

GEMEENTE TERNEUZEN

Bestemmingsplan ‘Terneuzen Zuidoost, Rooseveltlaan 2 ’

Antwoordnota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen

INHOUD

BLZ

1. Inleiding	3
1.1. Procedure	3
1.2. Leeswijzer	
 2. Zienswijzen	
2.1. Overzicht ingebrachte zienswijzen	4
2.2. Ontvankelijkheid	4
2.3. Gegrond of ongegrond	4
 3. Samenvatting en beoordeling zienswijzen	5
 4. Ambtshalve aanpassingen	10

1. INLEIDING

1.1. Procedure

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Terneuzen Zuidoost, Rooseveltlaan 2' maakt de bouw van ten hoogste 46 appartementen mogelijk. Het plan voor is een nieuwbouwplan op de voormalige locatie garage Kerckaert. Het plan grenst aan de Rooseveltlaan, Sloelaan, Lekstraat en Diezestraat.

Vaststellingsprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 17 februari 2022 tot en met woensdag 30 maart 2022 ter inzage gelegen (terinzagelegging op grond van artikel 3.8, lid 1, Wet ruimtelijke ordening).

Binnen de termijn van terinzagelegging zijn op:

- 28 februari 2022 (371157)
- 10 maart 2022;
- 28 maart 2022;
- 29 maart 2022 (vier maal);

schriftelijke zienswijze kenbaar gemaakt.

1.2. Leeswijzer

De opbouw van deze antwoordnota is als volgt.

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de kenbaar gemaakte zienswijze en is ingegaan op de ontvankelijkheid en gegrondheid ervan.

In hoofdstuk 3 is de zienswijze toegevoegd, beantwoord en – indien van toepassing – is daarbij aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan zal worden aangepast.

2. Zienswijzen

2.1 Overzicht ingebrachte zienswijzen

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Terneuzen Zuidwest, Rooseveltlaan 2' zijn binnen de termijn (17 februari 2022 tot en met 30 maart 2022) de volgende zienswijzen kenbaar gemaakt:

- Schriftelijke zienswijze d.d. 28 februari 2022;
- Schriftelijke zienswijze d.d. 10 maart 2022;
- Schriftelijke zienswijze d.d. 28 maart 2022;
- Schriftelijke zienswijze 29 maart 2022 (vier maal)

2.2 Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn tijdig (binnen de termijn) kenbaar gemaakt. Deze zienswijzen zijn dan ook ontvankelijk.

2.3 Gegrond of ongegrond

Het al dan niet gegrond zijn van de kenbaar gemaakte zienswijze is opgenomen in hoofdstuk 3 van deze nota.

3. Samenvatting ingediende zienswijze en beoordeling

Kernpunten zienswijze 1:

1. Door het appartementencomplex wordt privacy ontnomen en ontstaat inkijk in de badkamer. Door de hoogte van het gebouw wordt ochtendzon ontnomen in de woning. Hierdoor zal verwarming en verlichting eerder aan moeten en later uitgeschakeld worden.
2. Parkeerverbod overzijde Diezestraat. Parkeren is nu al een probleem dat alleen maar groter wordt. Voordeur eerste verdieping is op begane grond in Diezestraat en Lekstraat. Niemand kan garanderen dat zij hun auto niet in deze straten zetten ipv de beoogde parking voor de appartementen.
3. De ontwikkeling leidt tot veel meer verkeer in de Diezestraat en Lekstraat. 6000 verkeersbewegingen per etmaal zijn toegestaan. Daaronder worden geen fietsers gerekend. Daar schuilt gevaar. Er gaan veel kinderen op de fiets naar school en die gebruiken de volledige straat.
4. Riolering is nu al overbelast het extra aansluiten van de woningen levert nog meer problemen op.
5. Waarde van de bestaande huizen in de omgeving (met name Diezestraat) daalt als gevolg van de bouw van de flat. Ook daalt het woongenot door de komst van de flat.

