

Verslag



Project Rooseveltlaan Terneuzen
Code 000514_N01
Onderwerp Informatiebijeenkomst plan presentatie

+31 (0) 113 - 405051
info@juust.nl
juust.nl

Steller Femke Mimpfen
Aanwezig Reinier Simons (projectontwikkelaar, Spant Advies)
Hans-Jurgen Rombaut (Wonka Architectuur)
Jessica Ocké (Juust)
Femke Mimpfen (Juust)
Jessica van Esbroeck (gemeente Terneuzen)
Frank van Hulle (wethouder gemeente Terneuzen)
Omwonenden

Datum Dinsdag 25 januari 2022

Opening

De informatiebijeenkomst over het 'Plan Roosevelt' aan de Rooseveltlaan 2 in Terneuzen heeft online plaatsgevonden op 25 januari.

Reinier Simons van Spant Advies is de initiatiefnemer van dit nieuwbouwplan en geeft een inleiding. Gevolgd door Hans-Jurgen Rombaut van Wonka Architectuur die een toelichting geeft op het ontwerp. Jessica Ocké van Juust gaat in op het bestemmingsplan en de procedure.

Inleiding

Enige tijd geleden is de voormalige autogarage aan de Rooseveltlaan 2 te Terneuzen gesloopt. Voor deze locatie is een nieuwbouwplan ontwikkeld, bestaande uit 46 nieuwe appartementen (nultreden-woningen). In samenwerking met de gemeente Terneuzen zal er binnenkort een bestemmingplan procedure worden opgestart. Via deze informatiebijeenkomst worden omwonenden geïnformeerd over het bouw- en bestemmingsplan.

Ontwerp

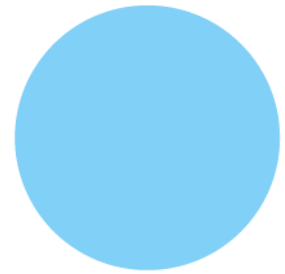
De architect, Hans-Jurgen, heeft het bouwplan ontworpen. Hierover hebben meerdere overleggen plaatsgevonden met de gemeente Terneuzen. In de presentatie geeft Hans-Jurgen een toelichting bij de gemaakte ontwerpschetsen.

Op het perceel worden 5 gebouwen gerealiseerd met in totaal 46 appartementen. Alle gebouwen zijn voorzien van een eigen entree en er zal op het eigen terrein geparkeerd kunnen worden op het binnenterrein. Er komen 2 in- en uitritten, een ter hoogte van de Lekstraat en de andere ter hoogte van de Diezestraat.

Bestemmingsplan toelichting

Jessica Ocké, adviseur ruimtelijke ontwikkeling bij Juust presenteert het bestemmingsplan. Jessica adviseert Spant Advies over de procedure en het wijzigen van het bestemmingsplan.

Op dit moment geldt er voor de locatie Rooseveltlaan 2 de bestemming 'Bedrijf' binnen categorie 1 en 2 (lokale/kleinschalige bedrijven). De grond die hoort bij de locatie mag op grond van het geldende bestemmingsplan uit 2008 voor 75% worden bebouwd. De goothoogte mag 5 meter bedragen en de bouwhoogte 9 meter. Deze bestemming moet worden gewijzigd voordat er woningen gebouwd mogen worden op de locatie.



Een nieuw bestemmingsplan bestaat uit een toelichting (motivatie), regels en een verbeelding. In de toelichting van het plan wordt het plan beschreven en wordt dit getoetst aan geldend beleid. Gebleken is dat de nieuwbouw past binnen het geldende woonbeleid en de afspraken die daarover tussen gemeente en provincie zijn gemaakt. Ook wordt in de toelichting ingegaan op alle milieu- en omgevingsaspecten.

Specifiek is tijdens de presentatie ingegaan op het onderwerp parkeren. Uit de parkeernorm blijkt dat er een behoefte is aan 81 parkeerplaatsen waarvan 14 voor bezoekers. Er is onderzocht wat de parkeerdruk in de omgeving is om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd en hoeveel in de omgeving kan worden opgevangen. Dit onderzoek gaat als bijlage bij het bestemmingsplan. Er is slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte (4). Er zullen 77 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, waarvan 22 in de gebouwen (blok 4 en 5) door middel van een open constructie op het maaiveld. De parkeerdruk in de omgeving blijft hierdoor onder de 90%.

Tevens is ingegaan op het aspect bodemkwaliteit. Uit het bodemonderzoek blijkt dat er een bodemsanering nodig is. Deze sanering vindt plaats voordat de nieuwbouw start, hiervoor is een saneringsplan opgesteld. Na sanering is de bodem geschikt voor de woonfunctie.

