

Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Van der Looskwartier'

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 22 juni tot en met 3 augustus 2022 ter inzage gelegen. Er zijn acht zienswijzen ontvangen.

1. Ingediend	(Samenvatting) zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan?
25.07.2022 Bewoner Theresiastraat	a. Indiener vraagt of er voldoende groen terugkomt en wie het groen gaat onderhouden.	Met de nieuwbouw wordt rekening gehouden met veel ruimte voor groen en wordt het landschappelijk karakter van het gebied versterkt. Het stedenbouwkundig plan voorziet in openbaar groen waarin 33 nieuwe bomen worden geplant. Als bewoners ook bomen en struiken in hun tuin gaan planten wordt de buurt nog groener. Voor de bouwwerkzaamheden worden in de openbare ruimte 9 bomen gekapt. Het groen in de openbare ruimte wordt onderhouden door de gemeente.	Nee.
	b. Indiener vraagt waarom gekozen is om de 2 appartementengebouwen aan de Theresiastraat te plaatsen. Om de openbare ruimte ruimtelijk te houden en het dorpse aanzicht te behouden aan de entree in de Theresiastraat passen de appartementengebouwen beter in de van der Loosstraat, volgens indiener.	Aan de Theresiastraat komen twee bescheiden appartementengebouwen van 3 bouwlagen. Stedenbouwkundig wordt met de appartementengebouwen een overgang gecreëerd van de appartementengebouwen aan de westkant (die ook 3 bouwlagen hoog zijn) en de eengezinswoningen (twee bouwlagen met een kap) die aan de oostkant liggen. Ze vormen de overgang van de drukker Theresiastraat naar de rustige J.C. van der Loosstraat. De positionering van de twee appartementsgebouwen markeert de ingang van de J.C. van der Loosstraat. Daarbij is ook bewust rekening gehouden met de meest optimale bezonning en privacy voor de dijkwoningen (Rondehoep Oost) en de woningen aan de Jan Persijnstraat.	Nee.

	c. Indiener maakt zich zorgen over de drukte in de Theresiastraat die de enige ontsluitingsweg is voor autoverkeer uit en naar de buurt. De verdichting in het plangebied en de daarmee gepaard gaande extra verkeersbewegingen leiden tot een toename van verkeer in het gebied waardoor de verkeersonveiligheid toeneemt.	Uit de toelichting van het bestemmingsplan (pagina 10) blijkt dat het aantal verkeersbewegingen, ten opzichte van de huidige situatie, toeneemt met 75 motorvoertuigen per dag. De wegen in de directe omgeving van het plangebied kunnen deze extra verkeersbewegingen opvangen, de capaciteit van de wegen is voldoende. Deze wegen kunnen meer verkeersbewegingen op een verkeersveilige manier afwentelen, dan dat ze op dit moment doen.	Nee.
	d. Indiener stelt dat de parkeerdruk hoog is, door de verdichting nog hoger wordt en het parkeeronderzoek niet representatief is omdat de meeste vaste bewoners al weg waren.	Bij de realisatie van nieuwbouw moet getoetst worden aan de parkeernorm, zoals opgenomen in het parkeerbeleid van de gemeente (en het paraplu bestemmingsplan Parkeren Ouder-Amstel). Met nieuwe ontwikkelingen is er geen verplichting om een bestaande parkeerdruk op te lossen. Echter, gezien de parkeerdruk in de wijk, zijn in het plan meer parkeerplaatsen opgenomen dan voor de ontwikkeling strikt noodzakelijk is, waardoor een deel van de parkeerdruk in de wijk hiermee juist opgelost wordt. Meer specifiek: Voor de herontwikkeling van de woningen van Eigen Haard moeten, op grond van de parkeernormen, 77 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Afgaande op de aanwezigheidspercentages die landelijk gelden, ligt de hoogste parkeerbehoefte op een doordeweekse avond: dan zijn de meeste mensen thuis (al dan niet met bezoek). Op een doordeweekse avond is de parkeerbehoefte 68 parkeerplaatsen. In het plan zijn 82 parkeerplekken opgenomen. Dat zijn er meer dan volgens de CROW-norm nodig is. Daarmee worden er extra parkeerplaatsen gerealiseerd, die ook door de omgeving gebruikt kunnen worden.	Nee.

	e. Indiener vraagt welke maatregelen worden genomen om het zware bouwverkeer in de Theresiastraat en Ronde Hoep Oost tijdens de bouwwerkzaamheden op een veilige manier te laten bewegen.	Dit aspect heeft geen betrekking op de inhoud van het ontwerp bestemmingsplan maar is wel een aandachtspunt voor de uitvoeringsfase van het project. Het aan- en afvoeren van materieel moet op een zorgvuldige en veilige manier gebeuren door de bouwaannemer gelet op de bestaande omgeving en het voorkomen van schade. Dit hanteert Eigen Haard als voorwaarde bij het selecteren van een aannemer. In opdracht van Eigen Haard wordt t.z.t. door de aannemer een "Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie" (BLVC) plan opgesteld. Een goed BLVC-plan is een voorwaarde voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning om werkzaamheden in de openbare ruimte te mogen uitvoeren. Een BLVC-plan is voor de gemeente een instrument om de uitvoering van werkzaamheden in goede banen te leiden. In het BLVC-plan wordt onder andere vastgelegd dat het zware verkeer niet tijdens ochtendspits en middagspits van school rijdt.	Nee.
2. Ingediend	(Samenvatting) zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan?
27.07.2022 Bewoner Rondehoep Oost	Indiener stelt dat de sloot tussen de tuinen van de woningen aan de Rondehoep Oost en de van der Loosstraat niet onderhouden wordt maar wel van groot belang is voor de afvoer van regenwater. Indien het water van de nieuw te realiseren woningen niet ongehinderd kan worden afgevoerd komen de tuinen aan Rondehoep Oost binnen korte tijd blank te staan. Indiener vraagt de verzekering dat de sloot in de noodzakelijke goede conditie gehouden wordt.	De sloot is geen primaire watergang. De grondeigenaren zijn Eigen Haard aan de zuidzijde en de particulieren woonachtig aan de noordzijde van de sloot. Het onderhoud van deze sloot ligt bij de eigenaren zelf. De nieuwe woningen lozen geen (regen)water direct in de sloot. Het water vanaf de daken wordt afgevoerd via de hemelwaterafvoeren (regenpijpen) naar de riolering en het regenwater in de tuinen infiltreert in de bodem.	Nee.

3. Ingediend	(Samenvatting) zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan?
30.07.2022 bewoner D.H. De Castrostraat	a. Indiener maakt bezwaar tegen het kennelijk verdwijnen van de openbare groenstrook met bomen langs het pad achter de tuinen van de woningen aan de D.H. De Castrostraat in verband met privacy en beschutting.	De bestaande groenstrook met bomen is geen openbaar groen. Deze grond is in eigendom van Eigen Haard. De bomen die hier staan kunnen niet behouden worden. In het stedenbouwkundig plan (zie bijlage) is langs het pad achter de tuinen van de woningen aan de D.H. De Castrostraat een strook openbaar groen opgenomen. Gezien de omvang van deze strook is het waarschijnlijk dat hier struiken geplant worden.	Nee.
	b. Indiener maakt bezwaar tegen het verdwijnen van groenstroken, bomen en struiken in verband met de groene uitstraling en biodiversiteit in de buurt.	In de openbare ruimte worden 9 bomen gekapt. Het stedenbouwkundig plan voorziet in openbaar groen waarbinnen 33 nieuwe bomen geplant worden. Als bewoners ook bomen in hun tuin gaan planten worden dat er meer. Qua biodiversiteit gaat er tijdelijk (tijdens de bouw) iets veranderen, maar in de nieuwe situatie wordt deze weer terug gebracht. Ten behoeve van sloop en bouwwerkzaamheden is in kaart gebracht of er (beschermd) flora en fauna aanwezig zijn, waarvoor maatregelen getroffen moeten worden. Uit de uitgevoerde <i>quick-scan</i> (zie bijlage 3 bij het bestemmingsplan) blijkt dat er huismussen zijn aangetroffen en nesten van spreeuwen. Voor huismussen geldt dat er maatregelen getroffen moeten worden. Er wordt bij de plannen en uitvoering rekening mee gehouden. Er zijn reeds maatregelen getroffen als tijdelijke verblijfplaats: Er zijn kastjes opgehangen aan de gevel van omliggende woningen. In de nieuwbouwwoningen worden permante verblijfplaatsen gerealiseerd: Er worden kastjes geïntegreerd in de gevel als permanente verblijfplaats. Ook zitten er egels in het gebied. Voor egels geldt de zorgplicht. Eventuele winter rustverblijven mogen niet verstoord worden. Indien in de winter wordt gewerkt moeten eerst de winterverblijven in kaart worden	Nee.