Overwegingen

1. Een verandering in de omgeving hoeft niet altijd te betekenen dat er een privacy inbreuk plaatsvindt. Het plangebied ligt in een woonwijk binnen een stedelijke omgeving. Binnen een stedelijke omgeving is het vanzelfsprekender dat huizen dichter op elkaar worden gebouwd dan daarbuiten.
De maatstaf, die hier toegepast wordt, is dat de privacy van bewoners niet op onaanvaardbare wijze mag worden aangetast. Hiervoor is het noodzakelijk de belangen tussen omwonenden en de belangen van de gemeenschap goed af te wegen. Een goede ruimtelijke onderbouwing is hiertoe een vereiste basis.
De appartementenblokken worden op een afstand groter dan 2 meter van de perceelgrenzen gebouwd. Als gevolg hiervan is er geen (evident) privaatrechtelijk belang waardoor omwonenden geschonden worden in hun belangen op grond van artikel 5:50 BW (aantasting in privacy als gevolg van de nieuwbouw).
De woningen staan daarbij in een stedelijke omgeving waarbij een woonsituatie die vrij is van enige inkijk nu eenmaal niet kan worden gegarandeerd. Verder bestaat er volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling geen blijvend recht op vrij uitzicht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649).

Tijdens de digitale bewonersbijeenkomst is stilgestaan bij de 'impact' van het nieuwbouwplan op de omgeving. Daarbij is het aspect schaduwberekening bij hogere gebouwen een belangrijk gegeven om de effecten op de omgeving in kaart te brengen. Als bijlage 1 bij het bestemmingsplan zijn bezonningsdiagrammen toegevoegd waaruit de schaduwwerking op de omgeving blijkt. De schaduwwerking op de directe omgeving is zeer beperkt. Enkel in de vroege ochtend voor 09.00 uur in de ochtend is daarbij een kleine schaduwwerking op te merken. Hetgeen niet resulteert in een onaanvaardbare of hinderlijke schaduwwerking voor de omgeving.

De twee lagere gebouwen gelegen aan de Lekstraat en Diezestraat hebben een maximale hoogte van 10 meter. Het voormalig garagebedrijf had een maatvoering met een maximale planologische bouwhoogte van 9 meter (gothoogte 5 meter). In de Lekstraat en Diezestraat is een maximale planologisch hoogte toegestaan van 10

meter (goothoogte 6 meter). Alhoewel van deze maximaal toegestane hoogte in deze omgeving geen gebruik wordt gemaakt is deze hoogte wel mogelijk. In planologisch opzicht is de voorliggende hoogte van deze appartementengebouwen iets hoger dan momenteel gebruikelijk in deze wijk maar levert dit geen onaanvaardbare belemmeringen op. Gezien de bijbehorende schaduwberekeningen levert deze hoogte geen strijdigheid of onaanvaardbare belemmering op voor de omwonenden.

2. Het is correct dat er geen garanties geven kunnen worden dat bewoners hun auto nooit voor de deur in de straat aan de Diezestraat/Lekstraat zullen parkeren. Eveneens kunnen er geen garanties gegeven worden dat bewoners uit de Lekstraat en Diezestraat ook hun auto's nooit zullen parkeren op de beoogde parking voor het de appartementen. Toekomstige bewoners worden nadrukkelijk gewezen op het parkeren op de privéparking van het appartementen gebouw. Dit wordt eveneens meegenomen in de notariële koopakten van de appartementen.
3. Het is correct dat in het verkeersonderzoek geen fietser meegenomen worden om de toelaatbaarheid van de ontwikkeling op de bestaande situatie mee te nemen. Het gaat om het aantal motorvoertuigbewegingen. Hieraan wordt ruimschoots voldaan met 895 motorvoertuigbewegingen per etmaal in de nieuwe situatie. Hierdoor is en blijft er meer dan voldoende marge over. Het aantal fietsers kan niet meegenomen worden in tellingen voor de voertuigbewegingen. Daarbij geldt wel dat hoe meer marge overblijft ten opzichte van de maximale aanvaardbare hoeveelheid motorvoertuigen daarbij de verkeersveiligheid van overige verkeersdeelnemers niet direct in het gevaar door komt. Voor fietsers wordt een maximale acceptabele marge aangehouden van 2000 fietsers per dag (conform CROW richtlijnen voor dit type weg). Tijdens verkeerstellingen in de Lekstraat in periode 25 maart 2022 t/m 4 april 2022 is gebleken dat gemiddeld 119 fietsers per etmaal gebruik maken van de Lekstraat.
4. Voor deze ontwikkeling zal het hemelwaterafvoer eerst opgevangen worden in een WADI en zal het eerst infiltreren voordat het wordt afgevoerd. Dit om overlast als gevolg van regenwater te voorkomen. Ten aanzien van de capaciteit wordt bekeken of vergroting en nieuwe leidingen noodzakelijk zijn om het plan aan te sluiten op de huidige riolering.
5. Vermoedelijke waardedaling is een aspect dat in een latere fase (verzoek tot planschade) beoordeeld moet worden. Op dit moment kan hierbij geen rekening gehouden worden met een eventueel te verwachten waardedaling. Daarnaast is daling van het woongenot een uiterst persoonlijke ervaring. Wat wel essentieel is om te bezien of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat in deze omgeving. Op deze locatie (midden in een woonwijk) rust een bedrijfsbestemming en is een (zware) bodemverontreiniging aanwezig. De omzetting naar 'Wonen' met bijbehorend saneringsplan kan daarbij als kwalitatieve verbetering voor de algehele leefomgeving van de wijk worden beschouwd. Om een dergelijke transformatie mogelijk te maken is een financieel haalbaar plan nodig. Bovendien wordt de woningbouwopgave neergezet binnen het aspect levensloopbestendig wonen. Appartementen zijn daarbij een goede invulling. De afweging qua hoogte en omvang is daarbij aanvaardbaar als de impact op de omgeving passend is binnen de stedenbouwkundige structuur. Een goede ruimtelijke onderbouwing is daarvoor een leidend uitgangspunt.

