

NOTA ZIENSWIJZEN

Omgevingsvergunning Talmaweg 107a t/m 107g

PROJECTNUMMER Z2023-00000100

3 juni 2024
Gemeente Barendrecht

1. INLEIDING

Het omgevingsvergunning Talmaweg 107 a t/m 107 lag vanaf 6 maart 2025 tot en met 16 april 2025 ter inzage. Reacties (zienswijzen) zijn beoordeeld en beantwoord via deze nota.

2. ZIENSWIJZEN OP HET ONTWERPBESLUIT

Datum ontvangst	Nr. zienswijze	Naam reclamant	Adres
9 april 2025	1		
15 april 2025	2*		
15 april 2025	3		

* zienswijze als aangetekende post ontvangen

Hieronder volgt een puntsgewijze samenvatting en beantwoording van de ontvangen zienswijzen.

Zienswijze 1

Reclamant heeft een zienswijze ingediend welke bestaat uit onderstaande punten:

1. Schade aan woningen door trillingen als gevolg van heiwerkzaamheden en bouwverkeer

De reclamant stelt dat de woningen aan de Talmaweg niet zijn onderheid en daardoor kwetsbaarder zijn voor trillingen als gevolg van bouwwerkzaamheden zoals heiwerkzaamheden en bouwverkeer. Derhalve stelt de reclamant enkele alternatieven voor:

- in plaats van het heien van funderingspalen hiervoor schroefpalen te gebruiken zodat trillingen tot het uiterste minimum worden beperkt;

2. Route van bouwverkeer

Reclamant geeft aan dat het bouwveiligheidsplan geen inzicht geeft in de route die het bouwverkeer volgt bij het verlaten van de bouwplaats. Reclamant stelt daarom voor dat het bouwverkeer voor zowel de route naar de bouwplaats als van de bouwplaats af het provinciale fietspad gebruikt. Om zo de Talmaweg te ontlasten en de parkeerproblemen te minimaliseren.

3. Parkeren

Reclamant geeft aan dat wanneer het fietspad wordt gebruikt voor de afwikkeling van het bouwverkeer, slechts 8 auto's in naastgelegen wijken geparkeerd hoeven te worden. Wanneer het bouwverkeer via de Talmaweg rijdt, zou dit kunnen betekenen dat wijken Paddewei en Muziekbuit 30 auto's moeten opnemen. Volgens de reclamant is dit geen eenvoudige opgave, zo niet onmogelijk.

4. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden moet een nulmeting plaatsvinden

Gezien de woningen aan de Talmaweg of een deel daarvan niet is onderheid, zal een nulmeting voorafgaand aan de bouw moeten worden gedaan. Reclamant stelt dat hiervoor foto's moeten worden gemaakt van de genoemde niet-onderheide panden aan de Talmaweg, zodat na voltooiing van de bouw kan worden gekeken of er scheurvorming is opgetreden.

5. Gedurende de bouwwerkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van omliggende percelen

Bij afsluiting van de bouwplaats dient voldoende rekening te houden gehouden met de bewoners van de woningen nummers 105 tot en met 101 zodat zij hun erf via de achterzijde van hun woning kunnen verlaten.

6. De vormgeving van de erfafscheiding dient afgestemd te worden met belanghebbenden

De wijze waarop de erfafscheiding van de Talmaweg 109 wordt vormgegeven moet in overleg met de bewoners worden besloten.

7. Het kappen van de atlasceder is niet acceptabel

Reclamant stelt dat de atlasceder bij de parkeerplaats naast de Talmaweg onder geen beding mag worden gekapt voor het bouwverkeer. Dit zou tevens niet nodig zijn als het bouwverkeer via de Paddeweg en het provinciaal fietspad rijdt.