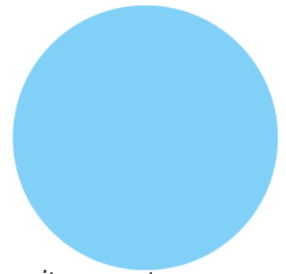
Op de verbeelding van het bestemmingsplan is aangegeven waar de bouwvlakken komen (geel), welk gebied voorzien is voor groen (groen) en waar de infrastructuur komt (grijs). Binnen de gele bouwvlakken is aangegeven hoeveel woningen per bouwvlak gerealiseerd mogen worden en wat de maximale bouwhoogte is.

Procedure en planning

- Medio februari 2022 wordt het bestemmingsplan door de gemeente ter inzage gelegd.
- Binnen een periode van 6 weken, na de publicatie, kan er worden gereageerd bij de gemeente. (zienswijze)
- Vervolgens worden de eventuele zienswijzen behandeld.
- Het vaststellen door de gemeenteraad vindt naar verwachting plaats in juli 2022.
- Bestemmingsplan treedt rond augustus/september in werking tenzij er een beroep van bij de Raad van State is ingediend.
- Na de inwerkingtreding wordt er een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van de gebouwen.
- Ten slotte kan er gebouwd worden.

Vragenronde

- Kan het ontwerp andersom worden geplaatst in verband met de zonblokkering?
Door de architect is een bezonningsstudie uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de schaduwwerking zeer beperkt is. Bij deze notulen is een afbeelding gevoegd van de bezonning op het meest ongunstige tijdstip (21 december, 13.00u) ten opzicht van de Edvard Grieghof. Deze was tijdens de presentatie niet te zien.
- Is er een mogelijkheid om een oprit vanaf de Rooseveltlaan te realiseren? Gezien het verkeer wat gaat toenemen in de Lekstraat en in de Diezestraat er is al aanzienlijk veel verkeer vanwege de basisscholen.



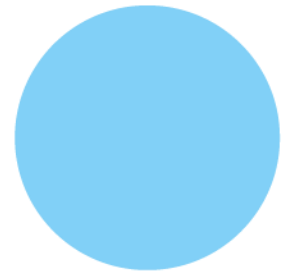
Aangegeven is dat een in- of uitrit aan de Rooseveltlaan of aan de Sloelaan vanuit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst is. Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst is deze vraag nader bekeken en afgestemd met de gemeente. Daaruit blijkt dat de locatie van de in- en uitrit niet kan worden gewijzigd. Als bijlage 1 hebben wij hiervoor een nadere motivatie toegevoegd.

- *Hoever staan de appartementen van de woningen in de Lekstraat af?
Vanaf de perceelsgrens gezien, staan de appartementen ca. 13 meter van de woningen in de Lekstraat af.*
- *Worden de appartementen te koop of te huur appartementen en wat is de prijsklasse?
Alle appartementen zullen koopappartementen worden, de prijsklasse van de woningen is nog niet bekend.*
- *De appartementen van verdieping 3 hebben inkijk in de badkamers van de Diezestraat, wordt hier ook nog gedacht aan een eventuele groenvoorziening?
De voortuin van de appartementen aan de Diezestraat geeft onvoldoende ruimte om hier hoog opgaande beplanting te realiseren. De afstand tussen de woningen in binnenstedelijk gebied is niet van dien aard dat maatregelen noodzakelijk zouden zijn.*
- *Door de overheid is er besloten dat alle asbest weggehaald moet worden van de woningen in de Lekstraat. Is er ook een asbestsanering meegenomen in het plan?
De aanwezigheid van asbest op woningen in de omgeving belemmert de realisatie van de nieuwbouw niet. Er is in het kader van deze planvorming geen reden om te voorzien in sanering van asbestdaken in de omgeving.*

Afsluiting:

De presentatie en een verslag worden naar alle deelnemende gestuurd. Bij vragen kan er contact opgenomen worden met de initiatiefnemer: Reinier Simons, info@spantadvies.nl

Bijlage 1



Nadere motivatie ontsluiting en verkeersgeneratie

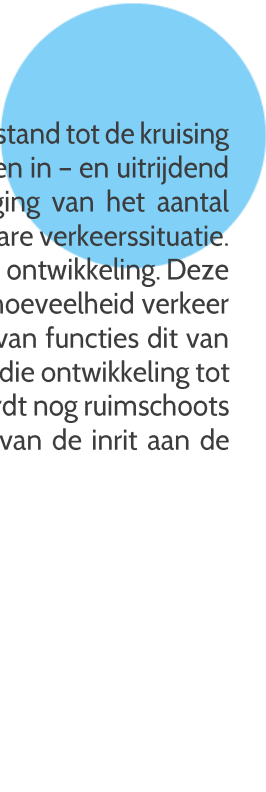
De verkeersgeneratie van het plan is bepaald aan de hand van de CROW-publicatie 381, 'Toekomstbestendig parkeren'. Voor appartementen in het goedkope segment worden gemiddeld 5,6 verkeersbewegingen per appartement per dag verwacht. Voor appartementen in het middensegment worden gemiddeld 6 verkeersbewegingen per appartement per dag verwacht. Totaal komt dit neer op een verkeersgeneratie van het plan van 267,2 (268) verkeersbewegingen per dag.

