

Nota van beantwoording zienswijzen

91354

Inleiding

Op de locatie aan de Botter waar voorheen een scholengemeenschap gevestigd was, is het voornemen om maximaal 70 levensloopbestendige woningen te realiseren in drie afzonderlijke woonblokken. De woningen zijn verdeeld in sociale huurwoningen, middel dure en dure huurwoningen en koopwoningen. De bouwhoogte varieert van drie tot vijf woonlagen. Het nu nog geldende bestemmingsplan maakt de bouw van de geplande woningen niet mogelijk. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt het bestemmingsplan aangepast. Eenieder heeft in de periode van 5 september tot en met 17 oktober 2019 kennis kunnen nemen van het ontwerpbestemmingsplan Botter. Wij hebben de volgende zienswijzen ontvangen (zie tabel 1 hieronder). Ook zijn alle ingekomen zienswijzen toegevoegd in de bijlage.

Indiener	Datum dagtekening	Datum ontvangst
A) Indiener 1	17 september 2019	20 september 2019
B) Indiener 2	28 september 2019	30 september 2019
C) Indiener 3	3 oktober 2019	7 oktober 2019
D) Indiener 4	27 september 2019	30 september 2019
E) Indiener 5	12 oktober 2019	18 oktober 2019

Tabel 1: Overzicht van de ontvangen zienswijzen.

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijzen gevolgd door de beantwoording, een conclusie en een slotadvies.

A) Indiener 1

Op 20 september jl. is de zienswijze van indiener 1 ontvangen. Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijze en de beantwoording daarop.

1. Indiener geeft aan dat een bezonningsplan ontbreekt. Een bezonningsplan is nodig om te kunnen beoordelen of er daadwerkelijk geen onaanvaardbare bruikbaarheid optreedt, zo stelt indiener;
2. Indiener meldt dat op pag. 13 (4.2.) de Binnenlandse Baan vermeld wordt, dat moet Buitenlandse Baan zijn;
3. Indiener vraagt naar aanleiding van hoofdstuk 4.2 of de verkeersbewegingen per dag zijn of dat er sprake is van een andere periode;
4. Het bestemmingsplan concludeert in hoofdstuk 4.1. dat de extra verkeersbewegingen geen onevenredige verkeersdruk met zich meebrengt. Waarop is deze conclusie gebaseerd vraagt indiener zich af;
5. Indiener vraagt of rekening is gehouden met de opgeheven parkeerverbod aan de zuidoost-zijde van het wegdeel tussen de Groene Rede en de Botter, waardoor slechts het noodwestelijk deel van de weg voor doorgaand verkeer beschikbaar is;
6. Indiener vraagt waarom gekozen is om het plangebied via de Botter te ontsluiten en waarom niet vanaf de Buitenlandse Baan en/of de Groene Rede.

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

Ad. 1

Wat indiener stelt is juist. Een bezonningsplan wordt alsnog toegevoegd aan het bestemmingsplan. Ook is de bezonningsstudie in bijlage 1 opgenomen.

Ad. 2

Tekstuele opmerkingen worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Ad. 3

Dit betreft het aantal verkeersbewegingen per etmaal.

Ad. 4

De maximale wegcapaciteit wordt door de toename van het verkeer niet overschreden.

Ad. 5

Het feit dat het verkeer op elkaar dient te wachten zal niet leiden tot onevenredige verkeersopstoppen. Het kan hoogstens in de ochtend- en avondspits leiden tot iets langere wachttijden maar dit is geen ongewone situatie op dit soort (erftoegangs)wegen.

Ad. 6

Een ontwikkelingslocatie dient bij voorkeur ontsloten te worden via erftoegangswegen en niet op gebiedsontsluitingswegen.

Conclusie:

De zienswijze geeft deels aanleiding tot aanpassing van het plan. Zo wordt een bezonningsstudie toegevoegd aan het bestemmingsplan en de straatnaam in hoofdstuk 4.2 wordt tekstueel aangepast. De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

B) Indiener 2

Op 30 september 2019 is een zienswijze ingediend door indiener 2. Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener meldt dat de situering van het nieuwbouwplan niet duidelijk gepresenteerd wordt;
2. Indiener kan zich niet goed oriënteren, de richting noord ontbreekt;
3. Indiener stelt dat er sprake is van een vermindering van het woongenot. Dit heeft te maken dat er belemmering van zonlicht ontstaat. Indiener meldt dat vijf woonlagen een te grote beperking oplegt, vier levert al genoeg belemmering op, maar drie bouwlagen is beter;
4. Indiener vreest voor last van autolichten bij het aanrijden van de parkeerplaatsen.