		gebracht. Als er in het voorjaar, zomer en/of najaar wordt gewerkt moet in een richting, in de richting van een groenstructuur, worden gewerkt om egels de kans te geven zich richting dekking te kunnen begeven. Voor de overige soorten (vissen, libellen, dagvlinders, reptielen en amfibieën en vaatplanten) zijn geen beschermde waarden aangetroffen noch worden deze op basis van de fysieke eigenschappen van het plangebied verwacht.	
4. Ingediend	(Samenvatting) zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan?
01.08.2022 Bewonersvereniging de Gijsbrecht	a. Indiener stelt dat de Theresiastraat de enige toegangsweg is tot het van der Looskwartier. Al het verkeer van en naar de wijk, waaronder veel vrachtverkeer naar Theresiahof wordt via deze (te) smalle straat afgewikkeld. Het parkeren langs de rijbaan maakt de doorgang nog smaller en lastiger. De aansluiting op de Rondehoep Oost is onoverzichtelijk door een 2m hoge haag. Sinds 2018 is het verkeer in de wijk toegenomen door de: - Opening van de Gijsbrecht - Opening van Zonnehof Theresia - Renovatie en opening van Theresiastaete - Opening van het Hospice - Mede door Corona toenemende stroom bezorgers. Indiener stelt voor om de rooilijn van de bebouwing aan de Theresiastraat minimaal 1 m in oostelijke richting te verplaatsen om meer ruimte te creëren om een bredere rijbaan te kunnen maken.	De Theresiastraat is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Voor het Van der Looskwartier en een deel van Theresiastaete is de Theresiastraat de enige ontsluiting de wijk in/uit. Tijdens de sloop en bouwphase van het Van der Looskwartier wordt de Theresiastraat gebruikt voor bouwverkeer. Om overlast voor het schoolgaande verkeer zoveel mogelijk te vermijden rijdt bouwverkeer niet door de Theresiastraat tijdens schoolspitsen. Dit wordt opgenomen in het BLVC-plan. Na de bouwwerkzaamheden wordt de Theresiastraat ingericht conform de nieuwste richtlijnen van Duurzaam Veilig Wegverkeer als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Het verbreden van de rijbaan van de Theresiastraat zorgt niet voor meer veiligheid. Uit ervaring blijkt dat verkeer op een bredere rijbaan juist harder gaat rijden wat de situatie onveiliger maakt.	Nee.

	b. Indiener vraagt, mede op basis van ervaringen tijdens de bouw van de Theresiastaete, om een tijdelijke alternatieve ontsluiting van de buurt. Gedacht wordt daarbij aan het omvormen van het fietspad tussen Theresiastraat en Schoolweg tot Fietsstraat met "paaltjesregime" zoals op de Kerkstraat en Schoolweg. Dit biedt bewoners van Persijnstraat en Gijsbrecht en medewerkers en bezoekers van Theresiahof de mogelijkheid te allen tijde de wijk te bereiken en te verlaten, maar ook de hulpdiensten kunnen de wijk dan bereiken via het zuidelijk deel van de Schoolweg en de Benninghweg. Een alternatief door de oostelijker gelegen wijk lijkt ook een optie. In beide gevallen zal het verkeer zich logischerwijs verder afwikkelen via de Benninghweg en -brug en wordt de Kerkbrug en -straat ontlast. Voor andere alternatieve routes staat indiener uiteraard open.	Dit aspect heeft geen betrekking op de inhoud van het ontwerp bestemmingsplan maar is wel een aandachtspunt voor de uitvoeringsfase van het project. De buurt moet te allen tijde goed bereikbaar zijn, ook voor de hulpdiensten. In opdracht van Eigen Haard wordt t.z.t. door de aannemer een "Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie" (BLVC) plan opgesteld. Het kan zijn dat bij het opstellen van dit plan een tijdelijke alternatieve ontsluiting van de buurt wenselijk blijkt te zijn. Deze wordt dan verder uitgewerkt.	Nee.
	c. Indiener vraagt of de dijk van de Bullewijk - Rondehoep Oost al het zware bouwverkeer aan kan. Wie is verantwoordelijk voor de eventuele schade (lekkage) aan de dijk? Is aan- en afvoer eventueel via een (tijdelijke) steiger over water mogelijk?	Dit aspect heeft geen betrekking op de inhoud van het ontwerp bestemmingsplan maar is wel een aandachtspunt voor de uitvoeringsfase van het project. Het aan- en afvoeren van materieel moet op een zorgvuldige en veilige manier gebeuren door de bouwaannemer gelet op de bestaande omgeving en het voorkomen van schade. In opdracht van Eigen Haard wordt t.z.t. door de aannemer een "Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie" (BLVC) plan opgesteld. Een goed BLVC-plan is een voorwaarde voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning om werkzaamheden in de openbare ruimte te mogen uitvoeren. Een BLVC-plan is voor de gemeente een instrument om de uitvoering van werkzaamheden in goede banen te leiden.	Nee.

		In dit plan is onder andere opgenomen hoe 'zwaar' het verkeer kan en mag zijn en wie verantwoordelijk is voor eventuele schade. Ook worden de mogelijkheden voor aan- en afvoer bekeken (over weg, water etc) en de beste optie uitgewerkt.	
	d. indiener dringt erop aan het BLVC plan niet slechts via de media te communiceren, maar ook rechtstreeks met de omwonenden, voordat het definitief is vastgesteld, met de mogelijkheid van inspraak.	Het BLVC-plan is de verantwoordelijkheid van de gemeente en er is geen inspraak mogelijk. Wel worden de omwonenden uitgebreid geïnformeerd.	Nee
5, 6 en 7 Ingediend	(Samenvatting) zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan?
03.08.2022 3 bewoners 1. Theresiastraat 2. Rondehoep Oost 3. Rondehoep Oost	Van drie omwonenden zijn (vrijwel) identieke zienswijzen ontvangen. Gezien de grote overeenkomsten worden deze zienswijzen samen beantwoord. Indieners zijn niet tevreden met de beantwoording van de eerder ingediende inspraakreactie.	Vrijwel alle aangehaalde aspecten komen terug in de zienswijzen. Deze worden onder a t/m k inhoudelijk behandeld.	
	a. Indieners maken bezwaar tegen een maximale bouwhoogte van 11,5m en tegen een maximale bouwhoogte van 115m.	Zoals al eerder aangeven is in de 'Nota van beantwoording inspraakreacties en wettelijk vooroverleg' is er sprake van een vergissing en wordt de in de verbeelding aangegeven hoogte van 115 meter gecorrigeerd naar 11,5 meter. Dit is inmiddels gedaan en de juiste verbeelding is bij voorliggend bestemmingsplan gevoegd. De hoogte van 11,5 meter sluit aan bij de bestaande bebouwing aan de westkant van de Theresiastraat.	Ja, de verbeelding.
	b. Indieners stellen dat de voorgestelde plannen leiden tot een onaanvaardbare verdichting in het Van der Looskwartier, die een grote negatieve invloed heeft op de leefbaarheid.	Met het mogelijk maken van een nieuwe ontwikkeling, dient aangetoond te worden dat een ontwikkeling uitvoerbaar is. Met andere woorden: is er sprake van een goed woon- en leefklimaat, heeft de ontwikkeling	Nee