Beantwoording zienswijze 1

1. *In de "Constructie berekening nieuwbouw Talmahof Versie A d.d. 13-05-2024, Bogaards Constructie" staat op bladzijde 8 aangegeven:
Het paalsysteem wordt nader overlegd met de geotechnisch adviseur.
Er zijn nog geen sonderingen gemaakt op het terrein. Deze zullen gemaakt worden na de sloop van het bestaande gebouw. DPA-palen zullen mogelijk bij dit project van toepassing zijn.
DPA is een schroefpaal-systeem, dit is een in de grond gevormd en grondverdringend geschroefd paalsysteem met beperkt uitkomende grond. De productie is trillingsvrij en dat is van belang wanneer wordt geproduceerd nabij belendingen die schadegevoelig zijn door zettingen en/of trillingen. Dit systeem geeft minder geluidsoverlast dan geheide paalsystemen.*
2. *De route van het bouwverkeer is zodanig gekozen dat hier zoveel, als mogelijk, rekening mee is gehouden. Aangegeven is dat bijvoorbeeld zwaar werkverkeer over de Talmaweg zoveel mogelijk voorkomen wordt. Verder zullen de woningen in houtskeletbouw uitgevoerd worden om daarmee zware transporten te reduceren.*
3. *De parkeerdruk in dit deel van de Talmaweg is inderdaad hoog. Daarom zijn in een omtrek van 250 meter van de Talmaweg 107 de parkeerplaatsen geteld. Er is gekozen voor 250 meter, omdat dit de maximale loopafstand is die geldt voor wonen. Dit is opgenomen in de parkeernota Barendrecht. Hieraan dient toegevoegd te worden dat het bij werkzaamheden niet ondenkbaar is om een grotere afstand te hanteren. Het gaat immers om een tijdelijke situatie waarbij extra woningen gebouwd worden in een tijd dat er een groot woningtekort is.

In een omtrek van 250 meter zijn er 801 parkeerplaatsen beschikbaar. Op het drukste moment, dat is de doordeweekse nacht (dan is iedereen thuis), zijn er 607 parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad komt hiermee op 76 procent. Een bezettingsgraad van 85 tot 90 procent is in woonwijken een acceptabel percentage (volgens de Parkeernota Barendrecht, maar ook volgens het CROW, het landelijke instituut voor verkeer en vervoer). Dat houdt in dat er in de directe omgeving van 250 meter nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het tijdelijk afgenomen aantal parkeerplaatsen in de Talmaweg op te vangen.*
4. *Nulmeting in de omgeving is privaatrechtelijk en dient tussen ontwikkelaar en omwonenden afgestemd te worden. De gemeente neemt hierin een faciliterende rol op zich.*
5. *Het bouwverkeer zal zo veel als mogelijk rekening houden met ontsluiting van de percelen van de woningen nummers 101 tot en met 105. De gemeente zal in overleg met de ontwikkelaar afspraken maken waarin een goede ontsluiting van de percelen 101 tot en met 105 geborgd wordt.*
6. *Een erfafscheiding ten opzichte van de bestaande belendende percelen (van de burens) maakt geen onderdeel uit van de vergunningsaanvraag. Deze kunnen voor de voorgevelrooilijn van woningen tot een hoogte van 1 meter en achter de voorgevelrooilijn tot een hoogte van maximaal 2 meter vergunningsvrij worden gerealiseerd. In de impressies bij de aanvraag lijken de afscheiding een wintergroene haag (b.v. hederas) te zijn. Zie b.v. bladzijde 13 van de bijlage "Onderbouwing plan - rapport definitief ontwerp ontwikkeling Talmaweg d.d. 21-12-2023 , A3".*

7. *Het kappen van bomen op eigen terrein is in principe toegestaan. Bomen op openbaar gebied dienen behouden te blijven. Indien zij toch gekapt worden, moeten zij verplicht worden vervangen.*

Zienswijze 2

1. Reclamant geeft aan tegen het plan te zijn vanwege o.a. de hoeveelheid nieuwe woningen, de hoogte van de woningen en de mogelijke slagschaduw vanwege de nieuwe woningen. De reclamant stelt dat de woningen in een één-laagse bouwvorm had moeten worden uitgevoerd.
2. De reclamant stelt dat vanwege het plan de wijk extra parkeerdruk en een toenemend aantal verkeersbewegingen zal ervaren.
3. De reclamant stelt dat door het verdwijnen van bomen het woongenot zal worden aangetast omdat zowel het uitzicht als de privacy verslechteren door het plan.
4. De reclamant stelt dat vanwege dit plan waardevermindering van de woning wordt gevreesd.
5. Door het bouwverkeer bestaat er een kans dat er schade ontstaat aan woningen aan de niet onderheide woningen aan de Talmaweg.
6. Reclamant en ondergetekenden zijn van mening dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening op basis van art. 2.12 lid 1, sub a onder 3o Wabo.

Beantwoording zienswijze 2

1. *Bij het plan is een bezonningstudie toegevoegd die laat zien wat de impact is van de ontwikkeling op de naastgelegen woningen. Deze studie laat zien dat er op verschillende momenten van de dag meer schaduw op de woningen komt, maar op andere moment ook minder.*

De woningen aan de westzijde van het plangebied hebben met name in de lente en de herfst in de ochtend uren meer schaduw. Dit is ten opzichte van de huidige situatie een beperkte verandering. Er blijft voldoende daglicht over om een prettig woonklimaat te behouden.

De woningen aan de oostzijde in de wijk Paddewei hebben in de avonden iets meer schaduw. Hiervoor geldt dat er voldoende daglicht overblijft voor een prettig woonklimaat.

Stedenbouwkundige opzet van de Talmaweg

Zoals getoond in de 'bijlage bij bezwaar omwonenden Talmaweg 107' hebben de ruimten tussen de hoven afwijkende functies en inrichting. De eerste tussenruimte bestaat uit twee bungalows, het volgende deel is een speeltuin en het plangebied is bebouwd met bedrijfsgebouwen. Deze afwijkende ligging ten opzichte van de Talmaweg biedt ruimte voor een andere stedenbouwkundige inpassing. Het plan voorziet hierin door de afwijkende oriëntatie.

Door de woningen met de voorzijde naar het provinciaal fietspad te oriënteren krijgt deze belangrijke openbare verbinding meer representatieve kwaliteit. Hetgeen aan de overzijde in de wijk Paddewei ook het geval is. De barrière werking van het fietspad tussen de 2 buurten (Talmaweg en Paddewei) wordt

door de gelijke oriëntatie verminderd. Het gevolg hiervan is ook dat de nieuwe achtertuinen tegen de bestaande achtertuinen (met achterpad) komen te liggen. Er ontstaat hierdoor een gebruikelijke stedenbouwkundige situatie die voorziet in een beperkte impact op de privacy door de ruime afstand tussen de woningen.

Eerder in het proces is door de omwonenden aangegeven dat het plangebied te vol wordt met de nieuwe ontwikkeling. In het plan wordt rekening gehouden met alle functies rondom woningen zoals parkeren, looproutes, tuinen, bergingen, etc. Er wordt een verbinding gemaakt met de Paddewei aan de overzijde van het provinciaal fietspad. De footprint van de nieuwe woningen is kleiner dan het huidige bedrijfsgebouw. Hiermee is het plangebied minder vol dan in de huidige situatie. Het verschil zit in de bouwhoogte van het plan. Deze is in het nieuwe plan grotendeels hoger dan in de huidige situatie. Het volume sluit aan op de volumes in de omgeving. De aangrenzende woningen aan de Talmaweg zijn 2 bouwlagen met zadeldak. De grondgebonden woningen in Paddewei hebben dezelfde opzet van 2 bouwlagen en een kap.

Het is stedenbouwkundig voorstelbaar om een plan met 2 lage woningen te realiseren. Ruimtelijk past dit goed in de woonwijk. Het is alleen niet mogelijk om deze woningen in de prijscategorie 'betaalbaar' te realiseren. In het Omgevingsprogramma Wonen is een verdeling van gewenste prijscategorieën opgenomen. Het bouwplan voorziet in de prijscategorie 'betaalbaar' en sluit daarom beter aan bij het gewenste programma.