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

Ad. 1

Het bestemmingsplan schetst slechts het planologische kader met de daarbij behorende onderzoeken. De verbeelding in het bestemmingsplan is op schaal (1:1000) en voorzien van een noordpijl. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de wettelijke vereisten. Pas bij de omgevingsvergunning zijn (alle) detailgegevens bekend. Om indiener enigszins inzicht te geven in de afstanden is in bijlage 2 een afstandenkaart opgenomen. Nadrukkelijk wordt vermeld dat aan deze kaart géén rechten ontleend kunnen worden. Immers het bestemmingsplan is wettelijk leidend.

Ad. 2

Zie ad. 1 hierboven.

Ad. 3

In bijlage 2 is een bezonningsstudie opgenomen. De afstand bouwvlak appartementencomplex tot perceelgrens van indiener bedraagt circa 30 meter (minimaal) en circa 61 meter (maximaal), wat een behoorlijke afstand is. Uit de bezonningsstudie blijkt dat er geen sprake is van een vermindering van

zonlicht door de komst van het appartementencomplex. Ter aanvulling: Nederland kent geen formele wettelijke normen en eisen voor bezonning voor bebouwing. Echter TNO heeft een norm ontwikkeld, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de 'lichte norm' en de 'strengere norm'. De TNO norm wordt door de gemeente gebruikt wanneer er veranderingen in de gebouwde omgeving plaatsvinden. Volgens de TNO norm wordt aan de lichte norm voldaan wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Het is daarbij geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. Volgens de 'strengere norm' dient de bezonningsduur in de periode van 21 januari tot en met 22 november gedurende drie uren per etmaal plaats te vinden. Het is hierbij wel een vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt. Aan beide normen wordt voldaan. De bezonningsstudie laat zien dat de nieuwbouw op 21 december (winterperiode met een lage zonnestand) schaduw werpt op de woningen ten noorden van de bouwlocatie. Vooral in de ochtend en in de namiddag is er sprake van extra schaduw op de voorgevels van de woningen aan de Botter 122 t/m 134. Voor de overige periodes (maart, juni en september) ontstaat geen extra schaduw als gevolg van het nieuwbouwplan.

Ad. 4

Om te voorkomen dat bewoners last ervaren van het inschijnen van autolampen, wordt bij het inrichten van het terrein hier rekening mee gehouden. Een groene haag of een vergelijkbare ander soortige afscherming nabij de Botter voorkomt hinder van autolampen naar omwonenden toe.

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond. Een voorwaardelijke verplichting, in de vorm van een gebiedsaanduiding op de verbeelding in het bestemmingsplan wordt opgenomen, zodat inschijnen van autolampen afkomstig van het parkeerterrein zoveel mogelijk beperkt wordt voor de aangrenzende woningen.

C) Indiener 3

Op 7 oktober 2019 ontvingen wij de zienswijze van indiener 3. Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener maakt zich zorgen over de toekomstige verkeersveiligheid op de Kempenaar (huisnummers 114 t/m 119). Indiener meldt dat de woningen aan de Kempenaar ook belast worden met een toename aan verkeer. Indiener vraagt waaruit blijkt dat de omliggende wegen, zoals de Kempenaar, de verkeerstoename van 423 verkeersbewegingen aan kunnen. Indiener geeft aan dat door de geparkeerde auto's aan de Kempenaar de rijbaan dermate smal wordt, dat auto's elkaar niet kunnen passeren;
2. Indiener meldt dat op pag. 13 (4.2.) de Binnenlandse Baan vermeld wordt, dat moet Buitenlandse Baan zijn;
3. Indiener stelt een ontsluiting van het plangebied via de Groene Rede voor.

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

Ad. 1

Het feit dat het verkeer op elkaar dient te wachten zal niet leiden tot onevenredige verkeersopstoppen. Het kan hoogstens in de ochtend- en avondspits leiden tot iets langere wachttijden maar dit is geen ongewone situatie op dit soort wegen.

Ad. 2

Tekstuele opmerkingen worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Ad. 3

Een ontwikkelingslocatie dient bij voorkeur ontsloten te worden via erftoegangswegen en niet op gebiedsontsluitingswegen.

Conclusie:

De zienswijze geeft deels aanleiding tot aanpassing van het plan. In hoofdstuk 4.2 van het bestemmingsplan wordt de straatnaam tekstueel aangepast. De overige punten zijn ongegrond.

D) Indiener 4

Op 30 september 2019 ontvingen wij de zienswijze van indiener 4. Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener vraagt of de genoemde 423 extra verkeersbewegingen per dag zijn;
2. Indiener vraagt hoe de extra toename aan verkeersbewegingen zich verhoudt tot het huidige aantal verkeersbewegingen. Waaruit blijkt dat de aangrenzende wegen dit aan kunnen vraagt indiener zich af;
3. Indiener vraagt of de parkeersituatie aan de Kempenaar 115 tot en met 119 verandert;
4. Is een andere ontsluiting bijvoorbeeld via de Buitenlandse Baan of de Groene Rede overwogen?

