verkeer Noorderinslag Wegverkeer Binnen bebouwde kom	3,43 kg/j	70,07 kg/j
	 Verkeer Zwarteweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,09 kg/j	22,24 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



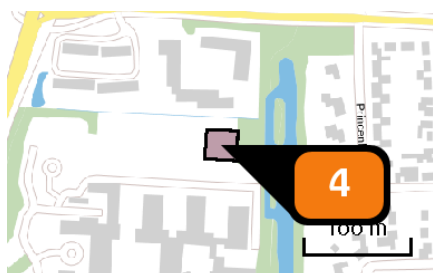
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157156, 460793
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



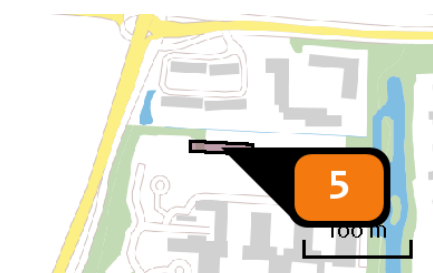
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157170, 460856
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



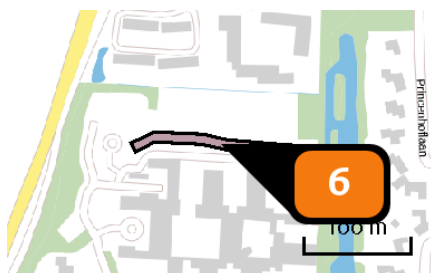
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157184, 460912
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



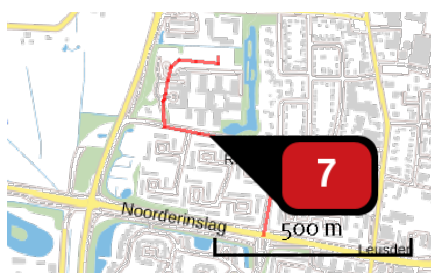
Naam Appartementen
Locatie (X,Y) 157347, 460919
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie



Naam Grondgebonden woningen
Locatie (X,Y) 157247, 460933
Uitstoothoogte 1,0 m
Oppervlakte 0,1 ha
Spreiding 0,5 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie

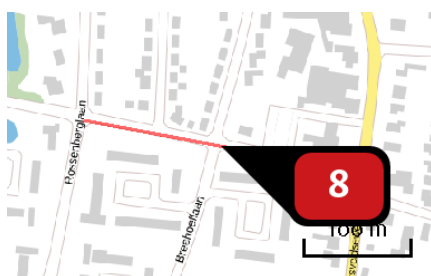


Naam	Grondgebonden woningen
Locatie (X,Y)	157291, 460897
Uitstoothoogte	1,0 m
Oppervlakte	0,2 ha
Spreiding	0,5 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie



Naam	Verkeer Noorderinslag
Locatie (X,Y)	157299, 460724
NOx	70,07 kg/j
NH3	3,43 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	500,0 / etmaal	NOx NH3	55,13 kg/j 3,25 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10,0 / etmaal	NOx NH3	14,94 kg/j < 1 kg/j



Naam	Verkeer Zwarteweg
Locatie (X,Y)	157609, 460663
NOx	22,24 kg/j
NH3	1,09 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	500,0 / etmaal	NOx NH3	17,50 kg/j 1,03 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10,0 / etmaal	NOx NH3	4,74 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS [versie 2019A_20200327_c5ea8671e4](#)

Database [versie 2019A_20200327_c5ea8671e4](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>



Bijlage 3: Zienswijzen (geanonimiseerd)

AANGETEKEND EN PER E-MAIL VERSTUURD

Gemeente Leusden
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 150
3830 AD LEUSDEN

Contactpersoon

Datum 11 maart 2020
Ons kenmerk 798/10924904

Per e-mail vooruit: gemeente@leusden.nl

Onderwerp: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Lisidunahof te Leusden

Geachte heer/mevrouw,

Namens mijn cliënt, de heer [REDACTED], wonende te (3833 WE) Leusden aan de Ruiterhorst [REDACTED], hierna te noemen cliënt, dien ik een zienswijze in, gericht tegen het op 31 januari 2020 door uw gemeente als ontwerp ter inzage gelegde bestemmingsplan Lisidunahof (hierna: 'het ontwerp').

Gedurende de inzagetermijn, die loopt van 31 januari 2020 tot en met 12 maart 2020, kunnen zienswijzen worden ingediend. Cliënt maakt gebruik van die mogelijkheid nu hij zich niet kan verenigen met dit ontwerp. Cliënt meent dat deze zienswijze ertoe dient te leiden dat het voorliggend ontwerp niet zonder aanpassing wordt vastgesteld.