Conclusie:

Zienswijze wordt ongegrond verklaard en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is een bezonningsdiagram als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. Ook is een nader verkeersadvies opgesteld dat is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

Kernpunten zienswijze 2:

1. Waarom komen de bouwvlakken en dus de woningen zo dicht tegen de straat te liggen? Hierdoor wordt gevreesd voor aantasting privacy en geluidsoverlast.
2. Verkeersonderzoek is gebaseerd op aannames uit verouderd verkeersmodel uit 2006.
3. Verzoek door middel van een recent verkeersonderzoek achterhalen of de inrit- en uitrit aan de Lekstraat daadwerkelijk veilig is en/of een in- en uitrit aan de Lekstraat minder bezwaarlijk is dan een in- en uitrit aan de Rooseveltlaan en/of Sloelaan. Rekening houdende met de nieuwe basisschool aan de Merwedelaan.
4. Parkeerdruk is al erg hoog. Het extra afwikkelen van vier parkeerplaatsen in de openbare ruimte is daardoor opmerkelijk. Bovendien is vernomen dat aan overzijde van de woningen in de Lekstraat een parkeerverbod wordt ingesteld? Als dit waar is kan met vier extra voertuigen in de openbare orde niet voldaan worden aan de parkeereis.

Overwegingen:

1. Aan de zijde van de Rooseveltlaan is ervoor gekozen om hogere bouwblokken te realiseren met hoogteverschillen. Om de ruimte op het binnenplein te bewaren en parkeren op eigen terrein zo goed mogelijk in te vullen, zijn de twee lagere bouwblokken tegen de plangrenzen aan geprojecteerd aan de zijde Diezestraat en Lekstraat. Omdat de benedenwoningen aan deze twee straten hun voordeur heeft wordt hierdoor ook aansluiting gevonden in de omgeving en wordt dit ook passend geacht. Op deze manier wordt een nieuwe straatwand gecreëerd

Een verandering in de omgeving hoeft niet altijd te betekenen dat er een privacy inbreuk plaatsvindt. Het plangebied ligt in een woonwijk binnen een stedelijke omgeving. Binnen een stedelijke omgeving is het vanzelfsprekender dat huizen dichter op elkaar worden gebouwd dan daarbuiten.

De maatstaf, die hier toegepast wordt, is dat de privacy van inwoners niet op onaanvaardbare wijze mag worden aangetast. Hiervoor is het noodzakelijk de belangen tussen omwonenden en de belangen van de gemeenschap goed af te wegen. Een goede ruimtelijke onderbouwing is hiertoe een vereiste basis.

De appartementenblokken worden op een afstand groter dan 2 meter van de perceelgrenzen gebouwd. Als gevolg hiervan is er geen (evident) privaatrechtelijk belang waardoor omwonenden geschonden worden in hun belangen op grond van artikel 5:50 BW (aantasting in privacy als gevolg van de nieuwbouw)..

De woningen staan daarbij in een stedelijke omgeving waarbij een woonsituatie die vrij is van enige inkijk nu eenmaal niet kan worden gegarandeerd. Verder bestaat er volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling geen blijvend recht op vrij uitzicht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649).

Op de huidige bestemming van het perceel rust een enkelbestemming 'Bedrijf'. Op deze locatie is jarenlang een autogarage gevestigd geweest binnen een woonwijk en de huidige situatie is in de loop der jaren zo ontstaan. Met de wetenschap van nu wordt een bedrijfsbestemming in een woonomgeving niet gunstig gevonden. In bestaande situaties wordt deze functiemenging opgeheven wanneer de mogelijkheid zich voordoet. De bedrijfsbeëindiging is hierbij een goede mogelijkheid de bedrijfssanering ook planologisch te verankeren. Om dergelijke veranderingen en wijzigingen mogelijk te maken is hierbij een goede herinvulling noodzakelijk.

2. In de toelichting wordt op basis van een verkeersmodel uit 2016 naar schatting 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de Lekstraat berekend. Verkeersmodellen worden niet jaarlijks uitgevoerd of geüpdatet. Het verkeersmodel 2016 is hierbij de meest recente studie.
3. Nog los van de verkeersveiligheid is het op basis van huidige wetgeving niet mogelijk een in/uitrit te realiseren aan gebiedsontsluitende wegen wanneer er een andere mogelijkheid aanwezig is. De Lekstraat is met een 30 km/u zonerings- en een erftoegangsweg. Sloelaan en Rooseveltlaan zijn 50 km/u wegen en hebben een functie als gebiedsontsluitingswegen. Zeker de Rooseveltlaan heeft een doorstroombaanfunctie binnen dit plangebied. Op basis van de huidige regelgeving is het niet mogelijk de inrit/uitrit aan de Sloelaan of Rooseveltlaan te realiseren. Wanneer sprake is van een afwaardering (naar een 30km/u weg) van de Sloelaan is het eveneens niet wenselijk de in/uitrit aan deze zijde te realiseren. Dit gezien de beperkte afstand van nieuwe in/uitrit van het plangebied tot de rotonde van de Rooseveltlaan en de veel hogere verkeersintensiteit van de Sloelaan ten opzichte van de Lekstraat. Hierdoor worden conflictsituaties vergroot.

In de periode tussen 24 maart 2022 en 4 april 2022 zijn door de gemeente verkeerstellingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in daadwerkelijke aantallen. Uit deze recente tellingen blijkt dat er gemiddeld 557 motorvoertuigbewegingen per etmaal plaatsvinden (werkdagen gemiddeld 627 en weekenddagen 452). De werkelijke telling komt daarmee lager uit dan het verkeersmodel 2016. Een toename van 268 motorvoertuigbewegingen is daarbij, gelet op de maximale capaciteit van 4000, ruimschoots mogelijk. Ook met de toekomstige ontwikkelingen aan de Merwedelaan (ontwerpbestemmingsplan Terneuzen Zuidoost, Merwedelaan (IKC De Steiger) erbij opgeteld is er geen sprake van een onaanvaardbare toename van voertuigbewegingen in de Lekstraat.

4. Van een parkeerverbod is geen sprake. Het afwikkelen van parkeerplaatsen in het openbaar gebied is mogelijk wanneer daarbij in een gedegen parkeeronderzoek de parkeerdruk in de omgeving wordt onderzocht. Dit is in deze situatie ook bekeken en hieruit is een acceptabele parkeerdruk in de omgeving naar voren gekomen. Het extra afwentelen van 4 bezoekersparkeerplaatsen is niet mogelijk binnen het plangebied, maar kan wel afgewikkeld worden op acceptabele loopafstand.

Conclusie: Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is een bezonningsdiagram als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. Ook is een nader verkeersadvies opgesteld dat is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

Kernpunten zienswijze 3:

1. Het nummer zoals aangeduid in de bekendmaking en het plan zoals door Juust is gepubliceerd is afwijkend. Zit hier verschil in informatie?
2. De aanwezigheid van bedrijfsbestemming is niet altijd nadelig. De komst van bijvoorbeeld een supermarkt wordt verkozen boven de komst van een appartementencomplex. Hier is in deze wijk ook behoefte aan om de voorzieningen uit te breiden. Op deze manier wordt de leefbaarheid vergroot.
3. Het saneren van een bedrijfsbestemming valt onder één van deze 5 geformuleerde criteria voor wijziging naar 'wonen'. Aan 1 van de 5 gestelde criteria wordt voldaan, maar aan 2/5 gestelde criteria wordt met de komst van het appartementencomplex 'geweld' aangedaan. Dit gaat met name over criteria:
 - a. Het instant houden van een beeldbepalende bebouwing
De omvang en hoogte van de appartementengebouwen is te fors en past niet in het straatbeeld. Het ontbreekt in het plan volledig aan groen (naast wat gras). Nu was dat ook niet aanwezig maar het is goed daarin te investeren, in plaats van een 'betondorp' creëren. Met deze plannen gaan we een heel andere kant op dan een beeldbepalende karakteristieke bebouwing.
 - b. Het kunnen oplossen van een ruimtelijk probleem.
In deze wijk was er geen ruimtelijk probleem. Dat wordt met de komst van de appartementen juist wel gecreëerd. De voorkeur gaat uit naar het bouwen op deze locatie van woningen ook voor de jongere generatie. Per saldo moeten er 4 parkeerplaatsen in de omgeving afgewenteld worden. Maar de in/uitrit van het appartementengebouw neemt 6-8 van de huidige parkeerplaatsen weg. Hierdoor komen er in totaal 10-12 parkeerplaatsen tekort. Vaak is het nu al overvol.
4. De komst van de nieuwe basisschool Merwedelaan gaat zorgen voor meer drukte in de straat. Het is nu al erg druk in de straat met auto's maar ook met veel fietsers. Het braakliggend terrein kan daarbij dienen als parkeerterrein om de parkeerproblemen op te lossen. Maar daarentegen wordt het bestaande probleem alleen maar vergroot. Met de in/uitrit van het appartementengebied in de Lekstraat wordt het probleem alleen maar groter en de situatie nog onveiliger. Waardoor mogelijk de verkeersonveilige situatie zelfs gaat escaleren.
5. Het verkeersaspect lijkt precies allemaal te passen maar mist grondslag. Zo wordt gesteld: "De genoemde wegen kunnen de verwachte verkeersgeneratie gelet op de functie en inrichting verwerken". De bewijzen hiertoe blijven achterwege.
6. Het nieuwe plan gaat, ten opzichte van de huidige situatie op basis van "vergroening" erop achteruit. Nu bomen en bossen aan de randen. Straks enkel strookje gras.
7. Luchtkwaliteit gaat ernstig achteruit op basis van de extra motorvoertuigbewegingen. In tegenstelling tot de gestelde 267 extra motorvoertuigbewegingen per dag moet gerekend worden met 1 extra motorvoertuigbeweging per elke 5 minuten als gevolg van deze ontwikkeling. De negatieve effecten op de gezondheid in de wijk moeten onderzocht worden.
8. Waarom wordt de in/uitrit niet gehouden aan de Rooseveltlaan zoals ten tijde van de garage het geval was. Dit heeft nooit problemen opgeleverd. Dit is geen verkeersonveilige situatie zoals in de onderbouwing wordt weggeschreven.
9. Ruimte voor insectenhotel creëren. Nu zoemt het van de insecten op het perceel straks niet meer.
10. Schoolspitsen wijken af van werkspitsen is niet te volgen. Deze tijden wijken hier niet af. Je zet kinderen af voordat je naar school gaat. De rijafstanden naar werk zijn

minimaal, als gevolg hiervan zit er wel een forse overlap tussen schoolspits en werkspits.

11. Het realiseren van een woongebouw met 5 verdiepingen op nog geen 3-6 meter afstand doet sterke afbreuk aan het woongenot, uitzicht en privacy. Hierdoor ontstaat een waardedaling van de woning.

Overwegingen:

1. Het verschil komt voort uit een fout in de nummering. Hierdoor was het noodzakelijk een nieuwe code en nummering toe te kennen aan het bestemmingsplan. Inhoudelijk is er geen verschil. Daarnaast is de online versie met nummer NL.IMRO.0715.BPTZO07-ON01 officieel en daarmee ook juridisch bindend.
2. Gesteld wordt dat de aanwezigheid van een bedrijfsbestemming niet altijd nadelig is voor een wijk. Aangedragen wordt de mogelijkheid tot het vestigen van een supermarkt, nog los van de nadelige aspecten (potentieel overlast gevende situatie) die met een detailhandel als zodanig zijn gemoeid, wordt het scheiden van verschillende functies in een nieuwe plansituatie zo veel mogelijk doorgevoerd. De gemeente Terneuzen heeft de afspraak gemaakt met de provincie en het rijk voor 30% minder m2 winkelverkoopvloer oppervlakte. Verder proberen we als gemeente ook verspreide bewinkeling tegen te gaan en detailhandel te centreren op de daarvoor bestemde locaties. Het nieuw toevoegen van detailhandel op deze locatie staat daarmee haaks op voorgaande afspraken en richtlijnen. Daarnaast moest er een gedegen plan ter grondslag liggen om ook het noodzakelijke saneringsopgave voor deze locatie af te dwingen. Een sanering waardoor de omgevingskwaliteit (ten aanzien van bodemkwaliteit) blijvend wordt verbeterd. De kosten die gemoeid zijn met de saneringsopgave zijn aanzienlijk en bestemming 'Wonen' wordt gelet op de omgeving het meest passend geacht als nieuwe invulling van het perceel.
3. Gesteld wordt dat het nieuwe plan in geen enkel opzicht zich verhoudt met de omliggende bebouwing. En dat dit volledig indruist tegen een beeldbepalende bebouwing. De voormalige autogarage kan als zodanig niet aangemerkt worden als een beeldbepalende bebouwing en daarbij niet als uitgangspunt gelden. Zoals aangegeven is elk ontwerp sterk afhankelijk van meningen en smaak. Het plan voorziet in ieder geval in appartementen en niet in grondgebonden woningen zoals in de rest van de wijk. Bovendien sluit dit aan bij de provinciale opgave en behoefte om levensloopbestendig te bouwen. Levensloopbestendig betekent daarbij niet uitsluitend voor senioren. Als gevolg van appartementen vindt al snel meer verdichting plaats in eenheden dan wanneer grondgebonden woningen worden gerealiseerd. Initiatiefnemer heeft gekeken in hoeverre nu al invulling/toevoeging van extra groen binnen het plangebied in het bestemmingsplan vastgelegd kan worden. Uit de gedetailleerde inrichtingstekening valt op te maken dat het plangebied zo groen mogelijk ingevuld gaat worden. De wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan ziet met name op het realiseren van een beukenhaag en hoogstammige haagbeuk aan de Diezestraat en Lekstraat. Om deze beplanting in stand te houden is daarnaast een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de planregels behorende tot het bestemmingsplan. Daarnaast worden in de groenstrook aan de Rooseveltlaan en Sloelaan evenals op het binnenterrein bomen geplant. In het eerdere ontwerp was dit niet gedetailleerd meegenomen. Voor nadere detaillering wordt verwezen naar het inrichtingsplan opgenomen als bijlage 1 behorende tot de planregels.

Gesteld wordt dat er juist een ruimtelijk probleem wordt gecreëerd door middel van de voorliggende ontwikkeling. Concreet wordt parkeren en de verkeersdrukte genoemd. Ten aanzien van de verkeersdrukte zijn er verkeerstellingen uitgevoerd in de periode tussen 24 maart 2022 en 4 april 2022 door de gemeente om inzicht te krijgen in daadwerkelijke aantallen. Uit deze recente tellingen blijkt dat er gemiddeld 557 motorvoertuigbewegingen per etmaal plaatsvinden (werkdagen gemiddeld 627 en weekenddagen 452). De werkelijke telling komt daarmee lager uit dan het verkeersmodel 2016. Een toename van 268 motorvoertuigbewegingen is daarbij, gelet op de maximale capaciteit van 4000, ruimschoots mogelijk. Ook met de ontwikkelingen aan de Merwedelaan (ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Zuidoost, Merwedelaan (IKC De Steiger) is er geen sprake van een onaanvaardbare toename van voertuigbewegingen in de Lekstraat.

Enkel voor nieuwe bouwplannen wordt gerekend met een parkeernorm. Voor bestaande bebouwing is niet een parkeernorm maar het parkeeronderzoek leidend waaruit moet blijken dat de nieuwe ontwikkeling mogelijk is binnen de bestaande situatie en niet tot onaanvaardbare problemen leidt. Hiervoor is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Ook met het wegvallen van 4 parkeerplaatsen is er sprake van een acceptabele parkeerdruk in de omgeving van het plangebied. De parkeerdruk blijft op alle dagen en tijdstippen onder de kritische drempelwaarde van 90% Zie hiervoor bijlage 10 van het bestemmingsplan.

4. Fietzers worden in beginsel niet direct meegerekend in verkeerstellingen om een planologische ontwikkeling mogelijk te maken. Daarbij geldt wel dat hoe meer marge overblijft ten opzichte van de maximale aanvaardbare hoeveelheid motorvoertuigen daarbij de verkeersveiligheid van overige verkeersdeelnemers niet direct in het gevaar door komt. Voor fietsers wordt een maximale acceptabele marge aangehouden van 2000 fietsers per dag (conform CROW richtlijnen voor dit type weg). Tijdens verkeerstellingen in maart/april is gebleken dat gemiddeld 119 fietsers per etmaal gebruik maken van de Lekstraat
5. Om te beoordelen of de nieuwe ontwikkeling geen onevenredige inbreuk op de omgeving teweeg brengt, dient onder andere binnen de kaders van een verkeersmodel en/of verkeerstellingenonderzoek onderzocht te worden of de gewenste ontwikkeling geen onaanvaardbare problemen in de direct omgeving van het plangebied veroorzaakt. De Lekstraat voldoet aan de normen die de CROW stelt aan dit type wegen (erftoegangswegen). Deze indeling wordt gemaakt op basis van de inrichting van de straat (zoals tweerichtingsverkeer/aan weerszijden parkeren auto's, breedte straat). Op basis daarvan wordt een maximaal aantal voertuigbewegingen gekoppeld die per etmaal gebruik van de weg kunnen maken zonder dat dit onaanvaardbare situatie ten aanzien van de aantallen oplevert. Voor de Lekstraat komt het neer op maximaal 4000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Wanneer dit wordt bekeken n.a.v. het verkeersmodel en de actuele telling uit maart 2022 laat zien dat deze maximale acceptabele aantallen lang niet overschreden worden met de nieuwe ontwikkeling. In de nieuwe situatie komt de verwachte verkeersgeneratie neer op 895 op werkdagen. Deze gegevens worden gebruikt ter onderbouwing: *"De genoemde wegen kunnen de verwachte verkeersgeneratie gelet op de functie en inrichting verwerken"*.
6. Aan de Lekstraat en Diezestraat wordt een heg gerealiseerd met instandhoudingsverplichting. Ten tijde van het ontwerp was de groeninrichting nog niet bekend. Nu is dit toegevoegd als afbeelding 4 in de toelichting op het bestemmingsplan. De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient uiterlijk binnen 6 maanden na het gereed melden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

7. Gesteld wordt dat met het plan elke 5 minuten een extra voertuigbeweging wordt gegenereerd dit zijn per etmaal 288 voertuigbewegingen. Hetgeen overeenkomt met de berekende toename van 268. Ook een toename van 288 voertuigbewegingen is mogelijk binnen de toelaatbare hoeveelheid per dag. Gemiddeld rijden er 627 voertuigen op een weekdag. Wanneer hierbij een toename van 288 voertuigen wordt opgeteld komt men aan 915 voertuigen per etmaal. Hetgeen ruim binnen de bandbreedte valt van 3000 tot maximaal 4000 voertuigbewegingen per etmaal. Als gevolg van de ruimte binnen de marge is er geen reden de luchtkwaliteit op dit punt te nader te onderzoeken. In de paragraaf luchtkwaliteit is de

Nog los van de verkeersveiligheid is het niet mogelijk een in/uitrit te realiseren aan gebiedsontsluitende wegen wanneer er een andere mogelijkheid aanwezig is. De Lekstraat is met een 30 km/u zonering een erftoegangsweg. Sloelaan en Rooseveltlaan zijn 50 km/u wegen en hebben een functie als gebiedsontsluitingswegen. Zeker de Rooseveltlaan heeft een doorstroombaanfunctie binnen dit plangebied. Op basis van de huidige regelgeving is het niet mogelijk de inrit/uitrit aan de Sloelaan of Rooseveltlaan te realiseren. Ook als er sprake is van een afwaardering van de Sloelaan blijft er sprake van een inrit kort op de rotonde Rooseveltlaan. Vanuit verkeersveiligheid is ook die situatie geen oplossing. Verkeersintensiteiten Sloelaan zijn en blijven te hoog om zo kort op de rotonde een in/uitrit te realiseren.

Inmiddels zijn er vergaande gesprekken om de Sloelaan in de toekomst af te waarderen naar een 30 km/u weg. Het is niet wenselijk hier aansluiting te zoeken voor het realiseren van inrit/uitrit van het bouwplan. De ruimte tussen de rotonde van de Rooseveltlaan, de Lekstraat en de mogelijke extra inrit/uitrit van het bouwplan gelegen aan de Sloelaan en komt daarmee te kort op elkaar te liggen. Het creëren van een inrit zo dicht op een rotonde met de hoge verkeersintensiteit van de Sloelaan is ook vanuit verkeersveiligheid niet mogelijk. Als gevolg hiervan wordt de conflictsituatie vergroot (tussen afslaan en optrekkende/remmende voertuigen en fietsers erg hoog) ondanks dat de snelheid van de Sloelaan omlaag gaat.