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

Ad. 1

Zie ad. 3 onder A.

Ad. 2

Zie ad. 4 onder A.

Ad. 3

Nee, er treden geen veranderingen op in de parkeersituatie aan de Kempenaar 115-119.

Ad. 4

Ja, er is een andere ontsluiting overwogen maar het geniet de voorkeur om de ontwikkelingslocatie te ontsluiten via de erftoegangswegen en niet op de gebiedsontsluitingswegen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan. De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

E) Indiener 5

Op 18 oktober jl. is de zienswijze van indiener 5 ontvangen. Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijze en de beantwoording daarop.

1. Indiener geeft aan dat een bezonningsplan ontbreekt. Een bezonningsplan is nodig om te kunnen beoordelen of er daadwerkelijk geen onaanvaardbare bruikbaarheid optreedt, zo stelt indiener;
2. Indiener meldt dat op pag. 13 (4.2.) de Binnenlandse Baan vermeld wordt, dat moet Buitenlandse Baan zijn;
3. Indiener vraagt naar aanleiding van hoofdstuk 4.2. of de verkeersbewegingen per dag zijn of dat er sprake is van een andere periode;

4. Het bestemmingsplan concludeert in hoofdstuk 4.1. dat de extra verkeersbewegingen geen onevenredige verkeersdruk met zich meebrengt. Waarop is deze conclusie gebaseerd vraagt indiener zich af;
5. Indiener vraagt of rekening is gehouden met het parkeerverbod aan de zuidoost zijde van het wegdeel tussen de Groene Rede en de Botter, waardoor slechts het noodwestelijk deel van de weg voor doorgaand verkeer beschikbaar is;
6. Indiener vraagt waarom gekozen is om het plangebied via de Botter te ontsluiten en waarom niet vanaf de Buitenlandse Baan en/of de Groene Rede;
7. Indiener wil duidelijkheid hoeveel van de huidige parkeergelegenheid ten westen van het plangebied gehandhaafd blijven ten behoeve van de huidige woningen.

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

Ad. 1

Zie ad. 1 onder A.

Ad. 2

Zie ad. 2 onder A.

Ad. 3

Zie ad. 3 onder A.

Ad. 4

Zie ad. 4 onder A.

Ad. 5

Zie ad. 5 onder A.

Ad. 6

Zie ad. 6 onder A.

Ad. 7

Er worden 16 van de parkeerplaatsen van de voormalige school aan de wijk toegevoegd. Prima

Conclusie

De zienswijze geeft deels aanleiding tot aanpassing van het plan. Zo wordt een bezonningsstudie toegevoegd aan het bestemmingsplan en de straatnaam in hoofdstuk 4.2 wordt tekstueel aangepast. De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond.

Advies:

Gelet op de ontvangen zienswijzen en bovenstaande argumentatie worden de volgende zienswijzen deels gegrond en deels ongegrond verklaard: zienswijze A, B, C en E. Zienswijze D wordt ongegrond verklaard.

Bijlage 1: Bezonningsstudie



ruimtelijke
denkers
wissing

8 november 2019

Bezonningsstudie Botterlocatie

Colofon

Alles uit dit document mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt mits de bron en auteur worden vermeld. Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Opdrachtgever: Gemeente Barendrecht

Documentnaam:

1157-Botterlocatie-20191101-bezonningsstudie

Wijzigingsdatum:

8 november 2019

Bezonningsstudie Botterlocatie

In opdracht van de gemeente Barendrecht is er een bezonningsstudie uitgevoerd ter toetsing van de bouwplannen van 70 levensloopbestendigewoningen aan de Botter op de locatie van voormalige middelbare school. Deze is inmiddels gesloopt en het terrein ligt nu braak.

In deze studie is geen rekening gehouden met de situatie waarin de het schoolgebouw er nog stond. Destijds was er dus al wel sprake van schaduwwerking.



Woningbouw Botterlocatie



Oude schoolgebouw

Maart



10.00 uur



12.00 uur



14.00 uur



16.00 uur

Juni



10.00 uur



12.00 uur

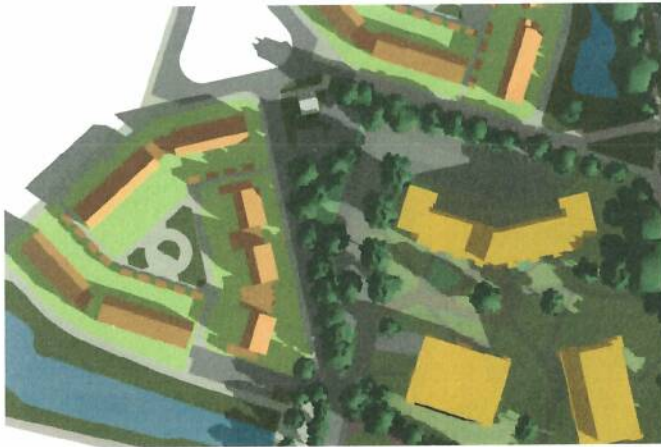


14.00 uur



16.00 uur

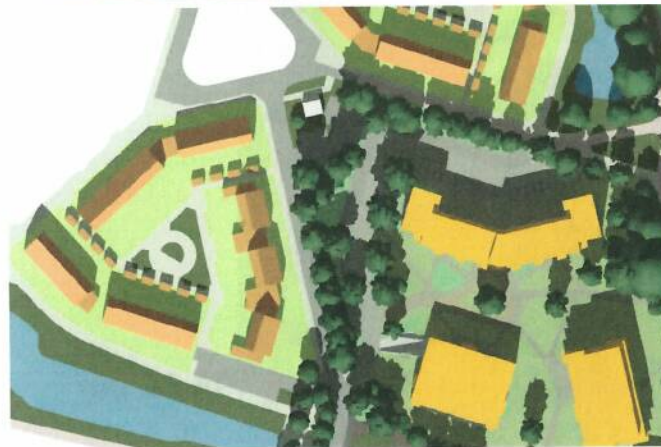
September



10.00 uur



12.00 uur



14.00 uur



16.00 uur

December



10.00 uur



12.00 uur



14.00 uur



16.00 uur

Conclusie

21 maart

Op 21 maart zijn de boomkronen nog niet in blad en daarom niet meegenomen in de bezonning. Verder is het 'wintertijd' met een gemiddelde zonnestand (tussen hoogste en laagste zonnestand). De beelden tonen aan dat de nieuwe ontwikkeling geen schaduw werpt op de omliggende woningen.

21 juni

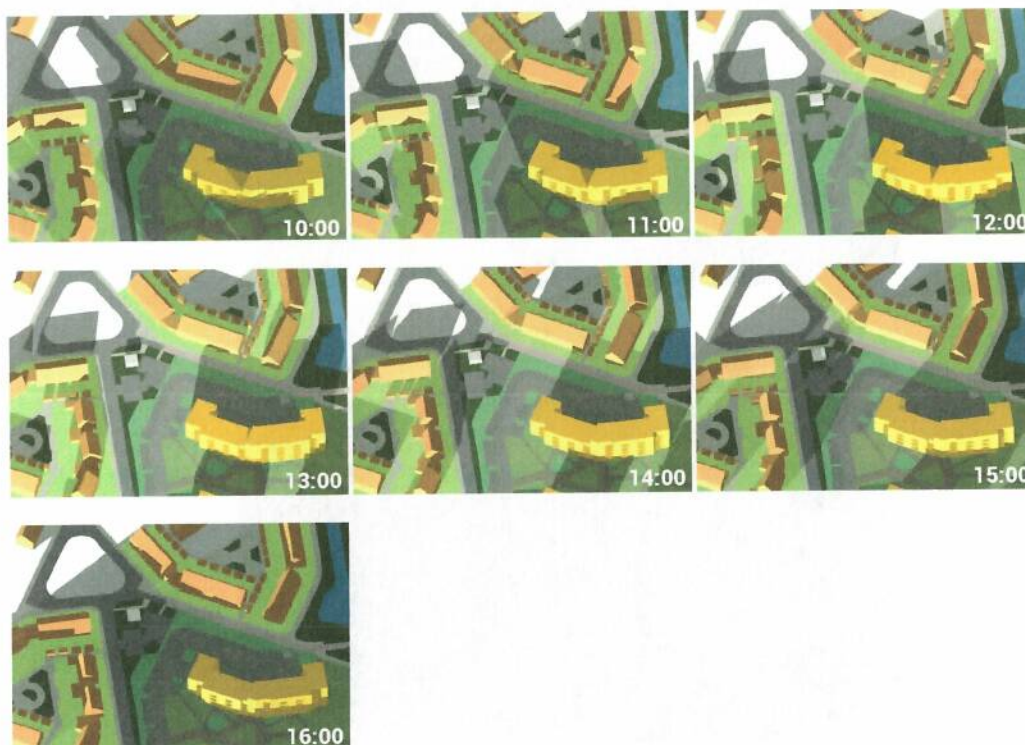
Op 21 juni zijn de bomen vol in blad en zijn dus wel meegenomen in de bezonning. Het is zomertijd met de hoogste zonnestand. De beelden tonen aan dat de nieuwe ontwikkeling geen schaduw werpt op de omliggende woningen.

21 september

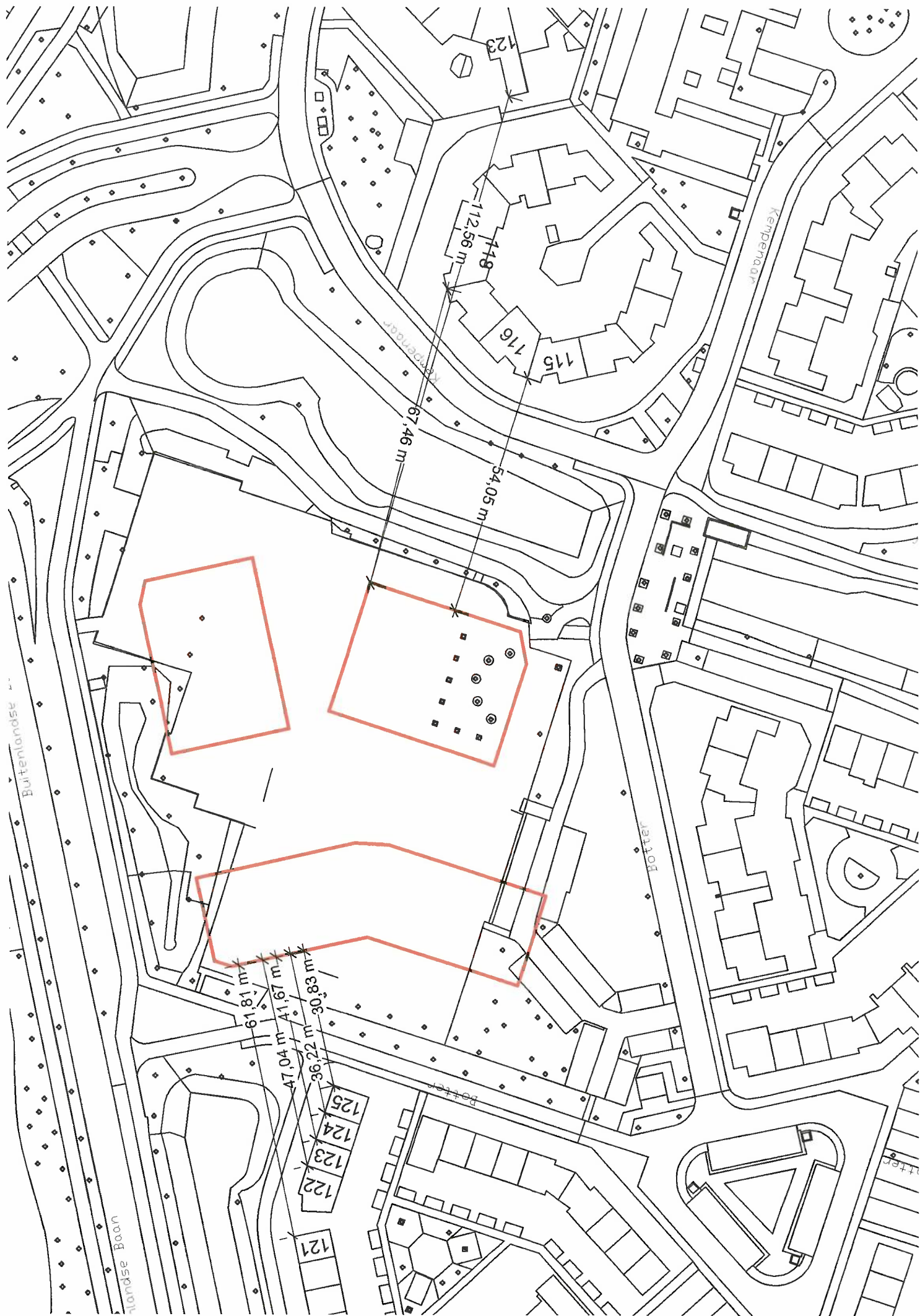
Op 21 september zijn de bomen nog vol in blad en zijn dus wel meegenomen in de bezonning. Het is zomertijd met een gemiddelde zonnestand (tussen hoogste en laagste zonnestand). De beelden tonen aan dat de nieuwe ontwikkeling geen schaduw werpt op de omliggende woningen. De bestaande bomen doen dat wel.

21 december

Op 21 december zijn de boomkronen niet meer in blad en daarom niet meegenomen in de bezonning. Verder is het 'wintertijd' met de laagste zonnestand. De nieuwe ontwikkeling werpt nu wel schaduw op de woningen ten noorden van de bouwlocatie. Onderstaande vogelvlucht beelden tonen precies de schaduw werking op de zuidgevels van genoemde woningen. Vooral in de ochtend en in de namiddag is er sprake van extra schaduw op de voorgevels van Botter 122 t/m 134.



Bijlage 2: Afstandenkaart



Bijlage 3: Zienswijzen



GR B.A.B-organisatie
INGEKOMEN

reg. nr.

20 SEP. 2019

gem.

Kempenaar
2991 PL Barendrecht

17 september 2019

Gemeenteraad van Barendrecht

Postbus 501

2990 EA Barendrecht

Uw kenmerk: 91354, ontwerpbestemmingsplan Botterlocatie

Geachte dames en heren,

Graag geven wij hieronder onze reactie op bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan.

1. Bezinning

Het vigerende bestemmingsplan kent een maximale bouwhoogte van 12 meter; in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan wordt een maximale bouwhoogte van 17 meter gehanteerd.

Volgens de richtlijnen van het Informatiecentrum Milieu (InfoMil) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat moet, als een bestemmingsplan nieuwe bebouwing toestaat, beoordeeld worden of deze bebouwing effect heeft op de omgeving. Dit kan met een bezonningsdiagram. Daarbij moet gekeken worden hierbij naar de TNO-normen en de schaduwwerking op tuinen, terrassen etc. De bruikbaarheid van deze plekken mag niet onaanvaardbaar afnemen.

In het ontwerpbestemmingplan Botterlocatie is hier geen aandacht aan besteed. Een bezonningsplan zal moeten worden toegevoegd teneinde te kunnen beoordelen of er daadwerkelijk geen onaanvaardbare bruikbaarheid optreedt en als dit wel het geval is zullen passende maatregelen daartegen moeten worden opgenomen.

2. Verkeerstoeiname

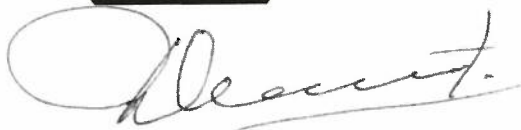
In paragraaf 4.2 , pagina 13, van het ontwerpbestemmingsplan zijn berekeningen opgenomen t.a.v. de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de voorziene nieuwbouw binnen de planlocatie. Daarbij wordt uitgegaan van een toename 423 verkeersbewegingen en worden de Botter, Binnenlandse baan (dit moet overigens de Buitenlandse baan zijn) en de omliggende wegen geacht dit te kunnen verwerken.

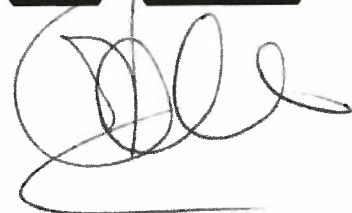
Vervolgens wordt in paragraaf 4.3, pagina 1, van het ontwerpbestemmingsplan geconcludeerd dat de extra verkeersgeneratie door de bouw van de appartementen geen onevenredige verkeersdruk met zich meebrengt en dat uit tellingen blijkt dat er ruim voldoende restcapaciteit aanwezig is op de aangrenzende wegen. Dit leidt tot de volgende vragen:

- a. Betreft het hier verkeersbewegingen per dag of is er sprake van een andere periode?
- b. Waarop is deze conclusie gebaseerd nu niet wordt vermeld hoe deze toename zich verhoudt tot het huidige aantal verkeersbewegingen?
- c. Is er wat met betrekking tot de restcapaciteit van de aangrenzende wegen, met name de Kempenaar, rekening gehouden met het feit dat het parkeerverbod aan de zuidoost zijde van het weggedeelte gelegen tussen Groene Rede en Botter al jaren sprake is van opheffing van het destijds geldende parkeerverbod waardoor de facto slechts het Noordwestelijk deel van de weg nog voor doorgaand verkeer beschikbaar is en wat er nu al tot leidt dat in- en uitgaand autoverkeer op elkaar moet wachten?
- d. Welke afwegingen hebben geleid tot het besluit om de ontsluiting van het plangebied te laten plaatsvinden via de Groene Rede, Kempenaar en Botter en waarom is niet gekozen voor een directe ontsluiting vanaf de Buitenlandse Baan of vanaf de Groene Rede?

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

2

GR BAR-organisatie
INGEKOMEN

reg. nr.

30 SEP. 2019

Barendrecht 28-9-2019

Aan de gemeenteraad van Barendrecht

gem.

Geachte Dames en Heren,

Bij deze tekenen de hier onder genoemde burgers van Barendrecht bezwaar aan.

Dit bezwaar heeft betrekking op de nieuw te bouwen woningen op de Botter-locatie, voormalige Focus Beroepsacademie.

Bezwaren:

1 De situering wordt niet duidelijk gepresenteerd, daar bedoelen wij mee, niet ingepland in de woonomgeving. Wij als bewoners krijgen o.a. geen inzicht in de afstanden van deze nieuwbouw tot onze woningen.

2 Bij de gepresenteerde tekening kan de beschouwer zich niet goed oriënteren, de richting Noord ontbreekt.

3 De vijf woonlagen aan de Buitenlandse Baan zorgen voor een duidelijke vermindering van woongenot. Dit heeft betrekking op de belemmering van zonlicht richting woningen aan de Botter. Vier woonlagen geeft al belemmering genoeg. Drie is beter.

4 Er is onvoldoende rekening gehouden met de belasting door autolichten bij het aanrijden van de parkeerplaats.

[Redacted signature block containing multiple lines of names and addresses, many starting with 'Botter']

3

GR BAR-organisatie
INGEKOMEN

reg. nr.

07 OKT. 2019

Gemeenteraad Barendrecht
Postbus 501
2990 EA Barendrecht

gem.

3 oktober 2019

Betreft: Zienswijze [REDACTED] op ontwerpbestemmingsplan "Botterlocatie" (kenmerk 91354)

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Hierbij treft u onze zienswijze aan op het ontwerpbestemmingsplan "Botterlocatie".

Wij maken ons zorgen over de toekomstige verkeersveiligheid op de Kempenaar t.h.v. de woningen met de huisnummers 114 t/m 119.

Op pagina 6, paragraaf 2.2, vierde alinea, staat in de laatste regel vermeld: "De bestaande inrit wordt weer gebruikt om de parkeergarage en het maaiveld parkeren te ontsluiten. De bestaande woningen worden zodoende minimaal belast met de toename van het verkeer."

Met bestaande woningen worden dan blijkbaar alleen de woningen aan de Botter bedoeld, want de genoemde woningen aan de Kempenaar worden wél belast met de toename van het verkeer, omdat al dit verkeer hoofdzakelijk langs deze woningen zal gaan.

Op pagina 13, paragraaf 4.3, staat vermeld: "De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een maximale toename van 423 verkeersbewegingen. De Botter, de Binnenlandse baan en de omliggende wegen worden geacht dit te kunnen verwerken."

De "Binnenlandse baan" moet overigens worden gewijzigd in de "Buitenlandse Baan".

Waaruit blijkt dat de omliggende wegen, zoals de Kempenaar, geacht worden een maximale toename van 423 verkeersbewegingen te kunnen verwerken?

Daarbij dient te worden opgemerkt dat t.h.v. de woningen Kempenaar 114 t/m 117 momenteel geparkeerd mag worden, van welke mogelijkheid met name vóór de woningen 114 en 115 dankbaar gebruik wordt gemaakt van bewoners aan de Kempenaar die geen eigen parkeerplaats hebben. Wegens gebrek aan parkeerplaatsen in de omgeving, staan hier overdag en vooral in de avond twee tot drie auto's geparkeerd waardoor de rijbaan dermate smal is dat auto's elkaar daar niet kunnen passeren. Bij een toename van 423 verkeersbewegingen zal de verkeersveiligheid ter plaatse zeker niet toenemen.

Omdat wij deze parkeermogelijkheid niet van de betrokken bewoners willen ontnemen, wegens de toch al beperkte parkeervoorzieningen, bevelen wij met klem aan om een andere ontsluiting van het plangebied te overwegen. Een ontsluiting rechtstreeks vanaf bijvoorbeeld de Groene Rede zou echt leiden tot een minimale belasting voor de bestaande woningen.

Wij hopen dat u onze zorgen met betrekking tot de toekomstige verkeersveiligheid met ons deelt en wij zien uw reactie op deze zienswijze met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,


[REDACTED]
Kempenaar [REDACTED]
2991 PL Barendrecht

4

Gemeenteraad Barendrecht
Postbus 501
2990 EA Barendrecht

GR BAR-organisatie
INGEKOMEN

reg. nr.

30 SEP. 2019

gem.

Datum: 27 september 2019

Betreft: Zienswijze [REDACTED] op ontwerpbestemmingsplan Botter (kenmerk 91354)

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Hierbij treft u onze zienswijze aan op het ontwerpbestemmingsplan Botter.

Wij maken ons zorgen over de toekomstige verkeersveiligheid op de Kempenaar (in het bijzonder het gedeelte rechtsaf na de Groene Rede, huisnummers 115 t/m 119).

Toename verkeersdruk

De verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen bedraagt 423 (§4.2).

De Botter, Binnenlandse Baan (dit moet zijn: Buitenlandse Baan) en aangrenzende wegen zouden deze toename kunnen verwerken: uit tellingen zou blijken dat voldoende restcapaciteit aanwezig is (§4.3).