Woon- en leefomgeving

Wanneer het plan doorgang vindt wordt cliënt geconfronteerd met een aanmerkelijke inperking en aantasting van zijn woon- en leefomgeving. Cliënt geeft aan dat door de realisatie van woonblok A van 4 woonlagen hem veel privacy en uitzicht wordt ontnomen. Door de komst van de balkons van het woonblok A ontstaat direct zicht in zijn tuin. Cliënt woont al een aantal jaren met heel veel plezier aan de Ruiterhorst en dat wil hij graag zo houden.

Naar mening van cliënt hebt u onvoldoende gekeken naar zijn belangen.

Belangenafweging

Cliënt heeft zich bij de ontwikkeling van het ontwerp actief opgesteld. Na het doorlezen van het locatieperspectief Lisidunahof d.d. 14 juni 2018 is vast komen te staan dat een visie op het gebied vanuit Zuidzijde ontbrak. Het ontbreken van een visie met betrekking tot de zuidzijde is erkend en cliënt was in de veronderstelling dat samen met de bewoners van de Zuidzijde dit probleem opgepakt zou worden. Helaas is dit niet het geval. Per brief van 23 september 2019 heeft cliënt verzocht zijn belangen als bewoner aan de zuidzijde van het ontwerp alsnog te betrekken bij de ontwikkeling van het ontwerp (zie bijlage). Verder is op verzoek van cliënt aan hem de anterieure overeenkomst toegezonden. Ook deze informatie is moeizaam verkregen. Voor cliënt bevestigt dit opnieuw de minimale inzet van de gemeente om bewoners te betrekken bij de ontwikkeling van het ontwerp.

Gelet op het voorgaande is cliënt dan ook van mening dat zijn belangen niet zijn betrokken bij de ontwikkeling van het ontwerp.

Hoogbouw

In het ontwerp worden vier bouwblokken gerealiseerd. Het gaat om bouwblokken waarbij de hoogte van de gebouwen afwisselt van 4 en 3 woonlagen in hoogte. Cliënt stelt zich op het standpunt dat hoogbouw niet past binnen het karakter van de omgeving. Zowel aan de noordzijde, oostzijde als aan de zuidzijde is geen enkele hoogbouw aanwezig.

Verkeer

Om de gevolgen van deze ontwikkeling voor de afwikkeling van het verkeer op de Lisidunalaan in beeld te brengen is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie van het ontwerp.

a. In kaart brengen huidige intensiteiten; meting piektijden

Om de invloed van het ontwerp op het Lisidunalaan in beeld te brengen is de intensiteit op het Lisidunalaan gemeten met telsingen. Cliënt is van mening dat voor de beoordeling van de huidige intensiteit op de Lisidunalaan een piektijden meting toegepast moet worden. Dit standpunt is

meerdere malen aangevoerd en besproken door omwonenden. Ondanks meerdere toezeggingen heeft bij het ontwerp geen (nieuw) verkeersdeskundige onderbouwing met piektijden meting plaatsgevonden.

b. Berekening toekomstige verkeersgeneratie onjuist

Voor de verkeersdeskundige toetsing is bij het berekenen toekomstige verkeersgeneratie niet uitgegaan van de juiste totale verkeersgeneratie per soort woning. Bij het soort woning 'appartement - sociale huur' is gebruik gemaakt van de verkeersgeneratie per woning 4,9. Hierdoor zou de totale verkeersgeneratie uitkomen op 196 (afbeelding 2). Dit is onjuist.

Soort woning	Gebruikte kencijfers	Verkeers-generatie per woning	Aantal woningen	Totale verkeers-generatie
Appartement-sociale huur	Huurhuis, sociale huur	4,9	52	196
Appartement – beleggershuur	Huur, etage, midden/goedkoop	3,6	12	44
Appartement – koop	Koop, etage, midden	5,6	12	68
Twee-onder-één-kap	Koop, twee-onder-één-kap	7,8	20	156
Vrijstaand	Koop, vrijstaand	8,2	5	41
Totaal			101	505

Afbeelding 2

Indien het aantal woningen 'appartement – sociale huur' van 52 correct wordt vermenigvuldigd met de verkeersgeneratie van 4,9 per woning is de totale verkeersgeneratie 255 (254,8). Dit is een beduidend hoger aantal en heeft hierdoor ook invloed op het totaal. De wijziging zorgt ervoor dat er sprake is van een gemiddelde verkeersgeneratie van 564 motorvoertuigen per weekdagemaal. Per werkdag etmaal komt dit uit op 626 motorvoertuigen per werkdagemaal.

c. Lisidunalaan als enige ontsluiting

In het ontwerp moet al het verkeer via de Lisidunalaan rijden, omdat dit de enige ontsluiting is naar het omliggende wegennet. De stijging van het wegverkeer staat vast en cliënt is dan ook van mening dat een tweede ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied noodzakelijk is.

Stikstof

Aansluitend op het eerder genoemde is als gevolg van de extra verkeersdrukte sprake van toenemende stikstofuitstoot. Dit is onjuist beoordeeld nu in het onderdeel gebruiksfase ook gerekend is met een onjuiste totale verkeersgeneratie voor 'appartement – sociale huur'.

Cliënt verzoekt u de zienswijze toe te passen

Cliënt hoopt dat u hierin aanleiding zult zien om aanpassingen aan het plan te doen teneinde te komen tot een plan waarbinnen ook de belangen van cliënt bij een goed woon- en leefklimaat voldoende worden gewaarborgd. Cliënt behoudt zich het recht voor om de zienswijze nader aan te vullen met gegevens, feiten en omstandigheden.

Heeft u vragen?

Indien er naar aanleiding van deze zienswijze vragen zijn kunt u met mij contact opnemen. Ik ben te bereiken via het bovenaan deze brief genoemde telefoonnummer of e-mailadres.

Met vriendelijke groet.



Rechtshulpverlener
Consument, wonen en bestuur

AANGETEKEND EN PER E-MAIL VERSTUURD

Gemeente Leusden
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 150
3830 AD LEUSDEN

Contactpersoon

Datum 11 maart 2020
Ons kenmerk 798/10991606

Per e-mail vooruit: gemeente@leusden.nl

Onderwerp: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Lisidunahof te Leusden

Geachte heer/mevrouw,

Namens mijn cliënt, de heer [REDACTED], wonende te (3833 WE) Leusden aan de Ruiterhorst [REDACTED], hierna te noemen cliënt, dien ik een zienswijze in, gericht tegen het op 31 januari 2020 door uw gemeente als ontwerp ter inzage gelegde bestemmingsplan Lisidunahof (hierna: 'het ontwerp').

Gedurende de inzagetermijn, die loopt van 31 januari 2020 tot en met 12 maart 2020, kunnen zienswijzen worden ingediend. Cliënt maakt gebruik van die mogelijkheid nu hij zich niet kan verenigen met dit ontwerp. Cliënt meent dat deze zienswijze ertoe dient te leiden dat het voorliggend ontwerp niet zonder aanpassing wordt vastgesteld.



Woon- en leefomgeving

Wanneer het plan doorgang vindt wordt cliënt geconfronteerd met een aanmerkelijke inperking en aantasting van zijn woon- en leefomgeving. Cliënt geeft aan dat door de realisatie van woonblok A van 4 woonlagen hem veel privacy en uitzicht wordt ontnomen. Door de komst van de balkons van het woonblok A ontstaat direct zicht in de tuin van cliënt. Cliënt woont 21 jaar met heel veel plezier aan de Ruiterhorst en dat wil hij graag zo houden.

Naar mening van cliënt hebt u onvoldoende gekeken naar zijn belangen.

Hoogbouw

In het ontwerp worden vier bouwblokken gerealiseerd. Het gaat om bouwblokken waarbij de hoogte van de gebouwen afwisselt van 4 en 3 woonlagen in hoogte en een maximale bouwhoogte van 16 meter. Cliënt stelt zich op het standpunt dat hoogbouw niet past binnen het karakter van de omgeving. Zowel aan de noordzijde, oostzijde als aan de zuidzijde is geen enkele hoogbouw aanwezig.

Verkeer

Om de gevolgen van deze ontwikkeling voor de afwikkeling van het verkeer op de Lisidunalaan in beeld te brengen is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie van het ontwerp.

a. In kaart brengen huidige intensiteiten; meting piektijden

Om de invloed van het ontwerp op het Lisidunalaan in beeld te brengen is de intensiteit op het Lisidunalaan gemeten met telslangen. Cliënt is van mening dat voor de beoordeling van de huidige intensiteit op de Lisidunalaan een piektijden meting toegepast moet worden. Dit standpunt is meerdere malen aangevoerd en besproken door omwonenden. Ondanks meerdere toezeggingen heeft bij het ontwerp geen (nieuw) verkeersdeskundige onderbouwing met piektijden meting plaatsgevonden.

b. Berekening toekomstige verkeersgeneratie onjuist

Voor de verkeersdeskundige toetsing is bij het berekenen toekomstige verkeersgeneratie niet uitgegaan van de juiste totale verkeersgeneratie per soort woning. Bij het soort woning 'appartement - sociale huur' is gebruik gemaakt van de verkeersgeneratie per woning 4,9. Hierdoor zou de totale verkeersgeneratie uitkomen op 196 (afbeelding 2). Dit is onjuist.

Soort woning	Gebruikte kencijfers	Verkeers- generatie per woning	Aantal woningen	Totale verkeers- generatie
Appartement- sociale huur	Huurhuis, sociale huur	4,9	52	196
Appartement – beleggershuur	Huur, etage, midden/goedkoop	3,6	12	44
Appartement – koop	Koop, etage, midden	5,6	12	68
Twee-onder-één- kap	Koop, twee-onder- één-kap	7,8	20	156
Vrijstaand	Koop, vrijstaand	8,2	5	41
Totaal			101	505

Afbeelding 2

Indien het aantal woningen 'appartement – sociale huur' van 52 correct wordt vermenigvuldigd met de verkeersgeneratie van 4,9 per woning is de totale verkeersgeneratie 255 (254,8). Dit is een beduidend hoger aantal en heeft hierdoor ook invloed op het totaal. De wijziging zorgt ervoor dat er sprake is van een gemiddelde verkeersgeneratie van 564 motorvoertuigen per weekdagemaal. Per werkdag etmaal komt dit uit op 626 motorvoertuigen per werkdagemaal.

c. Lisidunalaan als enige ontsluiting

In het ontwerp moet al het verkeer via de Lisidunalaan rijden, omdat dit de enige ontsluiting is naar het omliggende wegennet. De stijging van het wegverkeer staat vast en cliënt is dan ook van mening dat een tweede ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied noodzakelijk is.

Stikstof

Aansluitend op het eerder genoemde is als gevolg van de extra verkeersdrukte sprake van toenemende stikstofuitstoot. Dit is onjuist beoordeeld nu in het onderdeel gebruiksfase ook gerekend is met een onjuiste totale verkeersgeneratie voor 'appartement – sociale huur'.

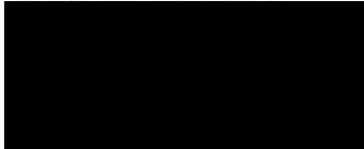
Cliënt verzoekt u de zienswijze toe te passen

Cliënt hoopt dat u hierin aanleiding zult zien om aanpassingen aan het plan te doen teneinde te komen tot een plan waarbinnen ook de belangen van cliënt bij een goed woon- en leefklimaat voldoende worden gewaarborgd. Cliënt behoudt zich het recht voor om de zienswijze nader aan te vullen met gegevens, feiten en omstandigheden.

Heeft u vragen?

Indien er naar aanleiding van deze zienswijze vragen zijn kunt u met mij contact opnemen. Ik ben te bereiken via het bovenaan deze brief genoemde telefoonnummer of e-mailadres.

Met vriendelijke groet



Rechtshulpverlener

Consument, wonen en bestuur

AANGETEKEND EN PER E-MAIL VERSTUURD

Gemeente Leusden
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 150
3830 AD LEUSDEN

Contactpersoon

Datum 11 maart 2020
Ons kenmerk 798/10936646

Per e-mail vooruit: gemeente@leusden.nl

Onderwerp: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Lisidunahof te Leusden

Geachte heer/mevrouw,

Namens mijn cliënte, mevrouw [REDACTED], wonende te (3833 WE) Leusden aan de Ruiterhorst [REDACTED], hierna te noemen cliënte, dien ik een zienswijze in, gericht tegen het op 31 januari 2020 door uw gemeente als ontwerp ter inzage gelegde bestemmingsplan Lisidunahof (hierna: 'het ontwerp').

Gedurende de inzagetermijn, die loopt van 31 januari 2020 tot en met 12 maart 2020, kunnen zienswijzen worden ingediend. Cliënte maakt gebruik van die mogelijkheid nu hij zich niet kan verenigen met dit ontwerp. Cliënte meent dat deze zienswijze ertoe dient te leiden dat het voorliggend ontwerp niet zonder aanpassing wordt vastgesteld.