2. *De route van het bouwverkeer is zodanig gekozen dat hier zoveel, als mogelijk, rekening mee is gehouden. Aangegeven is dat bijvoorbeeld zwaar bouwverkeer over de Talmaweg zoveel mogelijk voorkomen wordt. Verder zullen de woningen in houtskeletbouw uitgevoerd worden om daarmee zware transporten te reduceren.*

De parkeerdruk in dit deel van de Talmaweg is inderdaad hoog. Daarom zijn in een omtrek van 250 meter van de Talmaweg 107 de parkeerplaatsen geteld. Er is gekozen voor 250 meter, omdat dit de maximale loopafstand is die geldt voor wonen. Dit is opgenomen in de Parkeernota Barendrecht. Hieraan dient toegevoegd te worden dat het bij werkzaamheden niet ondenkbaar is om een grotere afstand te hanteren. Het gaat immers om een tijdelijke situatie waarbij extra woningen gebouwd worden in een tijd dat er een groot woningtekort is.

In een omtrek van 250 meter zijn er 801 parkeerplaatsen beschikbaar. Op het drukste moment, dat is de doordeweekse nacht (dan is iedereen thuis), zijn er 607 parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad komt hiermee op 76 procent. Een bezettingsgraad van 85 tot 90 procent is in woonwijken een acceptabel percentage (volgens de Parkeernota Barendrecht, maar ook volgens het CROW, het landelijke instituut voor verkeer en vervoer). Dat houdt in dat er in de directe omgeving van 250 meter nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het tijdelijk afgenomen aantal parkeerplaatsen in de Talmaweg op te vangen.

3. *Uit de zienswijze blijkt niet welke bomen de reclamant bedoeld. Uit de plantekening blijkt niet dat er bomen gekapt gaan worden. Bomen die op eigen terrein staan en niet zijn aangemerkt als monumentaal kunnen altijd gekapt worden.*
4. *Op voorliggend plan is Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van toepassing. Derhalve is artikel 6.1 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing. Hieruit volgt dat een belanghebbende binnen*

vijf jaar nadat de planologische wijziging onherroepelijk is, een aanvraag tegemoetkoming in de planschade kan indienen.

5. *De route van het bouwverkeer is zodanig gekozen dat hier zoveel, als mogelijk, rekening mee is gehouden. Aangegeven is dat bijvoorbeeld zwaar bouwverkeer over de Talmaweg zoveel mogelijk voorkomen wordt. Verder zullen de woningen in houtskeletbouw uitgevoerd worden om daarmee zware transporten te reduceren.*
6. *Middels de ruimtelijke onderbouwing en bijbehorende onderzoeken heeft de initiatiefnemer aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.*

Zienswijze 3

1. De reclamant geeft aan dat zij zich zorgen maakt over de schade die kan ontstaan door het uitvoeren van heiwerkzaamheden. De omliggende woningen zijn veelal al enkele decennia oud en daarmee eerder gevoelig voor mogelijke bouwschade. Immers, zijn zij gebouwd in een tijd met andere normen voor bouw- en constructieveiligheid dan heden ten dage het geval is. De bouwwerkzaamheden dienen dan ook op secure wijze te worden gepland en uitgevoerd.
2. Het bouwplan voldoet niet aan het bepaalde in artikel 8.1, eerste lid in samenhang met artikel 8.2, eerste lid, sub b. van het Bouwbesluit 2012.
Volgens de toelichting, behorende bij artikel 8.2 moeten ter voorkoming van onveilige situaties tijdens bouw- of sloopwerkzaamheden, maatregelen worden getroffen om letsel van personen of beschadiging van al dan niet roerende zaken te voorkomen. Blijkens deze toelichting bestaat de onveiligheid ten aanzien van al dan niet roerende zaken erin dat daaraan schade kan worden toegebracht. Nadere maatregelen van het bevoegd gezag en vergunninghouder om schade aan omliggende bouwwerken, als woningen bijvoorbeeld, tegen te gaan zijn derhalve noodzakelijk. Tot op heden is uit de besluitvorming namelijk niet gebleken dat het verbinden van voorschriften aan de omgevingsvergunning inzake de aanwezigheid van een palenplan, overige constructieve gegevens en het bouwveiligheidsplan met een voorafgaande afstemming wordt voorkomen dat bouwschade aan omliggende gebouwen wordt voorkomen.

Eveneens moet worden geconcludeerd dat het bouwveiligheidsplan van 14 december 2023 op dat onderdeel (hoofdstuk 3) onvoldoende aanknopingspunten biedt om te kunnen spreken van een veilige bouwmethode die schade aan omliggende panden zoveel mogelijk doet voorkomen.

Belanghebbende dringt vanuit die optiek aan om aan de omgevingsvergunning als voorschrift op te nemen dat alleen schroefpalen als heimethode mogen worden toegepast met het oog op het voorkomen van schade aan de omgeving.

3. De in het bouwveiligheidsplan voorgestelde route is voor de reclamant een aanmerkelijke bron van zorg vanwege het aanmerkelijke risico op schade aan haar woning als gevolg van trillingen, enzovoorts.

Tevens benoemt de reclamant de hoge parkeerdruk op de Talamweg. Daarmee is de ruimte voor het manoeuvreren van bouwverkeer dusdanig beperkt, dat het risico op schade aan geparkeerde voertuigen te hoog is om deze toevoeroute uiteindelijk door te voeren.

Bovendien kan niet worden voorzien in een alternatief voor parkeren elders in de wijk gedurende de bouwwerkzaamheden.

Vanwege de boom die op de hoek van de Talmaweg staat, praktisch recht tegenover het fietspad dat naast de woning van belanghebbende is gelegen, moet het thans voor worden gehouden dat het maken van een bocht naar de toekomstige bouwplaats niet mogelijk is voor grote vrachtwagens of anders in ieder geval teveel risico met zich meedraagt voor het ontstaan van schade.

Met inachtneming van de omschrijving onder paragraaf 11 van het bouwveiligheidsplan zal de toegang tot de bouwplaats primair plaatsvinden via het smalle stuk van de Talmaweg. Het parkeren van, zoals mag worden aangenomen, bedrijfsvoertuigen zou in principe zijn voorzien op de Talmaweg. Echter, wanneer gelijktijdig parkeervoorzieningen tijdelijk worden opgeheven, dan moet worden gesproken van een onaanvaardbare parkeerdruk op de directe omgeving met eveneens een verhoogd risico op schade aan de eigendommen.

Het college wordt daarom dringend verzocht om, met het oog op het voorkomen van schade, als route voor het bouwverkeer het fietspad langs de Klaproos te benutten en daartoe zo nodig een verkeersbesluit te nemen voor de (tijdelijke) afsluiting van deze fietsroute. Via deze route zijn er minder kruisende verkeersbewegingen in vergelijking met de voorgestelde en verkeersonveilige aan- en afvoeroute.

4. Nulmeting

In het verlengde daarvan geldt dat belanghebbende ook nog niet is geïnformeerd door hetzij het bevoegd gezag hetzij de initiatiefnemer cq. vergunninghouder over een te houden nulmeting aan haar woning, namelijk voordat de bouwwerkzaamheden uiteindelijk zouden moeten beginnen.

Dat is daargelaten de vraag of daaromtrent afwegingen in een omgevingsvergunning moet zijn opgenomen, maar belanghebbende ziet dat deze omissie graag wordt verholpen en dat daartoe afspraken worden gemaakt om mogelijke discussie over de schadeoorzaak van eventuele schades zo goed als mogelijk te voorkomen. Zelfs indien dat een privaatrechtelijke aangelegenheid zou zijn, dan wordt uw college dringend verzocht op het treffen van de nodige voorzorgsmaatregelen.

5. Algemeen

Deze zorgen over onder meer bouwschade, zijn overigens bij meer omwonenden aan de orde, hebben een zware wissel getrokken op de gezondheid van mijn cliënte. Zij heeft niet lang geleden haar woning gerenoveerd en vreest dat de bouw met alle omstandigheden daar omheen forse impact zal hebben. De communicatie vanuit het bevoegd gezag en de initiatiefnemer is in dat opzicht tot nu toe niet toereikend geweest om het tij te kunnen keren. Uw college wordt daarom verzocht om daartoe het gesprek met omwonenden op te pakken.

Beantwoording zienswijze 3

1. *DPA-palen zullen mogelijk bij dit project van toepassing zijn. DPA is een schroefpaal-systeem, dit is een in de grond gevormd en grondverdringend geschroefd paalsysteem met beperkt uitkomende grond. De productie is trillingsvrij en dat is van belang wanneer wordt geproduceerd nabij belendingen die schadegevoelig zijn door zettingen en/of trillingen. Dit systeem geeft minder geluidsoverlast dan geheide paalsystemen.*
2. *In de "Constructie berekening nieuwbouw Talmahof Versie A d.d. 13-05-2024, Bogaards Constructie" staat op bladzijde 8 aangegeven: Het paalsysteem wordt nader overlegd met de geotechnisch adviseur. Er zijn nog geen sonderingen gemaakt op het terrein. Deze zullen gemaakt worden na de sloop van het bestaande gebouw. DPA-palen zullen mogelijk bij dit project van toepassing zijn.*
3. *In het bouwveiligheidsplan is de route van het bouwverkeer is zodanig gekozen dat zoveel, als mogelijk, rekening is gehouden met trillingen en veiligheid en het beperken van schade. Aangegeven is dat bijvoorbeeld zwaar werkverkeer over de Talmaweg zoveel mogelijk voorkomen wordt. Verder zullen de woningen in houtskeletbouw uitgevoerd worden om daarmee zware transporten te reduceren.*

De bouwroute via de Paddeweg en het Provinciale Fietspad langs de klaproos heeft voor het verkeer de minste impact. De infrastructuur is al aanwezig en enkel op bepaalde tijden moeten verkeersregelaars ingezet worden. Dit wordt gedaan om de verkeersveiligheid te garanderen.

Het geheel afsluiten van het Provinciale Fietspad is een maatregel die grote gevolgen heeft voor het fietsverkeer. Deze route wordt veel gebruikt in Barendrecht om de noord-zuidverbinding te maken, net als voor veel mensen die van de Hoeksche Waard naar Rotterdam rijden en vice versa. In het kader van het stimuleren van het fietsgebruik past dit niet in het beleid om een belangrijk fietspad als deze voor langere tijd af te sluiten.

Het bouwverkeer geheel over het provinciale fietspad laten verlopen is niet wenselijk aangezien de constructie van het fietspad niet is berekend op zwaar verkeer.

De parkeerdruk in dit deel van de Talmaweg is inderdaad hoog. Daarom zijn in een omtrek van 250 meter van de Talmaweg 107 de parkeerplaatsen geteld. Er is gekozen voor 250 meter, omdat dit de maximale loopafstand is die geldt voor wonen. Dit is opgenomen in de parkeernota Barendrecht. Hieraan dient toegevoegd te worden dat het bij werkzaamheden niet ondenkbaar is om een grotere afstand te hanteren. Het gaat immers om een tijdelijke situatie waarbij extra woningen gebouwd worden in een tijd dat er een groot woningtekort is.

In een omtrek van 250 meter zijn er 801 parkeerplaatsen beschikbaar. Op het drukste moment, dat is de doordeweekse nacht (dan is iedereen thuis), zijn er 607 parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad komt hiermee op 76 procent. Een bezettingsgraad van 85 tot 90 procent is in woonwijken een acceptabel percentage (volgens de Parkeernota Barendrecht, maar ook volgens het CROW, het landelijke instituut voor verkeer en vervoer). Dat houdt in dat er in de directe omgeving van 250 meter nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het tijdelijk afgenomen aantal parkeerplaatsen in de Talmaweg op te vangen.

4. *Uit de zienswijze blijkt niet welke bomen de reclamant bedoeld. Uit de plantekening blijkt niet dat er bomen gekapt gaan worden. Bomen die op eigen terrein staan en zijn aangemerkt als monumentaal kunnen altijd gekapt worden.*
5. *Nulmeting in omgeving is privaatrechtelijk en dient tussen ontwikkelaar en omwonenden afgestemd te worden. De gemeente zal hier in faciliterende rol in aan nemen.*
6. *Op 12 juni 2023 is door de initiatiefnemer van het plan een participatieavond georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst hebben omwonende de kans gekregen om vragen te stellen aan de initiatiefnemer over het plan.*

3. OVERZICHT AANPASSINGEN

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn er geen aanpassingen aan het plan gedaan.