		negatieve gevolgen voor bijvoorbeeld flora en fauna en is het financieel uitvoerbaar. Al deze aspecten vormen een onderdeel van het bestemmingsplan. Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat hier aan voldaan wordt. Te denken aan een parkeeronderzoek, bodemonderzoek, een bezonningsstudie en een onderzoek naar stikstof. De huidige situatie bestaat uit 38 eengezinswoningen. Het nieuwe programma bestaat uit 28 eengezinswoningen en 29 appartementen. De eengezinswoningen zijn primair bestemd voor drie- en vierpersoonshuishoudens. De appartementen zijn primair bedoeld voor één- en tweepersoonshuishoudens waardoor het totaal aantal bewoners iets zal stijgen maar met een minder groot percentage dan het aantal woningen. De bebouwing van de twee nieuwe appartementengebouwen is compacter dan de huidige bebouwing in de Theresiastraat. Eigen Haard geeft grond terug aan gemeente waardoor het oppervlak openbare ruimte toeneemt. De gehele openbare ruimte in het plangebied wordt vernieuwd. De mix van grondgebonden eengezinswoningen en appartementen draagt bij aan meer diverse bevolkingssamenstelling. Dit in combinatie met de uitbreiding en vernieuwing van de openbare ruimte zal vermoedelijk een positief effect hebben op de leefbaarheid van de wijk. Voor de stedenbouwkundige inpassing (verdichting) wordt ook verwezen naar de beantwoording onder 1b.	
--	--	---	--

	c. Indieners stellen dat de voorgestelde plannen een grote negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid in de wijk, mede gezien de ontsluiting daarvan en de maximum toegestane rijsnelheid van 30 km/uur die in de Theresiastraat en de Rondehoep Oost op grote schaal overschreden wordt. Verwezen wordt naar een Bliq-rapport. Het plan is in strijd met de 'Mobiliteit Beleidsvisie', welke als basis dient voor het nog op te stellen Mobiliteitsplan 2030-2040.	In 2018 is er onderzoek uitgevoerd door Goudappel naar de verkeersbelastingen rondom de Kerkbrug (Actualisatie verkeerscirculatie Kerkbrug en Kerkstraat; mei 2018). Dit onderzoek was voor Corona en geeft een goed beeld van de verkeersbelastingen in de omgeving van Van der Looskwartier. In de rapportage wordt aangegeven wat in het kader van Duurzaam Veilig acceptabele verkeersbelastingen zijn voor de wegen. Voor een erftoegangsweg ligt de maximale verkeersintensiteiten tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal, waarbij een woonstraat met spelende kinderen op straat tot maximaal 2.500 voertuigen per etmaal gaat. De verkeersbelasting van de Rondehoep Oost inclusief bromfietsen en motoren is 800 per etmaal. Dit is ruim lager dan de acceptabele maximale verkeersbelasting. De spitsuurbelasting is tijdens de ochtendspits het hoogst en is gemiddeld 60 gemotoriseerde voertuigen per uur. Het rapport van Goudappel geeft aan dat in Ouderkerk aan de Amstel geen verkeersknelpunten zijn waar te nemen op basis van de verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten liggen op alle locaties onder de grenzen die op basis van de inrichting van de weg door het Duurzaam Veilig principe gesteld worden. In aanvulling daarop is de gemeente van mening dat de intensiteiten niet zover toenemen dat door alle genoemde ontwikkelingen de verkeersbelastingen de maximale verkeersbelastingen zullen benaderen (zie beantwoording onder 1c). Uit de Bliq-rapportage blijkt inderdaad dat de rijsnelheid op de Rondehoep Oost wordt overschreden. Dit is vooral dichtbij de rotonde. Op het hele wegvak vanaf de rotonde tot aan de Kerkbrug zijn 2 ongevallen geregistreerd met 1 gewonde in een	Nee
--	--	--	------------

		periode van 8 jaar (2014 t/m 2021). Deze ongevallen zijn beide op het kruispunt met de Theresiastraat gebeurd in 2017 en 2018. Op de Theresiastraat zijn geen ongevallen geregistreerd in de periode 2014 tot en met 2021. In het kader van een dijkverbeteringsproject wordt de Rondehoep Oost aangepakt. In 2023 wordt het ontwerp voorbereid met snelheidsremmende maatregelen en volgens de planning zou deze dan in 2024 worden uitgevoerd. Dat sluit aan wat in de 'Mobiliteit Beleidsvisie' is opgenomen. Opgemerkt wordt dat veel aangehaalde passages uit de 'Mobiliteit Beleidsvisie' betrekking heeft op verkeersveiligheid en leefbaarheid in z'n algemeenheid: aspecten die nu en in de toekomst aandacht vragen. Aspecten die niet direct gerelateerd zijn aan de beoogde herontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Na de bouwwerkzaamheden wordt de Theresiastraat ingericht conform de nieuwste richtlijnen van Duurzaam Veilig Wegverkeer als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u.	
	d. Indieners stellen dat uitvoering van de plannen uitmonden in parkeerproblemen door een hevig verhoogde parkeerdruk.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1d.	Nee
	e. Indieners maken bezwaar tegen de aanleg van het parkeerterrein ten noorden van de appartementengebouwen. Niet alleen leidt dit tot verkeersonveilige situaties maar bovendien leidt dit tot een ernstige inbreuk op het goede woon- en leefklimaat (de leefbaarheid) van de bewoners van de Theresiastraat en Rondehoep Oost De motivering van het bezwaar is vierledig:	Door de realisatie van een parkeerhaven (met 18 parkeerplaatsen) ter plaatse van drie woningen verandert de situatie ter plaatse. Maar betwist wordt of dit ten koste gaat van de privacy van de bestaande bewoners aan de Rondehoep Oost. Redenen hiervoor: - de aanwezigheid van de huidige groene terreinafscheidingen en de nieuw te realiseren groene afscheidingen beperken lichtoverlast van auto's en voorkomen inkijk vanaf de nieuw te realiseren parkeerplaatsen;	Nee

	• De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot een inbreuk op de privacy. • De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot lichtoverlast. Het omsluiten van het terrein met een groene haag kan dit niet voorkomen. • De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot milieuoverlast door uitlaatgassen. • De aanleg van dit parkeerterrein leidt tot extra geluidsoverlast.	- zowel op de Rondehoep Oost als de Theresiastraat zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig. Het geluid als gevolg van de nieuwe parkeerplaatsen zal niet veel anders zijn dan het geluid veroorzaakt door dat autoverkeer. Bovendien de aanwezigheid van bewoners veroorzaakt ook geluid.	
	f. Indieners stellen dat er te weinig groen in het straatbeeld zal zijn, hetgeen in strijd is met de Visie 2030 van de gemeente én dat is niet klimaatbestendig. Uit de verbeelding van het bestemmingsplan blijkt dat de bestemming 'verkeer' toeneemt.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3b. In aanvulling daarom wordt opgemerkt dat een toename van de bestemming 'verkeer' (grijze bestemming), niet betekent dat die bestemming volledig voor wegen en parkeerplaatsen gebruikt wordt. Zoals uit paragraaf 2.2 van de toelichting (en bijlage 1 van deze nota van beantwoording) blijkt, worden juist binnen deze 'grijze' bestemming openbaar groen gerealiseerd.	Nee
	g. Uit het bestemmingsplan blijkt dat het oppervlakte aan verharding met 570 m² toe neemt. Gezien de toename van de bestemming 'verkeer' en de afname van de bestemming 'tuin' wordt er aanzienlijk meer verharding mogelijk gemaakt. Tevens worden locaties buiten het plangebied aangehaald, waar de verharding is toegenomen.	Met dit bestemmingsplan moet aangetoond worden dat de beoogde herontwikkeling, binnen het plangebied, mogelijk is. Een toename van verharding op andere plekken, vallen buiten de scope van dit bestemmingsplan. Het is juist dat het bestemmingsplan meer verharding mogelijk maakt. Maar daar wordt deels gebruik van gemaakt. Een aanzienlijk deel van het openbaar gebied (de verkeersbestemming) wordt met groenvakken ingericht. De parkeervakken worden uitgevoerd in een halfverharding. Mocht er meer dan 1.000 m² aan verharding bijkomen, dan moet er voldaan worden aan de Keur van Waternet/AGV en dient er ergens binnen het plangebied (of de directe nabijheid) water gerealiseerd te worden.	Nee

	h. Volgens het ontwerpbestemmingsplan is er "in het plangebied gekozen voor een 100% gescheiden stelsel. Regenwater wordt afgekoppeld van het afvalwater. In de toekomstige situatie wordt een toename van afvalwaterproductie verwacht. Uitgangspunt is dat het omliggende rioolstelsel voldoende capaciteit heeft om dit te verwerken." Indieners maken bezwaar tegen de term 'uitgangspunt'. Voldoende capaciteit moet een vereiste zijn.	In het bestemmingsplan is opgenomen dat voldoende capaciteit een uitgangspunt is. Dit betekent dat het rioolstelsel voldoende capaciteit moet hebben. Als dit niet zo is moet het stelsel worden aangepast. Een uitgangspunt heeft hier dus hetzelfde resultaat als een vereiste: een rioolstelsel met voldoende capaciteit.	Nee
	i. Indieners hebben bezwaar tegen de grotere bouwvolumes aan de Theresiastraat. Waar in de Van der Loosstraat is gekozen voor de handhaving van het dorpse karakter, doet het gekozen bouwvolume in de Theresiastraat hieraan af en resulteert dit, mede gezien de daar al gerealiseerde bebouwing, tot verstedelijking.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1b.	Nee
	j. Indieners stellen dat de Theresiastraat en Rondehoep Oost volstrekt ongeschikt zijn voor het zware materieel dat benodigd is voor een dergelijk bouwproject. Gebruik maken van deze wegen zonder afdoende maatregelen kan gevolgen (schade) opleveren aan niet alleen de weg en dijk, maar ook aan de omliggende gebouwen/huizen door (zware) trillingen en schokken door gebruik van vrachtverkeer en zwaar materieel	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1e.	Nee
	k. Indiener vraagt bevestiging dat perceel G-1055 deel geen uitmaakt van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan IMRO-code: NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01.	Perceel G-1055 maakt geen deel uit van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan IMRO-code: NL.IMRO.0437.BPVdLooskwart-ON01.	Nee

8. Ingediend	(Samenvatting) zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing bestemmingsplan?
20.07.2022 Bewoner	a. Indiener maakt zich zorgen over de drukte in de Theresiastraat die de enige ontsluitingsweg is voor autoverkeer uit en naar de buurt. De verdichting in het plangebied en de daarmee gepaard gaande extra verkeersbewegingen leiden tot een toename van verkeer in het gebied waardoor de verkeersonveiligheid toeneemt. Het verkeer in de wijk is al toegenomen door de: - Opening van de Gijsbrecht - Opening van Zonnehof Theresia - Renovatie en opening van Theresiastaete - Opening van het Hospice	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 5c. In aanvulling daarop wordt tijdens de sloop en bouwfase van het Van der Looskwartier de Theresiastraat gebruikt voor bouwverkeer. Om overlast voor het schoolgaande verkeer zoveel mogelijk te vermijden rijdt bouwverkeer niet door de Theresiastraat tijdens schoolspitsen. Dit wordt opgenomen in het BLVC-plan (zie ook beantwoording onder 1 e).	Nee
	b. Indiener stelt dat de parkeerdruk hoog is, en door de verdichting nog hoger wordt.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1d.	Nee
	c. Indiener stelt dat de 2 appartementengebouwen beter in de van der Loosstraat passen. Om de openbare ruimte ruimtelijk te houden en het dorpse aanzicht te behouden aan de entree in de Theresiastraat.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1b	Nee

Bijlage



- Stedenbouwkundig Plan -