Daar staat tegenover dat de verkeersbewegingen van het garagebedrijf vervallen. Een concrete parkeernorm is daarvoor niet beschikbaar. Deels vallen die activiteiten onder 'commerciële dienstverlening met baliefunctie' (gemiddelde verkeersgeneratie 16,55 per 100m² bvo) en deels als 'bedrijf arbeidsintensief/bezoeker extensief' (gemiddelde verkeersgeneratie 10,0 per 100m² bvo). De oppervlakte van het voormalig gebouw bedraagt 1.650 m². Ervan uitgaande dat de helft in gebruik was als werkplaats en de andere helft als showroom/verkoopruimte heeft de verkeersgeneratie dan naar verwachting op rond de 200 verkeersbewegingen per etmaal gelegen. Er is met het plan sprake van een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen op de Sloelaan en de Rooseveltlaan. Het verkeer wordt afgewikkeld via de Lekstraat naar de Sloelaan. Omdat de inrit van het garagebedrijf op de Sloelaan/Rooseveltlaan was gelegen betreft het voor de Lekstraat een toename van naar verwachting 268 verkeersbewegingen per etmaal. Het meeste verkeer zal vanaf de Lekstraat vervolgens de route naar de Rooseveltlaan kiezen. De genoemde wegen kunnen de verwachte verkeersgeneratie gelet op de functie en inrichting verwerken.

Tijdens het planvormingsproces zijn de mogelijkheden voor de in- en uitrit bekeken. De Rooseveltlaan en Sloelaan zijn 50km/u-wegen en zijn gebiedsontsluitingswegen waar de doorstroming voorop staat. De Lekstraat is een 30 km/u-weg en heeft de functie erftoegangsweg, bedoeld voor bestemmingsverkeer. In- en uitritten worden vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid waar mogelijk altijd aangesloten op een erftoegangsweg waar de snelheid en intensiteit van het verkeer lager is.

In het verleden, toen de verkeerssituatie anders was dan in de huidige situatie, werden andere maatstaven gehanteerd ten aanzien van in- en uitritten. Destijds was het mogelijk om op de Rooseveltlaan en de Sloelaan een in-/uitrit te realiseren. Nu zich een nieuwe ontwikkeling aandient moet aan het nu geldende beleid van een duurzaam veilige weginrichting worden getoetst. Gelet op de functie van de Rooseveltlaan en de Sloelaan en de korte afstand van het plangebied tot kruisingen/rotonde op die wegen is het uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst om een in- en uitrit van het appartementencomplex op deze wegen te realiseren.

Het plan biedt de mogelijkheid om in de Lekstraat de in/uitrit te realiseren. Het maximum aantal motorvoertuigbewegingen wat op een dergelijke weg veilig afgewikkeld kan worden, bedraagt ongeveer 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit het gemeentelijk verkeersmodel 2016 blijkt dat er op dat moment naar schatting 900 motorvoertuigbewegingen op de Lekstraat waren. Met de verwachte toename van 268 motorvoertuigen per etmaal wordt de maximale capaciteit van de Lekstraat nog ruimschoots overschreden. De verkeersveiligheid is daarmee niet in het geding.



Bezien is of de inrit meer naar de kruising toe kan worden gerealiseerd. Gelet op de afstand tot de kruising is dat niet wenselijk omdat dit leidt tot extra conflicten en tussen kruisend verkeer en in – en uitrijdend verkeer via de inrit van het plan. Door omwonenden kan weliswaar een verhoging van het aantal verkeersbewegingen worden ervaren, echter dit zal niet leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie. De plannen voor de nieuwbouw van de basisschool aan de Merwedelaan zijn nog in ontwikkeling. Deze nieuwbouw vervangt een aantal bestaande functies in hetzelfde gebied. De totale hoeveelheid verkeer zal daardoor gelijk blijven. Het is wel mogelijk dat door een gewijzigde ontsluiting van functies dit van lichte invloed is op het verkeer in de Lekstraat. Het is echter niet de verwachting dat die ontwikkeling tot een onaanvaardbare situatie in de omgeving zal leiden, de capaciteit van de weg wordt nog ruimschoots onderschreden en de schoolspitsen wijken af van de werkspitsen. Het realiseren van de inrit aan de Lekstraat is passend binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening.