

Bijlage II

Beantwoording nota van zienswijzen

Samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp omgevingsvergunning en ontwerp hogere waarden besluit,

Doctor A.D. Sacharovlaan 2 en 2a (blok 34), Alphen aan den Rijn.

1.1 Inleiding

De gemeente heeft met Reales Development B.V. respectievelijk haar projectvennootschap Sacharovlaan Alphen B.V. (hierna: ontwikkelaar) een anterieure- en koopovereenkomst gesloten om te komen tot een planontwikkeling voor het bouwen van 190 woningen, Doctor A.D. Sacharovlaan 2 en 2A, Alphen aan den Rijn. Het programma voorziet in minimaal 25% sociale huur en minimaal 10% middeldure huur of koop. 65% van de woningen bestaat uit vrije sector huur of koopwoningen. De mix van woningen binnen het complex komt ten goede aan het woonprogramma van Alphen aan den Rijn. Als vervolg hierop hebben burgemeester en wethouders op 8 december 2020 de bereidheid uitgesproken medewerking te verlenen aan de gevraagde ontwikkelingen door het ontwerpbestemmingsplan, de ontwerp-omgevingsvergunning en het ontwerp-hogere waardenbesluit vrij te geven voor de zienswijze periode.

1.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp-hogere waarden besluit en de ontwerp-omgevingsvergunning hebben met ingang van donderdag 17 december 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen (tot en met 27 januari 2021). Het ontwerpbestemmingsplan en ontwerp hogere waarden besluit –met overige relevante stukken– is gedurende de periode van terinzagelegging digitaal raadpleegbaar geweest op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Eenieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van de ontwerpen – mondeling of schriftelijk – een zienswijze in te dienen. Gedurende de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn vijfzienswijzen ontvangen, waarvan één zienswijze is ingetrokken.

De zienswijzen zijn samengevat, voor de volledige tekst wordt verwezen naar de inhoud van de ingekomen zienswijzen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ontvangen.

Ten aanzien van de inhoud

De ingekomen zienswijzen naar aanleiding van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, de ontwerp-omgevingsvergunning en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zijn samengevat en voorzien van een reactie.

Hoofdstuk 2 Beantwoording zienswijzen

Nummer 1 (zie hiervoor Bijlage I behorende bij het besluit)
Zaaknummer: 351708
Conclusie: Zienswijze is ongegrond

Zienswijze

1. Geen goede ruimtelijke ordening. Hiertoe is van belang dat kort voor het thans voorliggende plan het thans geldende bestemmingsplan is vastgesteld, welke in september 2020 onherroepelijk is geworden. In het geldende bestemmingsplan wordt een hoogte van 17 meter toegestaan. Het nieuwe plan voorziet in een maximale bouwhoogte van 39 meter voor de hoogste toren van het wooncomplex, waar reclamant nu juist vanuit de woning op zal uitkijken. De bouwhoogte sluit niet aan op de gemiddelde bouwhoogte in de spoorzone.
2. Aantasting van het woongenot. Door de maximale bouwhoogte van de te realiseren woningen wordt het zicht vanuit de woning van reclamant op het oude centrum, de skyline en het groen ontnomen. Daarnaast zal reclamant als gevolg van het plan te maken krijgen met een verminderde lichtinval en zonlicht. Eveneens zal de privacy worden geschaad. Derhalve wordt het woon- en leefklimaat en daarmee ook het woongenot van reclamant aangetast.
3. Geen inspraak / draagvlak. In de brief van 9 oktober 2020 van de gemeente aan reclamant, heeft gemeente gesteld dat met de bewoners van het appartementengebouw DaVinci (Zuidland) overleg is geweest over het voorgenomen plan. Reclamant betwist dit en heeft dit meerdere malen aangekaart. Reclamant merkt op dat wel overleg heeft plaatsgevonden met de bewoners van de Sacharovlaan en de Molenwerfstraat en dat als gevolg daarvan het bouwplan is aangepast, ten nadele van reclamant. Naar de bezwaren van reclamant wordt niet geluisterd en overleg heeft niet plaatsgevonden. Nu het project op de vooravond van de Omgevingswet ter inzage is gelegd, had reclamant mogen verwachten dat het participatietraject serieuzer was genomen.
4. Akoestisch en verkeersonderzoek. In de akoestische onderzoeken is de locatie van de woning van reclamant niet beschouwd. Reclamant meent dat een volgens reclamant te verwachten geluidsheerkaatsing ten gevolge van het spoor- en wegverkeer tegen de hogere gebouwen, onvoldoende is onderzocht. Daarnaast is gerekend met de prognose voor een verkeerssituatie in 2030, terwijl in het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de situatie ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan.

Reactie

1. Het plangebied is gelegen in de stationsomgeving. Zoals o.a. in de Structuurvisie Alphen aan den Rijn 2031 is opgenomen, wordt voor de Stationsomgeving een milieu voorgestaan met ruimte voor wonen, werken en onderwijs in een hoog stedelijke omgeving ('de intense stad'). In de ontwerp Omgevingsvisie, die deze Structuurvisie opvolgt, wordt dit beleid voortgezet. Met een relatief hoge adresdichtheid worden de uitstekende openbaar vervoersvoorzieningen daarmee zo goed mogelijk benut. De Stationsomgeving leent zich derhalve bij uitstek voor het benutten van

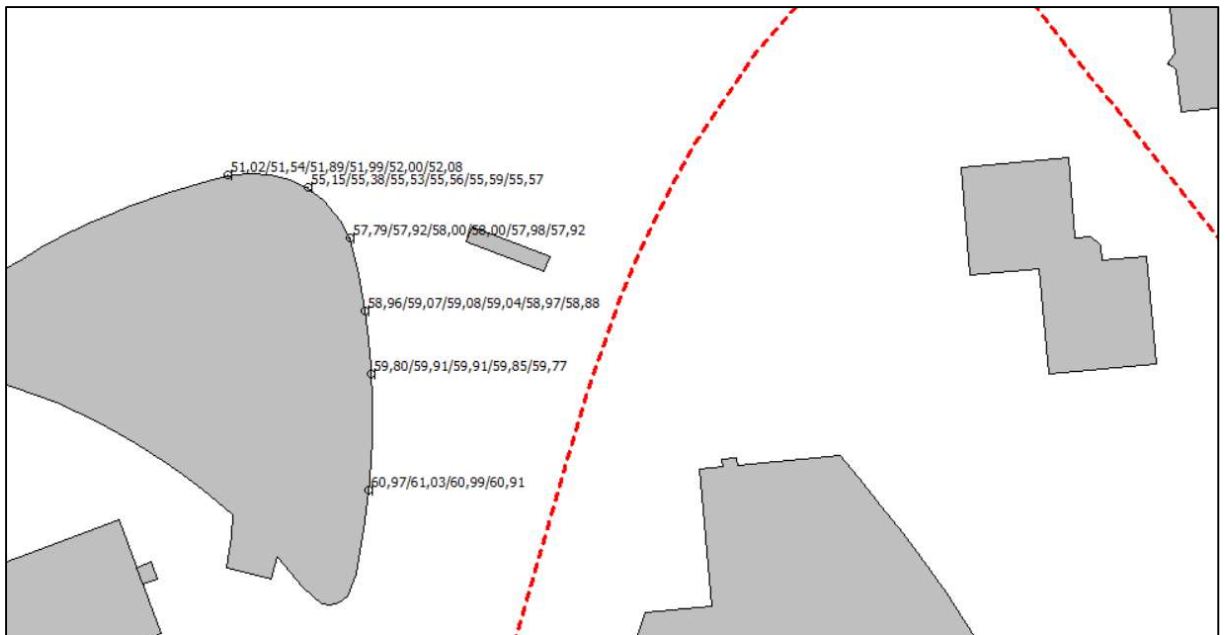
verdichtingskansen en transformatiemogelijkheden, om daarmee te kunnen voorzien in de vraag naar woningen in het woonmilieutype “binnenstedelijk wonen”. Tot de Stationsomgeving rekenen wij het gebied aan weerszijden van het spoor, waaronder ook het plangebied. Gelet op het hoog stedelijke leefmilieu dat wordt nagestreefd in de stationsomgeving en de verdichtingsopgave, wordt in de Stationsomgeving ruimte gezien voor een meer dan gemiddelde bouwhoogte. Hierbij geldt, zoals in het geldend bestemmingsplan ook is opgenomen, dat een hogere bouwhoogte legitiem is wanneer dit bijvoorbeeld ten doel heeft belangrijke plekken in het stedelijk weefsel te accentueren. Het is hierbij belangrijk te vermelden dat de verdichtingsopgave in de Stationsomgeving (waarbij ruimte is voor een meer dan gemiddelde bouwhoogte) reeds is ingezet met onder meer de ontwikkeling en bouw van de voormalige hotel Toor locatie. De Stationsomgeving is daarmee een gebied in transitie, waarin nieuwe hogere bouwhoogtes worden geïntroduceerd ten opzichte van bestaande bouwhoogtes. Niettemin wordt op het niveau van de planlocatie aansluiting gezocht op de bouwhoogte van de overzijde van de straat met een 5-laagse vleugel. De twee hoogteaccenten zoeken op hun beurt de aansluiting met bouwhoogtes binnen het bredere gebied van de Stationsomgeving. Meer concreet is het hoogteaccent 39 meter voorzien aan de rotonde als markering van de noordelijke toegang van de Stationsomgeving. Aan de zuidzijde is een middelhoge toren van 7 bouwlagen (23 meter) voorzien. Voor de bouwhoogte van de tussengelegen delen wordt aangesloten bij de bouwhoogte van de bebouwing ten oosten van de Sacharovlaan. Wij zijn van mening dat dit in de hoogstedelijke stationsomgeving goed past. Ter vergelijking: in de Stationsomgeving en directe omgeving komen (planologisch gezien) diverse bouwhoogtes voor, variërend van 17 meter (urban villa's aan de Sacharovlaan), 25 meter (kantoorpand BDO), 26 meter (Kluwercomplex), 35 meter (voormalig hotel Toor), 37 meter (DaVinci complex) tot 48 meter (nog te realiseren woontoren blok 23).

2. Wij begrijpen dat het uitzicht van reclamant verandert als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Dit geldt overigens enkel ter plaatse van het hoogteaccent van 39 meter. Een dergelijke verandering van uitzicht is inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt daarnaast uitgebreid aandacht besteed aan een zo groen mogelijke inrichting van de openbare ruimte van het plangebied. Ook enige mate van inkijk is inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. Van een inbreuk op de privacy, die leidt tot een aantasting van het woongenot, is onzes inziens geen sprake vanwege de grote afstand van circa 100 meter tussen de woning van reclamant en de geplande nieuwbouw. Daar komt nog bij dat in de bestaande (planologische) situatie reeds sprake is van mogelijke inkijk vanuit het aanwezige kantoor. Het DaVinci complex is daarnaast niet meegenomen in de bezonningsstudie van Cauberg Huygen, daar het complex niet tot nauwelijks wordt beïnvloed door het plan. Enkel de maatgevende gevels zijn meegenomen in de studie. De

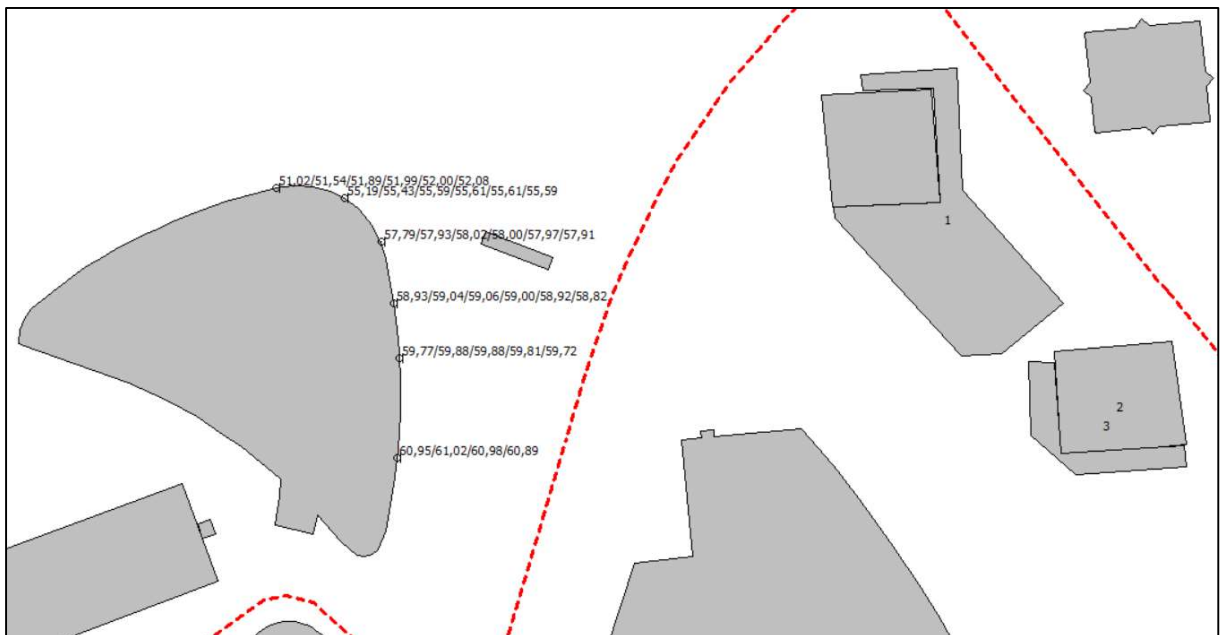
toevoeging van woningen op deze locatie is gelet op voorgaande ruimtelijk aanvaardbaar.

3. Het DaVinci complex is, gelet op de grote afstand tussen het plangebied en het complex, in eerste instantie door initiatiefnemer niet betrokken bij de gevoerde participatie zoals beschreven in paragraaf 8.2 van het ontwerpbestemmingsplan. In september is reclamant voor nadere informatie over het plan door de gemeente verwezen naar initiatiefnemer. Initiatiefnemer heeft naar aanleiding hiervan divers e-mailcontact gehad met reclamant, waarin de vragen van reclamant zijn beantwoord. Daarnaast heeft initiatiefnemer het verzoek van reclamant ingewilligd om de nieuwbouw weer te geven in een door reclamant gemaakte foto vanaf het balkon van de woning van reclamant. Middels deze impressie is voor reclamant inzichtelijk gemaakt op welke wijze het uitzicht wijzigt. Gelet op voorgaande betreuren wij het dat reclamant van mening is dat overleg niet heeft plaatsgevonden.
4. Volgens de Wet geluidhinder moeten de nieuwe woningen getoetst worden aan onder andere het wegverkeerslawaaï. Het bouwplan ligt binnen de (wettelijke) geluidszone van / direct naast de genoemde wegen, de Laan der Continenten, Doctor J.M. den Uylsingel en Doctor A.D. Sacharovlaan. Deze wegen zijn dan ook in het akoestische onderzoek beschouwd. In dit onderzoek is gerekend met de prognose voor een verkeerssituatie in 2030, omdat volgens de Wet geluidhinder 10 jaar vooruit gekeken moet worden. Ook is in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken naar de geluidseffecten op de dichtstbij het bouwplan gelegen geluidsgevoelige functies. Hierbij is niet gekeken naar het appartementencomplex aan het Zuidland, aangezien deze op grotere afstand is gelegen.