Dit leidt tot de volgende vragen:

1. Gaat het om 423 extra verkeersbewegingen per dag?
2. Hoe verhoudt deze verwachte toename zich tot het huidige aantal verkeersbewegingen? Waaruit blijkt dat aangrenzende wegen dit kunnen verwerken?
3. Verandert de parkeersituatie op de Kempenaar? (voor huisnummers 115 t/m 119)
4. Is ontsluiting van het plangebied, anders dan via de Groene Rede, Kempenaar en Botter, overwogen? (bijvoorbeeld rechtstreeks vanuit de Buitenlandse Baan of de Groene Rede).

Uitgaande van het huidige plan is wat ons betreft niet duidelijk of afdoende rekening is gehouden met de toekomstige verkeersveiligheid.

Met vriendelijke groet,



[REDACTED]
[REDACTED] Barendrecht



GR BAR-organisatie
INGEKOMEN

De Gemeenteraad van de gemeente Barendrecht

reg. nr.

Postbus 501

18 OKT. 2019

2990 EA Barendrecht

gem.

Uw Kenmerk: 91354

Barendrecht 12 oktober 2019

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Ingevolge 3.15, eerste lid van de Algemene Wet Bestuursrecht, in samenhang met artikel 3.8, eerste lid, onderdeel d, van de Wet Ruimtelijke Ordening, treft u, in bijlage, hierbij de zienswijzen aan van [redacted] op het ontwerpbestemmingsplan "Botterlocatie" van 31 juli 2019.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Zienswijzen [REDACTED]

1. Bezonning

Het vigerende bestemmingsplan kent een maximale bouwhoogte van 12 meter, in het onderhavige ontwerp bestemmingsplan wordt een maximale bouwhoogte van 17 meter gehanteerd.

Volgens de richtlijnen van het Informatiecentrum Milieu (InfoMil) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat moet, als een bestemmingsplan nieuwe bebouwing toestaat, beoordeeld worden of deze bebouwing effect heeft op de omgeving. Dit kan met een bezonningsdiagram. Daarbij moet gekeken worden hierbij naar de TNO-normen en de schaduwwerking op tuinen, terrassen etc. De bruikbaarheid van deze plekken mag niet onaanvaardbaar afnemen.

In het ontwerp bestemmingplan Botterlocatie is hier geen aandacht aan besteed.

Een bezonningsplan zal moeten worden toegevoegd teneinde te kunnen beoordelen of er daadwerkelijk geen onaanvaardbare bruikbaarheid optreedt en als dit wel het geval is zullen passende maatregelen daartegen moeten worden opgenomen.

2. Verkeerstoename

In paragraaf 4.2, pagina 13, van het ontwerp bestemmingsplan zijn berekeningen opgenomen t.a.v. de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de voorziene nieuwbouw binnen de planlocatie. Daarbij wordt uitgegaan van een toename 423 verkeersbewegingen en worden de Botter, Binnenlandse baan (dit moet overigens de Buitenlandse baan zijn), Groene Rede en Kempenaar en de omliggende wegen geacht dit te kunnen verwerken.

Vervolgens wordt in paragraaf 4.3, pagina 1, van het ontwerp bestemmingsplan geconcludeerd dat de extra verkeersgeneratie door de bouw van de appartementen geen onevenredige verkeersdruk met zich meebrengt en dat uit tellingen blijkt dat er ruim voldoende restcapaciteit aanwezig is op de aangrenzende wegen. Dit leidt tot de volgende vragen:

- a. Betreft het hier verkeersbewegingen per dag of is er sprake van een andere periode?
- b. Waarop is deze conclusie gebaseerd nu niet wordt vermeld hoe deze toename zich verhoudt tot het huidige aantal verkeersbewegingen?
- c. Is er wat met betrekking tot de restcapaciteit van de aangrenzende wegen, met name de Kempenaar, rekening gehouden met het feit dat het parkeerverbod aan de zuidoost zijde van het weggedeelte gelegen tussen Groene Rede en Botter al jaren sprake is van opheffing van het destijds geldende parkeerverbod waardoor de facto slechts het Noordwestelijk deel van de weg nog voor doorgaand verkeer beschikbaar is en wat er nu al tot leidt dat in- en uitgaand autoverkeer op elkaar moet wachten?

- d. Welke afwegingen hebben geleid tot het besluit om de ontsluiting van het plangebied te laten plaatsvinden via de Groen Rede, Kempenaar en Botter en waarom is niet gekozen voor een directe ontsluiting vanaf de Buitenlandse Baan of vanaf de Groene Rede nu daar bij de behandeling van de gebiedsvisie al door ons is gepleit.
3. Handhaving huidige parkeergelegenheid ten westen van het plangebied
- Uit het ontwerp bestemmingsplan is niet op te maken hoeveel van de huidige parkeergelegenheid grenzend aan de westzijde van het plangebied ten behoeve van de huidige woningen beschikbaar blijft. Daarover graag meer duidelijkheid.