Afbeelding 1

Verkeer

Om de gevolgen van deze ontwikkeling voor de afwikkeling van het verkeer op de Lisidunalaan in beeld te brengen is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie van het ontwerp.

a. In kaart brengen huidige intensiteiten; meting piektijden

Om de invloed van het ontwerp op het Lisidunalaan in beeld te brengen is de intensiteit op het Lisidunalaan gemeten met telslangen. Cliënte is van mening dat voor de beoordeling van de huidige intensiteit op de Lisidunalaan een piektijden meting toegepast moet worden. Dit standpunt is meerdere malen aangevoerd en besproken door omwonenden. Ondanks meerdere toezeggingen heeft bij het ontwerp geen (nieuw) verkeersdeskundige onderbouwing met piektijden meting plaatsgevonden.

b. Berekening toekomstige verkeersgeneratie onjuist

Voor de verkeersdeskundige toetsing is bij het berekenen toekomstige verkeersgeneratie niet uitgegaan van de juiste totale verkeersgeneratie per soort woning. Bij het soort woning 'appartement - sociale huur' is gebruik gemaakt van de verkeersgeneratie per woning 4,9. Hierdoor zou de totale verkeersgeneratie uitkomen op 196 (afbeelding 2). Dit is onjuist.

Soort woning	Gebruikte kencijfers	Verkeers-generatie per woning	Aantal woningen	Totale verkeers-generatie
Appartement-sociale huur	Huurhuis, sociale huur	4,9	52	196
Appartement – beleggershuur	Huur, etage, midden/goedkoop	3,6	12	44
Appartement – koop	Koop, etage, midden	5,6	12	68
Twee-onder-één-kap	Koop, twee-onder-één-kap	7,8	20	156
Vrijstaand	Koop, vrijstaand	8,2	5	41
Totaal			101	505

Afbeelding 2

Indien het aantal woningen 'appartement – sociale huur' van 52 correct wordt vermenigvuldigd met de verkeersgeneratie van 4,9 per woning is de totale verkeersgeneratie 255 (254,8). Dit is een beduidend hoger aantal en heeft hierdoor ook invloed op het totaal. De wijziging zorgt ervoor dat

er sprake is van een gemiddelde verkeersgeneratie van 564 motorvoertuigen per weekdagetmaal. Per werkdag etmaal komt dit uit op 626 motorvoertuigen per werkdagetmaal.

c. Lisidunalaan als enige ontsluiting

In het ontwerp moet al het verkeer via de Lisidunalaan rijden, omdat dit de enige ontsluiting is naar het omliggende wegennet. De stijging van het wegverkeer staat vast en cliënte is dan ook van mening dat een tweede ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied noodzakelijk is.

Stikstof

Aansluitend op het eerder genoemde is als gevolg van de extra verkeersdrukte sprake van toenemende stikstofuitstoot. Dit is onjuist beoordeeld nu in het onderdeel gebruiksfase ook gerekend is met een onjuiste totale verkeersgeneratie voor *'appartement – sociale huur'*.

Cliënte verzoekt u de zienswijze toe te passen

Cliënte hoopt dat u hierin aanleiding zult zien om aanpassingen aan het plan te doen teneinde te komen tot een plan waarbinnen ook de belangen van cliënte bij een goed woon- en leefklimaat voldoende worden gewaarborgd. Cliënte behoudt zich het recht voor om de zienswijze nader aan te vullen met gegevens, feiten en omstandigheden.

Heeft u vragen?

Indien er naar aanleiding van deze zienswijze vragen zijn kunt u met mij contact opnemen. Ik ben te bereiken via het bovenaan deze brief genoemde telefoonnummer of e-mailadres.

Met vriendelijke groet.



Rechtshulpverlener
Consument, wonen en bestuur

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 12 maart 2020 14:20

Aan: Gemeente Leusden <Gemeente@leusden.nl>

Onderwerp: zienswijze voor ontwerpbestemmingsplan 'Lisidunahof'

Geachte heer van Beurden,

Tegen het wandel- fietsbruggetje over de sloot langs de Lisidunalaan, bijna tegenover de Twaalfmorgenlaan, heb ik bezwaar om de volgende reden: Het nodigt mensen, die hun auto vlakbij de Lisidunahof willen parkeren, uit, om dit niet op het daartoe ingerichte parkeerterrein te doen.

Veel makkelijker is het om de auto op de Twaalfmorgenlaan of op de Ruiterhorst te zetten en dan via het bruggetje naar de bestemming te lopen. Dit mede, doordat het best wel zal voorkomen dat het parkeerterrein vol is, en het dan, gezien het gemanoeuvreren op de beperkte ruimte, nogal tijd en moeite kost om weer terug te rijden en de auto alsnog in de wijk te plaatsen. Dus is het efficiënter om rechtstreeks de wijk in te rijden om daar te parkeren en via de makkelijke en korte ingang (bruggetje) naar de bestemming te gaan.

Groetend,

[REDACTED]

Ruiterhorst [REDACTED]

3833WE Leusden