Uit een berekening op het gebouw aan het Zuidland met de bestaande bebouwing en met de nieuwe bebouwing blijkt dat het geluidseffect door de geluidsweerkaatsing tegen de hogere gebouwen nagenoeg nihil is. De grootste toename bedraagt 0,06 dB. Dit is niet hoorbaar.



Figuur: Gecumuleerde geluidsbelasting op verschillende hoogten exclusief aftrek 110g Wgh met bestaand gebouw



Figuur: Gecumuleerde geluidsbelasting op verschillende verdiepingen exclusief aftrek 110g Wgh met nieuwe gebouwen

Nummer 2 (zie hiervoor Bijlage I behorende bij het besluit)

Zaaknummer: 354839

Conclusie: Zienswijze is ongegrond

Zienswijze

1. De bouwhoogte is buitenproportioneel ten opzichte van de omliggende bebouwing.
2. Te verwachten is een parkeerprobleem voor de toekomstige bewoners. De bewoners van de flat van het voormalige Rabobankgebouw parkeren al in de straat.

Reactie

1. Voor de beantwoording van dit onderdeel van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder ad. 1 van zienswijze 1.
2. In het bestemmingsplan is opgenomen dat het bevoegd gezag pas een omgevingsvergunning kan verlenen als wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan de normen in de beleidsregels die door het bevoegd gezag zijn vastgesteld. Dit betreft de nota 'Parkeernormen en parkeervoorzieningen 2020 Gemeente Alphen aan den Rijn'. Door Goudappel Coffeng is een parkeerberekening uitgevoerd. Deze berekening is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De ongewogen parkeervraag is berekend door het programma te vermenigvuldigen met de parkeernorm en bedraagt in totaal 209,5 parkeerplaatsen. Middels de aanwezigheidspercentages van het CROW is berekend dat op het drukste moment van de week (werkdag, avond) 183 parkeerplaatsen benodigd zijn. De beoogde ontwikkeling omvat de realisatie van in totaal 183 parkeerplaatsen, waarvan er 23 op maaiveld worden gerealiseerd. De te realiseren parkeerkelder is overigens ook toegankelijk voor bezoekers die zich middels een intercomsysteem aan kunnen melden. Met de realisatie van de 183 parkeerplaatsen wordt voorzien in de berekende parkeerbehoefte voor de toekomstige bewoners.

Nummer 3 (zie hiervoor Bijlage I behorende bij het besluit)
Zaaknummer: 354932
Conclusie: Zienswijze is deels gegrond, aanpassingen bijlage

Zienswijze

1. In het besluitformulier van de gemeente d.d. 1 december 2020 staan fouten en aannames die niet te accepteren zijn voor de huidige bewoners. Het plan is wel aangepast maar dat is geen zichtbare verandering. Het laatste plan heeft nog steeds een zeer nadelig effect op de bezonning van de huizen maar dat wordt door de onderzoeker en Gemeente Alphen aan den Rijn gebagatelliseerd.
2. In het huidige bestemmingsplan is de locatie van de huidige bewoners geen "stationsomgeving" maar in de argumenten wordt dit wel als zodanig verwoord.
3. In geen van de 23 bijlagen van het bestemmingsplan wordt aangegeven wat wordt gedaan aan de zware overlast voor de omwonenden. Meerdere malen is door de bewoners aangegeven bij zowel de Gemeente Alphen aan den Rijn als bij de ontwikkelaar dat er veel overlast gaat ontstaan. Er is van beide partijen geen reactie gekomen. Tijdens de sloop van het oude pand zal een ongelofelijke hoeveelheid stof en geluid (lawaaï) vrijkomen. Dat is onacceptabel zeker als de planning daarvoor 2,5 jaar is. Er wordt niet gerept over de fijnstof of geluidsoverlast die gaat ontstaan door de sloop en bouw. Er worden 383 heipalen de grond in geslagen binnen een afstand waar het RIVM zegt dat het gevaarlijk is. De palen hebben een lengte van 25 meter en met gemiddeld 100 slagen zullen er 38.300 slagen nodig zijn. Met de weerkaatsingen van de omliggende bebouwing wordt de weerkaatsing 7 keer zo hard. Er wordt gevraagd om de overlast door heien te voorkomen en de funderingspalen in de grond te draaien.
4. Met betrekking tot het bezonningsrapport van Cauberg wordt gesteld dat de afname in bezonningsduur op de rekenpunten op 19 februari ligt tussen de 51 minuten en 2 uur en

2 minuten. Op meetpunt Sacharovlaan 27– bg wordt met het nieuwbouwplan niet meer direct voldaan aan de TNO eis. Er is een afname in de bezonningsduur van 42 minuten voor het meetpunt 27–bg. Deze woning ontvangt ook bezonning via de oostgevel (3 uur en 36 minuten). Bij de optelling van deze bezonningsuren wordt voldaan aan minimaal 2 uur bezonning. Uit diverse rechtszaken blijkt dat extra zonminuten gemeten in een slaapkamer en/of keuken niet mag optellen bij de zonminuten van de woonkamer. In het document met ZGW nummer 339824 staat een fout namelijk de afname qua bezonning is geen 0–14 minuten maar moet zijn 51 minuten en de 2 uur 2 minuten. De gemeente licht met deze informatie de gemeenteraadsleden verkeerd voor.

5. De mobiliteitsberekening klopt niet. In de berekening wordt de parkeerbehoefte van het bestaande kantoor (dat al 5 jaar leeg staat) meegewogen in de parkeerberekening. Dat is onjuist. Er zijn 394 motorvoertuigbewegingen aangegeven, dat moeten er 613 zijn per werkdagemaal. De gemeente stelt dat uit de kruispuntanalyse blijkt dat de bestaande rotonde Laan der Continenten– Doctor J.M. den Uytsingel– Doctor A.D. Sacharovlaan het verkeer op een goede manier kan afwikkelen. Deze motivering wordt in twijfel getrokken en het is onduidelijk welke analyse Gemeente Alphen aan den Rijn heeft gebruikt. Er is geen rekening gehouden met de spoorwegovergang, scholieren en in-/uitstroom van Kerk en Zanen.
6. De haakse parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn niet veilig. Door weggrijdende auto's of auto's die gaan inparkeren zijn gevaarlijk voor het doorgaande verkeer. Het voorstel is om de openbare parkeerplaatsen compleet op eigen terrein te realiseren.
7. In het rapport 'onderzoek wegverkeer– en spoorweglawaaï' wordt aan alle kanten richtlijnen tot opdrachten gegeven om eventueel verkeerslawaaï in de nieuwe bewoningen te beperken. Daarnaast ontstaat door de nieuwbouw extra verkeerslawaaï voor de bestaande bewoners en daar wordt niet over gerept in het ontwerp bestemmingsplan.
8. In bijlage 13, 'notitie geluidseffect verkeer aantrekkende werking' d.d. 11 mei 2020 staat dat de verkeersgeneratie toeneemt met 294 motorvoertuigen per etmaal als gevolg van de realisatie van de appartementengebouwen ten opzichte van de huidige situatie met het kantoorgebouw. In het rapport zijn de gegevens verkeerd overgenomen, 294 moet volgens het rapport 394 zijn. Ook het getal 394 is onjuist en dient 613 te bedragen.
9. In de stikstofdepositieonderzoek is de verkeersaantrekkende werking ongeloofwaardig. Tijdens de aanlegfase wordt materieel ingezet dat niet ouder is dan 2011. Dat is een aanname en nergens op gebaseerd. Er zijn allerlei regels en wetten om alles zo gezond mogelijk te houden maar er wordt niet gesproken over de impact van de nieuwe bebouwing voor de omwonenden.
10. In het windhinderonderzoek wordt alleen de overlast voor de nieuwe gebouwen aan de orde gesteld maar niet over de impact voor de bestaande bewoners. De bewoners aan de westzijde gaan zeer veel last krijgen van de windturbulentie die gaat ontstaan tussen de twee gebouwen.
11. Bij de terreininrichting genoemd in bijlage 1 "Natuurinclusief bouwen" staat dat van belang is dat voldoende rekening wordt gehouden met de maatregelen voor vleermuizen, de huismus en bijen. Hiertoe is een verlichtingsplan opgesteld waarbij maatregelen zijn voorgesteld om zoveel mogelijk rekening te houden met de hierboven genoemde dieren.

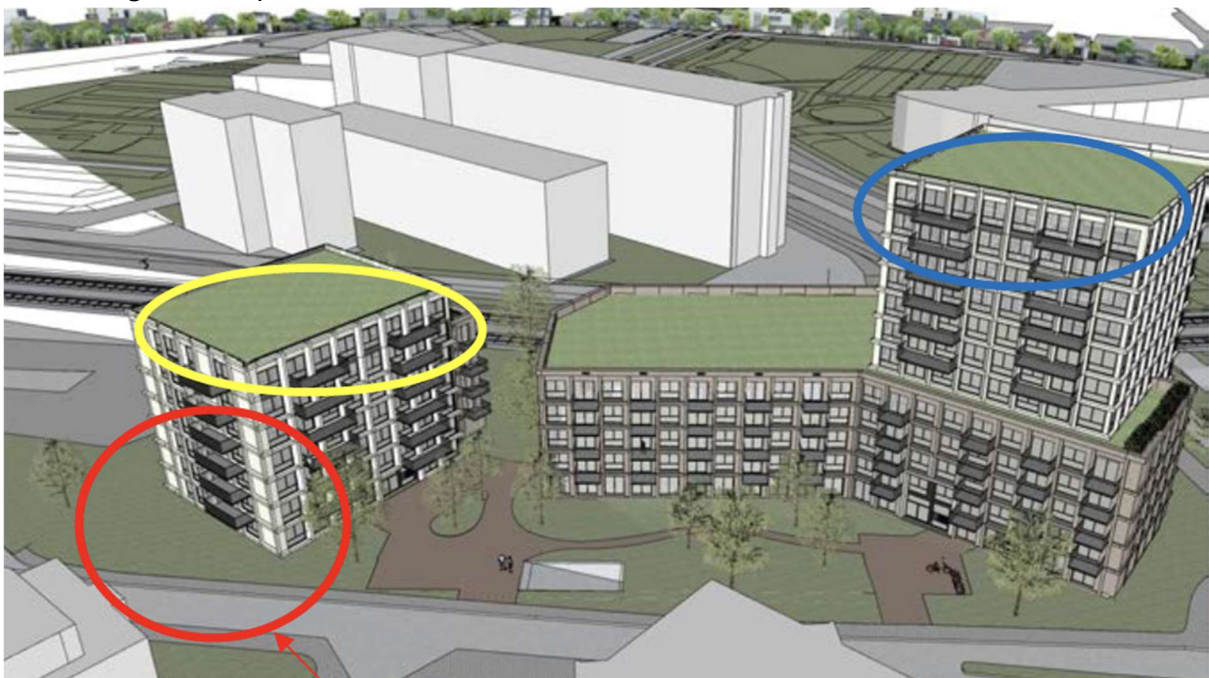
Hieruit blijkt dat de medebewoners nog minder zijn dan een vleermuis, wolmuis of watervlo. Dit is schandelijk.

Reactie

1. Verzoeker is niet geheel te volgen, het plan is op een aantal onderdelen twee keer aangepast. De eerste keer was n.a.v. de buurtparticipatie en de tweede keer heeft de raadscommissie tijdens de behandeling van het coördinatiebesluit verzocht om te onderzoeken of er nog een planaanpassing mogelijk is. Hieronder een impressie van het eerste plan en het laatste plan met wijzigingen.



Afbeelding: Initiële plan



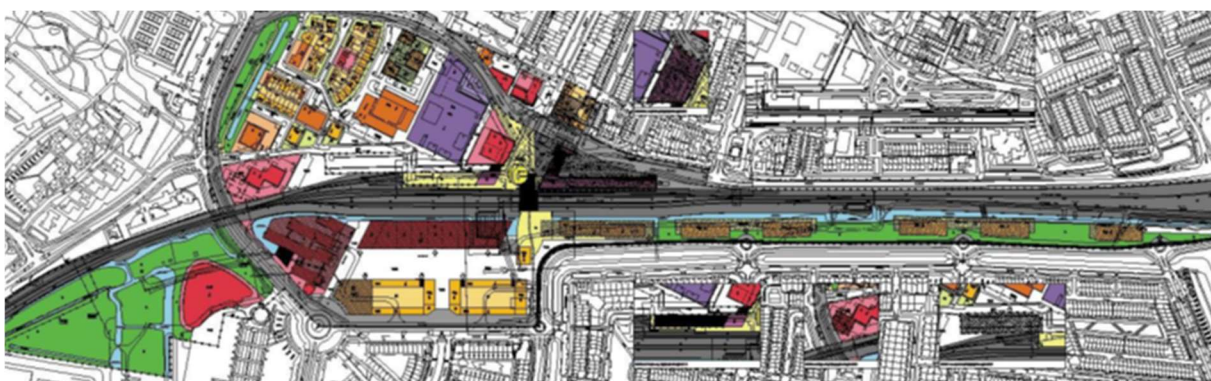
Afbeelding: Plan met alle planaanpassingen n.a.v. buurtparticipatie en raadscommissie

De laatste wijzigingen als gevolg van het verzoek van de raadscommissie worden hieronder nader toegelicht:

- Het plan is teruggelegd. Het gevolg is dat de afstand tussen het bouwblok en het woongebouw aan de Sacharovlaan is toegenomen van 17 meter naar 20 meter (rood);
- Blok 2B (links) is met 1 verdieping verlaagd (geel);
- Blok 1A (rechts) wordt verhoogd met twee verdiepingen om de wijziging van het metrage van blok 2A te compenseren (blauw).

In het besluitformulier met betrekking tot het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan wordt door het College juist erkend en niet gebagatelliseerd dat sprake is van afname van zonlicht en dat voor enkele woningen niet (direct) wordt voldaan aan de lichte TNO- norm. Voor welke woningen geldt dat zonlichtverlies aan de orde is, wordt verwezen naar de beantwoording van deze zienswijze onder ad. 4.

2. Het plangebied maakte onderdeel uit van het verouderde bestemmingsplan “Stationsomgeving”. Op 22 februari 2018 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan “Alphen Stad” vastgesteld. Het plangebied van het bestemmingsplan Alphen Stad beslaat een aantal gebieden waaronder de “Stationsomgeving”. Het bestemmingsplan “Stationsomgeving” is opgegaan in het bestemmingsplan “Alphen Stad”.



Figuur: Uitsnede bestemmingsplan Stationsomgeving

Voor een nadere toelichting op de Stationsomgeving en de relatie tot het plan wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1 onder ad. 1.

3. Net als reclamant, wenst de initiatiefnemer hinder tijdens de bouw- en slooffase van het plan zoveel mogelijk te voorkomen. Om die reden worden hierover afspraken gemaakt met de beoogd aannemer. Om gevoel te krijgen bij de inhoud van deze afspraken is door de initiatiefnemer een notitie opgesteld. Deze notitie wordt als bijlage bij deze nota opgenomen. Hiervoor zal worden aangesloten bij de handvatten uit het Bouwbesluit 2012 en de circulaire Bouwlawaai 2010. Daarnaast zal aandacht zijn voor een goede communicatie tijdens de bouw. Initiatiefnemer (en/of de aannemer) zal tijdig communiceren over het bouwproces. Ook zal een contactpunt ingericht worden waar klachten gemeld kunnen worden.

4.

Vooropgesteld is duidelijk dat er verlies van zonlicht voor een aantal woningen in de omgeving zal optreden. Ten behoeve van het plan is daarom een bezonningsstudie uitgevoerd om te bepalen welke effecten de voorziene ontwikkeling heeft op de bestaande bebouwing in de omgeving. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport “Bezonningsstudie” van Cauberg Huygen. In de bezonningsstudie is voor het aantal zonuren per dag in een woning de zogenoemde lichte TNO-norm als uitgangspunt gehanteerd. Deze norm gaat uit van minimaal 2 bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. De TNO norm wordt getoetst op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Aangetoond is dat door de nieuwbouw zonlichtverlies zal optreden voor de woningen aan de Dr. A.D. Sacharolaan 33-57, 17-31 en beperkt zonlichtverlies van de woningen aan de Molenwerfstraat. Vastgesteld kan worden dat op de begane grond van de woning op de Dr. A.D. Sacharovlaan 27 met het nieuwbouwplan niet meer direct voldaan wordt aan de lichte TNO eis. Er is een afname in bezonningduur van 42 minuten voor het meetpunt 27-bg. Deze woning ontvangt ook bezonning via de oostgevel (3 uur en 36 minuten). Bij optelling van deze bezonninguren wordt voldaan aan minimaal 2 uur bezonning.

Omdat voor een beperkt aantal woningen niet (direct) aan de lichte TNO-norm kan worden voldaan dan wel sprake is van een afname van de bezonningsduur tussen de 51 en de 2 uur 2 minuten, is door het bevoegd gezag beoordeeld of de mate van bezonning in de nieuwe situatie aanvaardbaar is. Conform vaste jurisprudentie dienen hierbij alle bij het gebruik betrokken belangen te worden afgewogen. Hierbij zijn de omstandigheden van het geval bepalend. Omdat in de overige voor de lichte TNO-norm relevante maanden er ook bij deze woning meer dan twee uur zon is, het niet kunnen voldoen aan de lichte TNO-norm zich enkel voordoet aan het begin en het einde van de voor de lichte TNO-norm relevante periode en doordat bij optelling van de gevels van de woning ruimschoots wordt voldaan aan de TNO-norm voor de maanden februari en oktober achten wij de mate van bezonning in de nieuwe situatie aanvaardbaar. In dit verband wordt verwezen op de resultaten van de bezonningsstudie, waaruit ook blijkt dat in de lente en in de zomer bij de woning ruimschoots aan de lichte TNO-norm wordt voldaan.

Van de door reclamant veronderstelde fout is geen sprake. Wel kunnen wij begrijpen dat de tekst in paragraaf 6.10.2 van de toelichting tot verwarring leidt, deze tekst zullen wij dan ook verduidelijken in het bestemmingsplan. Concreet volgt uit het bezonningsonderzoek dat:

- Voor de meeste woningen voldaan wordt aan de lichte TNO-norm omdat hiervoor minimaal twee bezonningsuren worden behaald.
- Voor een aantal woningen waaraan wel direct aan de lichte TNO-norm wordt voldaan, bedraagt de afname in bezonningsduur op de rekenpunten tussen de 51 minuten en de 2 uur 2 minuten.
- Voor een aantal woningen geldt dat zowel in de huidige als de nieuwe situatie op de beschouwde rekenpunten op de gevel niet minimaal twee uur bezonning aanwezig is.

Er wordt dus reeds in de huidige situatie niet voldaan aan de lichte TNO-norm. Het effect van de nieuwbouw is beperkt. Als gevolg van de nieuwbouw vindt voor deze woningen een afname in bezonningsduur plaats van 0 tot 14 minuten.

- Op het meetpunt voor de woning Sacharovlaan 27-BG wordt in de toekomstige situatie niet voldaan aan de lichte TNO-eis.

Zoals hiervoor reeds is aangegeven heeft het college gelet op de resultaten uit de bezonningsstudie beoordeeld of de mate van bezonning in de nieuwe situatie aanvaardbaar is. Voor de volledige beoordeling wordt verwezen naar de toelichting in het bestemmingsplan en het raadsvoorstel.

Van een voorafgaande beïnvloeding van de gemeenteraad is overigens geen sprake. Het college van B&W is belast met de voorbereiding van het bestemmingsplan, waarin wordt aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijk ordening. De uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt door de gemeenteraad.

5. De basis voor de kruispuntberekening is de prognose uit het verkeersmodel Midden Holland versie 3.2 voor het jaar 2030 (met hoge economische groei). Het verkeersmodel is gevuld met inwoners en arbeidsplaatsen en geeft informatie over de verkeersdruk op wegvakken en kruispunten. In het verkeersmodel is het kantoor opgenomen (met arbeidsplaatsen). Om die reden mag de verkeersgeneratie van het kantoor afgetrokken worden van de verkeersgeneratie van de toekomstige woningen. Daar komt nog bij dat het geldende bestemmingsplan het gebruik als kantoor in het plangebied toestaat. In de bestaande situatie is dit ook nog altijd mogelijk en het wordt ook als zodanig gebruikt, waardoor de bestaande situatie meegenomen mag worden in het uitgevoerde onderzoek door Goudappel Coffeng.

Bij de kruispuntberekeningen is daarnaast rekening gehouden met de verkeersstromen vanuit alle windrichtingen. De bron is het verkeersmodel Midden Holland versie 3.2. Toegevoegd zijn fietsers op de fietspaden rondom de rotonde (totaal: 800 fietsers per uur). Het doel van de kruispuntberekening is om het planeffect te bepalen. Daaruit blijkt dat er sprake is van een goede doorstroming op de rotonde in zowel de situatie zonder als met plan. Bovendien blijkt dat het planeffect beperkt is.

De spoorwegovergang zorgt bij nadering van een trein voor een tijdelijke vertraging in zowel de huidige als toekomstige situatie op de toeleidende wegen. Het planeffect is dusdanig beperkt dat dit niet tot een wezenlijk andere situatie zal leiden.

6. Mede naar aanleiding van de zienswijze zijn de haakse parkeervakken die gedeeltelijk in de openbare ruimte waren voorzien opnieuw beoordeeld. Deze beoordeling heeft ertoe geleid dat de 23 parkeerplaatsen op maaiveld volledig op eigen terrein gerealiseerd zullen worden. Bij het ontwerp van de parkeervakken wordt rekening gehouden met de gebruikelijke ontwerprichtlijnen die hiervoor gelden, zodat sprake zal zijn van een verkeersveilige situatie.
7. Uit het akoestisch onderzoek naar wegverkeer- en spoorweglawaaï volgt inderdaad dat de voorkeursgrenswaarden op diverse plaatsen wordt overschreden. Hiertoe zijn hogere waarden aangevraagd en verleend (zie (ontwerp) besluit hogere grenswaarden). In dit

hogere waarden besluit zijn diverse voorwaarden opgenomen. Om te borgen dat bij de realisatie van de woningen daadwerkelijk aan deze voorwaarden wordt voldaan, is dit in artikel 8.1 van de planregels vastgelegd. Hiermee blijft sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat op deze punten. Het is daarnaast correct dat het akoestisch onderzoek naar wegverkeers- en spoorweglawaaï niet ingaat op het mogelijke verkeerslawaaï voor de bestaande omgevingsbewoners als gevolg van het nieuwbouwplan. Dit heeft plaatsgevonden in een apart onderzoek, wat is gerapporteerd in de notitie ‘geluidseffect verkeersaantrekkende werking’ (bijlage 13 bij het bestemmingsplan). Hieronder wordt daar nader op ingegaan (zie ad. 8).

8. Reclamant heeft terecht er op gewezen dat een onjuist aantal motorvoertuigen per etmaal zijn genoemd. In de notitie staat een aantal van 294 bewegingen en in het mobiliteitsonderzoek staan 394 bewegingen (per werkdagemaal). De rapportage is hierop aangepast. Voor dergelijke onderzoeken is het, in tegenstelling tot het uitgevoerde verkeersonderzoek, gebruikelijk om te rekenen met de verkeersgeneratie per weekdagemaal. Het aantal van 394 bewegingen betreft een werkdagemaal. Voor het akoestisch onderzoek naar de bestaande woningen is dit omgerekend naar weekdagemaal. De conclusie van het onderzoek blijft echter ongewijzigd. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat het door reclamant aangegeven aantal van 613 verkeersbewegingen niet juist is, zie hiervoor ook de beantwoording onder ad. 5 van deze zienswijze.
9. Door reclamant wordt aan de uitgangspunten van de stikstofdepositieberekening getwijfeld. Onder andere het aantal verkeersberekeningen van de vrachtwagens en lichte voertuigen wordt bestreden. Door Cauberg Huygen is een notitie opgesteld waarin inzicht is gegeven voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van de aard en omvang van de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden (wettelijk verplicht onderzoek). Het onderzoek heeft geen betrekking op de omwonenden in het plangebied. Bij de bepaling van het aantal vrachtwagens voor de sloop en realisatie van het plan wordt gekeken naar het totale gebouwwolume. Het gebouwwolume wordt omgerekend naar de inhoud (en het maximale gewicht) van een vrachtwagen. Daarnaast is voor het in te zetten materieel (en het aantal vrachtwagenbewegingen) aangesloten bij vergelijkbare projecten elders en bij de “instructie gegevensinvoer Aeries Calculator 2020”. Voor de aanlegfase is daarnaast in de berekening uitgegaan van een worst-case situatie. Deze worst-case situatie houdt in dat het totale verkeer voor de sloop- en realisatie in één jaar plaatsvindt. Spreidt men dit uit over een langere periode dan één jaar, waar naar verwachting sprake van is, zal dit juist gunstiger uitvallen. Er is derhalve geen aanleiding om aan de juistheid van de uitgangspunten van het onderzoek te twijfelen. Voor de verkeersgeneratie in de gebruiksfase is overigens aangesloten bij het mobiliteitsonderzoek van Goudappel Coffeng (van 5-11-2020).
10. Het bestemmingsplan maakt (deels) bebouwing mogelijk met een maximale bouwhoogte van 39 meter. Er is door ABT bv een windhinderonderzoek (CFD) onderzoek uitgevoerd naar de windhinder of windgevaar. Bij de berekening van het CFD model is rekening gehouden met omliggende gebouwen binnen een straal van 450 meter. Het uitgevoerde onderzoek heeft immers juist ten doel om de impact op de omliggende bebouwing als gevolg van het nieuwbouwplan te beoordelen (de nieuwe bebouwing mag geen overlast voor omliggende bebouwing veroorzaken). Voor zowel de windhinder als windgevaar zijn

twalf windrichtingen gesimuleerd. Uit de figuren uit het onderzoek is af te lezen dat rond het gebouw de gebieden veelal in een zone zitten wat overeenkomt met goede condities. In het rapport wordt pas over windhinder gesproken, als er een significant aantal uren per jaar meer dan 5 m/s op loopniveau wordt overschreden. Omdat daar bij de Doctor A.D. Sacharovlaan 33 – 57 geen sprake van is, wordt dit adres niet expliciet benoemd in de rapportage. Op figuur 5.2 van de rapportage is te zien dat ter plaatse van de Doctor A.D. Sacharovlaan 33 – 57 sprake is van een goed windklimaat. Het goede windklimaat wordt met name behaald doordat het pand van Wolters Kluwer én de nieuwbouw een afschermende werking hebben voor het pand aan de Doctor A.D. Sacharovlaan 33 – 57. Er is dan ook geen reden aan de juistheid van het windhinderonderzoek te twijfelen. De gemeenteraad kan het onderzoek ten grondslag leggen aan de vaststelling van het bestemmingsplan.

11. Uiteraard zijn de belangen van omwonenden belangrijk en dienen de belangen te worden meegewogen in het al dan niet vaststellen van een bestemmingsplan. Dit heeft dan ook plaatsgevonden. Overigens wordt opgemerkt dat natuurinclusief bouwen niet ter bescherming van bestaande of toekomstige bewoners dient. Natuurinclusief bouwen is het waar mogelijk zodanig bouwen dat de natuur er baat bij heeft. Natuurinclusief bouwen is niet leidend, maar kijkt enkel naar de mogelijkheden in aanvulling op het plan.

Nummer 4 (zie hiervoor Bijlage I behorende bij het besluit)
Zaaknummer: 358694
Conclusie: Zienswijze is deels gegrond, aanpassing bijlage

Zienswijze

1. De oostelijke woontoren met een hoogte van 23 meter is een doorn in het oog. Onder het geldende bestemmingsplan is ter plaatse van deze woontoren geen bebouwing (van enige betekenis) toegestaan. De woontoren van 23 meter hoog bevindt zich op 20 meter van de woning en 10 meter van de tuin van reclamant. Het uitzicht naar die kant is met de woontoren compleet verdwenen.
2. De woontoren brengt een forse inbreuk op de privacy met zich mee. Vanaf de balkons dan wel vanachter de ramen van de appartementen aan de zijde van de Dr. A.D. Sacharovlaan kan zo de woning en de tuin van reclamant in worden gekeken. Doordat dit zich van boven komt, wordt het nog eens als extra indringend en ongewenst ervaren. Het is onbegrijpelijk waarom zo'n hoge woontoren zo dicht bij bestaande bebouwing gepland wordt.
3. De bezonning zal in zeer grote mate achteruit gaan. Het bezonningsonderzoek gaat van een aantal onjuiste uitgangspunten uit:
 - a. In paragraaf 3.3 van het onderzoek wordt uitgegaan dat de meest westelijke woontoren 38 meter hoog is, terwijl op de verbeelding een maatvoeringsaanduiding van 39 meter te zien is.
 - b. Afname van de bezonning in de tuin van reclamant is niet onderzocht, terwijl dit wel ruimtelijk relevant is.
 - c. Rekenpunten 1a en 1b zijn niet representatief, nu deze zich ter hoogte van de uitstekende balkons bevinden en niet ter hoogte van de ramen/muren van de woningen zelf. Er dient dan ook een herberekening uitgevoerd te worden, waarbij

rekening gehouden moet worden met de schaduwwerking die uitgaat van de uitstekende balkons.

- d. Bezonnig aan de noordzijde is niet onderzocht, terwijl deze wel ruimtelijk relevant is.
 - e. De maanden mei en juli ontbreken ten onrechte.
 - f. In bijlage I wordt in de illustratie de slagschaduw in de zomermaanden na 18:00 ten onrechte niet meegenomen. De zomerse avondzon is na een werkdag heel veel waard.
 - g. Nu het bezonningsonderzoek op meerdere punten gebrekkig te noemen is, is tevens sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht.
4. Bij meerdere in het kader van de bezonnig onderzochte woningen in het plangebied kan niet aan de lichte TNO norm worden voldaan. Bij veel meer woningen, waaronder die van reclamant, kan bovendien niet aan de strenge TNO norm worden voldaan. De in paragraaf 6.10.2 van de toelichting op het bestemmingsplan gemaakte belangenafweging is onjuist:
- a. De bezonnig neemt niet in een beperkt aantal woningen af, maar juist in veel woningen. Er wordt enkel in een beperkt aantal woningen niet langer aan de lichte TNO norm voldaan. Dat is wat anders en maakt nogal een verschil in de belangenafweging. Daarbij wil reclamant aantekenen dat de bezonningsafname zich bij reclamant zowel ten westen als ten noorden in de tuin voordoet. Het gemis aan zonlicht doet zich bovendien iedere dag weer gevoelen.
 - b. Verder wordt het bezonningsbelang ten onrechte afgezet tegen het belang van een complete woningbouwopgave. Het juiste gewicht toekennen aan de belangen van reclamant en de overige omwonenden betekent echter niet meteen dat de woningbouwopgave niet langer kan worden gerealiseerd. Bij een reductie van het aantal verdiepingen wordt evengoed een stevige bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave, terwijl aan de belangen van omwonenden meer recht wordt gedaan. Het huidige plan is derhalve in strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Algemene wet bestuursrecht.
5. De twee woontorens van 23 en 39 meter zijn niet passend in de directe omgeving. Er wordt een koppeling gemaakt met het stationsgebied en met gebouwen die zich aan de overzijde van het spoor bevinden. Het plangebied wordt echter juist afgeschermd van de zich aan de andere kant bevindende gebouwen. De directe omgeving van het plangebied wordt veeleer gevormd door de woonwijk waar het zich naast bevindt. Beide woontorens zijn daarmee in het geheel niet in lijn met de rest van de in de directe omgeving aanwezige bebouwing. Hier is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.
6. In het onderzoek naar de geluidseffecten van de verkeersaantrekkende werking op de bestaande woningen, wordt uitgegaan van een onjuist aantal verkeersbewegingen (294 motorvoertuigen per etmaal i.p.v. 394). De rekenresultaten zijn niet representatief / geven een te rooskleurig beeld.
7. Goudappel Coffeng heeft alleen de doorstroming onderzocht, maar niet de verkeersveiligheid. Gelet op het recente verleden aangaande de rotonde en de aanwezigheid van de school die veel kwetsbare verkeersdeelnemers herbergt, acht reclamant het op de weg van het bevoegd gezag om een onderzoek naar de

verkeersveiligheid te laten uitvoeren. Tot die tijd kan niet worden gezegd dat de situatie conform een goede ruimtelijke ordening is.

8. De parkeerbehoefte die uitgaat van de plannen is een aantal van 183 parkeerplaatsen. Deze wordt opgelost door een ondergrondse parkeergarage onder het gebouw, die plaats heeft voor 160 auto's. In het onderzoek van Goudappel Coffeng wordt in paragraaf 2.4 aangegeven dat de overige 23 parkeerplaatsen zich in de openbare ruimte bevinden, buiten het eigen terrein en aan de andere kant van het voetpad direct aan de Dr. A.D. Sacharovlaan. Dat betekent dat ook derden van deze parkeerplaatsen gebruik kunnen maken, mensen dus die bewoner noch bezoeker zijn. Hieruit volgt dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost. Dit is in strijd met artikel 3.1 sub a van het Parapluplan Parkeren.
9. In de ontwerp-omgevingsvergunning wordt gesproken over heien, terwijl door de ontwikkelaar eerder is toegezegd dat men zou gaan boren. Het is onduidelijk waarom deze toezegging niet wordt nagekomen. Hoe dan ook, gelet op de omvang van het project en de korte afstand tot de bestaande bebouwing, is niet te verwachten dat met heien kan worden voldaan aan de normen voor geluidhinder (artikel 8.3 Bouwbesluit en trillinghinder (artikel 8.4 Bouwbesluit). Reclamant verzoekt om de ontwerp-omgevingsvergunning aldus aan te passen dat boren verplicht wordt gesteld. Daarnaast zal er een nulmeting op de woning van reclamant moeten worden verricht op kosten van de ontwikkelaar.
10. Reclamant is rolstoel gebonden. Na een lange zoektocht heeft reclamant in 2007 uiteindelijk voor deze woning gekozen. Dit omdat deze woning zich dichtbij winkels bevindt, rolstoeldoorgankelijk is zonder lift, een zonnige ruimte tuin heeft, de privacy gewaarborgd is en de buurt rustig te noemen is. Vervolgens zijn er diverse aanpassingen gedaan om de woning verder geschikt te maken. De totale kosten waren in 2007 ruim € 25.000,- waarvan door de gemeente op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning minder dan de helft werd vergoed. Als de plannen doorgaan zou dat funest zijn voor het woongenot van reclamant. Vrijwel alle voordelen vallen dan weg. Echter als reclamant zou vertrekken uit een al aangepaste woning zal vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning niet snel een nieuwe woningaanpassing worden vergoed. Dat betekent dat alle investeringen in een andere woning weer opnieuw moeten worden gedaan, maar nu volledig door reclamant zelf. Dat vindt reclamant niet fair, nu niet om deze ontwikkeling is gevraagd. Mochten de plannen doorgaan, dan roept reclamant raad en initiatiefnemer dan ook op om met een passende oplossing in deze te komen.

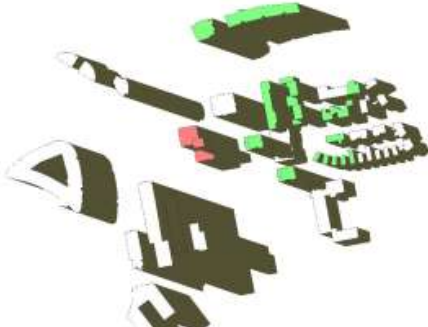
Reactie

1. Voor de toegestane bouwhoogte van 23 meter geldt dat wij dit passend vinden in de hoogstedelijke stationsomgeving. Zie voor een nadere toelichting hierop de beantwoording van zienswijze 1 onder ad. 1. Daarnaast begrijpen wij dat het uitzicht van reclamant wijzigt als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Een dergelijke verandering van uitzicht is echter inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving en achten wij ruimtelijk aanvaardbaar.
2. De afstand tussen de woning van reclamant en de nieuwbouw bedraagt 20 meter. Een dergelijke afstand tussen woonbebouwing is, zelfs in bebouwd gebied met een meer

open karakter, een grote afstand. Ook in de bestaande situatie is sprake van mogelijke inkijk vanuit de aanwezige kantoren. Desondanks zijn wij het met reclamant eens dat de inkijkmogelijkheden toenemen in de nieuwe situatie. Een dergelijke wijziging in de inkijkmogelijkheden is echter inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. De toevoeging van woningen op deze locatie achten wij daarom ruimtelijk aanvaardbaar. Om het verlies van privacy zoveel te beperken, worden de balkons niet volledig met transparant glas uitgevoerd zoals staat getekend in de aanvraag omgevingsvergunning. Tevens zal het terrein een groene invulling krijgen.

3. Hieronder wordt per onderdeel gereageerd op de zienswijze m.b.t. bezonning:
 - a. Reclamant stelt terecht dat de bezonningsstudie uitgaat van een maximale bouwhoogte van 38 meter in plaats van 39 meter. Naar aanleiding van de zienswijze is de bezonningsstudie hierop aangepast. Uit deze aanpassing blijkt dat de afname in het aantal zonuren met maximaal 3 minuten toeneemt. Dit achten wij, mede gelet op de gemaakte belangenafweging (zie hiervoor ook de beantwoording van zienswijze 1 onder ad. 1), nog steeds ruimtelijk aanvaardbaar.
 - b. De lichte TNO-norm waaraan is getoetst heeft enkel betrekking op bezonning van de gevel. De beoordeling van de bezonning van tuinen is derhalve niet meegenomen in het onderzoek. Voor de woning aan de Doctor A.D. Sacharovlaan nummer 33 geldt dat de resultaten voor de tuin vergelijkbaar zijn als met de gevel op de begane grond. Derhalve wordt ook verwezen naar de reeds gemaakte belangenafweging die ten grondslag ligt aan onze beoordeling dat wij de toekomstige situatie ruimtelijk aanvaardbaar achten.
 - c. De rekenpunten zijn conform de lichte TNO-norm bepaald. Er hoeft geen rekening gehouden te worden met de schaduwwerking die uitgaat van uitstekende balkons, daar eventuele schaduwwerking ten behoeve van balkons altijd aanwezig is (zowel in de huidige als nieuwe situatie).
 - d. Binnen het invloedsgebied zijn geen woningen aan de noordzijde gelegen.
 - e. Schaduwwerking is het grootst op 19 februari en 21 oktober vanwege de lage stand van de zon. Na 19 februari zal de situatie elke dag verbeteren tot en met 21 juni, wanneer de zon op haar hoogst staat en er dus nauwelijks schaduwwerking is. Daarna wordt de schaduwwerking weer elke dag een beetje groter, tot het einde van de onderzoeksperiode op 21 oktober. Vanwege dit parabolische effect volstaat het om de schaduwwerking op drie dagen te onderzoeken: 19 februari, 21 juni en 21 oktober, waarbij voor de toets aan de lichte TNO-norm 19 februari de maatgevende datum is. In dit geval zijn een vijftal maanden doorgerekend om meer inzicht te krijgen in het verloop van de bezonning. De maanden mei en juli zijn niet maatgevend voor een bezonningsonderzoek. Derhalve zijn deze (terecht) niet meegenomen in het bezonningsonderzoek.
 - f. Zoals hiervoor onder e reeds toegelicht is 19 februari de maatgevende datum voor de toets aan de lichte TNO-norm. Er bestaat dan ook geen verplichting om voor de maand juni de zonnestand om 20:00 uur mee te nemen. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij de situatie in de maand juni om 20:00 uur in kaart gebracht voor reclamant. Hieruit blijkt dat sprake is van verlies van zon / toename van schaduw. In de bestaande situatie heeft reclamant 8 uur en 19 minuten zon en in de nieuwe situatie bedraagt deze 6 uur en 45 minuten. De

afname treedt op in de avonduren.

Bestaande situatie	Toekomstige situatie
	
20:00	20:00

Alhoewel wij ons kunnen voorstellen dat reclamant dit betreurt, achten wij de nieuwe bezonningssituatie voor reclamant ruimtelijk aanvaardbaar. Voor het overige verwijzen wij naar de belangenafweging.

- g. Naar aanleiding van de zienswijze is het bezonningsonderzoek aangepast. De aanpassing behelst het wijzigen van het uitgangspunt van 38 naar 39 meter. Dit heeft echter geen noemenswaardige invloed op de conclusies van het onderzoek (toename is max. 3 minuten voor een beperkt aantal woningen t.o.v. het vorige onderzoek). Van overige gebreken in het bezonningsonderzoek is, anders dan reclamant stelt, geen sprake. Er is dan ook geen strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
4. De uitgevoerde bezonningsstudie geeft inzicht in de toename van schaduw op de omgeving door de nieuwbouw. Voor de bezonning van woningen gelden geen wettelijke normen. Bij de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid wordt rekening gehouden met de locatie in binnenstedelijk gebied en de bestaande bezonningssituatie. De TNO-normen geven handvatten voor wat als voldoende bezonning kan worden aangemerkt. De schaduwhinder is inzichtelijk gemaakt op de maatgevende dagen van de vier seizoenen en de maatgevende momenten op basis van de door TNO opgestelde normen voor bezonning. Om een goed beeld te krijgen van de bezonning is deze op verschillende tijdstippen gedurende de dag bekeken. De lichte TNO-norm is geen harde norm maar een hulpmiddel om de bezonning te beoordelen. Bij twee uur zon per etmaal is de bezonning in ieder geval acceptabel. Bij minder dan twee uur zon kan dat ook het geval zijn. In dat geval dient het bevoegd gezag af te wegen of de bezonningssituatie aanvaardbaar is in het kader van een goed woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening. Een dergelijke belangenafweging is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Wij achten het plan ruimtelijk aanvaardbaar en in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Van strijd met het evenredigheidsbeginsel is geen sprake.
5. Voor de beantwoording van dit onderdeel van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder ad. 1 van zienswijze 1.
6. Reclamant heeft terecht op gewezen dat een onjuist aantal motorvoertuigen per etmaal zijn genoemd. In de notitie staat een aantal van 294 bewegingen en in het mobiliteitsonderzoek staan 394 bewegingen (per werkdag etmaal). De rapportage is hierop aangepast. Voor dergelijke onderzoeken is het, in tegenstelling tot het

uitgevoerde verkeersonderzoek, gebruikelijk om te rekenen met de verkeersgeneratie per weekdagemaal. Het aantal van 394 bewegingen betreft een werkdagemaal. Voor het akoestisch onderzoek naar de bestaande woningen is dit omgerekend naar weekdagemaal. De conclusie van het onderzoek blijft echter ongewijzigd.

7. Een rotonde als kruispuntvorm heeft duidelijke voordelen voor het overstekende langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Als gevolg van de rotondevorm is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer lager dan bij een normaal voorrangskruispunt. Een rotonde wordt als kruispuntvorm vaak gebruikt bij wegen met een verkeersfunctie, juist vanwege het beperken van snelheidsverschillen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Het planeffect als gevolg van de ontwikkeling is niet dusdanig dat er sprake is van een substantieel andere situatie dan op dit moment het geval is. Het is wenselijk dat de wachttijd op de kruispunttakken beperkt blijft. Als een te lange wachttijd ontstaat, dan zullen weggebruikers eerder risicovol gedrag gaan vertonen (door bijvoorbeeld de auto met grote snelheid in de verkeersstroom te voegen). Uit de uitgevoerde kruispuntanalyse blijkt dat zowel in de referentie- als plansituatie sprake is van een goede doorstroming. Een aanvullend verkeersveiligheidsonderzoek is daarom niet nodig.
8. Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3, ad. 6. Van strijd met het Parapluplan Parkeren is overigens geen sprake, daar de parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Dat deze parkeerplaatsen (deels) openbaar toegankelijk kunnen zijn, doet daar niets aan af.
9. Een dergelijke toezegging is ons niet bekend. Dat neemt niet weg dat voor wat betreft het heien voldaan zal moeten worden aan de daarvoor geldende regelgeving. In de omgevingsvergunning zijn hierover ook voorschriften opgenomen (voorschrift 5, 6 en 8). Het opnemen van een verplichting tot boren is derhalve niet aan de orde. Voor een nadere toelichting op het zoveel mogelijk voorkomen van overlast van de bouw, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3, ad. 3. Tot slot wordt door de aannemer voorafgaand aan start bouw een opname van de bestaande situatie gemaakt (een bouwexploot).
10. Wij betreuren het dat reclamant het gevoel bekruipt dat men de woning zal moeten verlaten. Met de realisatie van de nieuwbouw zal in het plangebied een andere dynamiek ontstaan dan in de huidige situatie. Eén die onzes inziens beter aansluit op het hoogstedelijke milieu van de stationsomgeving, maar niet zodanig dat voor de directe omgeving een slecht woon- en leefklimaat ontstaat.

Bijlage 1 – Notitie overlastbeperkende maatregelen tijdens de bouw