8. Mogelijkheid voor het creëren van een insectenhotel wordt meegenomen door initiatiefnemer.
9. Er zal een overlap plaatsvinden tussen werktijden en schooltijden. Alleen is deze overlap niet onaanvaardbaar te noemen. Dit heeft te maken met de ruimte die aanwezig is ten aanzien van het maximaal mogelijke aantal voertuigbewegingen per dag. Zoals gezegd zijn er 3000-4000 motorvoertuigbewegingen toegestaan op dit type weg. Tijdens de tellingen is naar voren gekomen dat gemiddeld 119 fietsers gebruik maken van de Lekstraat. Wanneer dit wordt opgeteld bij toekomstig aantal motorvoertuigbewegingen geeft dit een totaal van 1014. Als gevolg hiervan kan geconcludeerd worden dat er per saldo nog voldoende ruimte aanwezig is tussen maximaal aanvaardbaar aantal motorvoertuigbewegingen en het berekende aantal verkeersbewegingen (motorvoertuigen inclusief fietsers).
10. Een verandering in de omgeving hoeft niet altijd te betekenen dat er een privacy inbreuk plaatsvindt. Het plangebied ligt in een woonwijk binnen een stedelijke omgeving. Binnen een stedelijke omgeving is het vanzelfsprekender dat huizen dichter op elkaar worden gebouwd dan daarbuiten.
De maatstaf, die hier toegepast wordt, is dat de privacy van inwoners niet op onaanvaardbare wijze mag worden aangetast. Hiervoor is het noodzakelijk de belangen tussen omwonenden en de belangen van de gemeenschap goed af te wegen. Een goede ruimtelijke onderbouwing is hiertoe een vereiste basis.

De appartementenblokken worden op een afstand groter dan 2 meter van de perceelsgrenzen gebouwd. Als gevolg hiervan is er geen (evident) privaatrechtelijk belang waardoor omwonenden geschonden worden in hun belangen op grond van artikel 5:50 BW (aantasting in privacy als gevolg van de nieuwbouw).

De woningen staan daarbij in een stedelijke omgeving waarbij een woonsituatie die vrij is van enige inkijk nu eenmaal niet kan worden gegarandeerd. Verder bestaat er volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling geen blijvend recht op vrij uitzicht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649).

Conclusie:

Deze zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Aan de planregels wordt de volgende bepaling toegevoegd:

“De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient conform bijlage 1 bij deze regels uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

Ook is een bezonningsdiagram als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. En is een nader verkeersadvies opgesteld dat is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

Kernpunten zienswijze 4:

1. Er zit een verschil in aantal appartementen tussen de presentatie die in januari 2022 is gehouden en het ontwerp zoals nu gepresenteerd.
2. Bouwhoogte is zeer ingrijpend, daardoor schaduw en inkijk en inbreuk op woongenot.
3. Er wordt gebouwd in een groenstrook. Verzoek om de strook te behouden vanwege natuurlijke erfafscheiding. De bouwblokken kunnen centraler in het plan gebouwd worden zodat er voldoende groen overblijft aan de randen, wat belangrijk is voor alle bewoners.
4. Prijzen van bouwmaterialen zijn erg gestegen. Hierdoor zal nodig zijn extra lagen aan gebouw toe te voegen om het plan rendabel te maken. Nu is het niet financieel haalbaar.
5. Geen maatschappelijke aanvaardbaarheid het plan is te ingrijpend en past niet in de wijk. Enkel wanneer een totale wijziging komt van het aantal blokken en hoogte kan het aanvaardbaar zijn.
6. Na 18.00 uur is het zoeken naar een parkeerplaats. Acceptabele grens van 90% wordt op meerdere momenten benaderd. Er is onvoldoende ruimte om bezoekersparkeerplaatsen af te wentelen in de omgeving. Eén meting over vier dagen in april 2021 is niet representatief.
7. Genoemde parkeercapaciteit van 116 in de omgeving is onjuist en in strijd met de parkeernota Terneuzen. De veiligheid van de Lekstraat met het oog op de ontwikkeling in de Merwedestraat staat ter discussie. Zeker omdat de Lekstraat een smalle straat is en ontwikkelingen van het IKC zijn niet meegenomen in de berekeningen.
8. Twijfels of het riool de extra appartementen aankan.
9. Woningbehoefte: er mag pas gebouwd worden als er gesloopt wordt. Waarom toch bouwen binnen aangeduide krimpregio?
10. Waarom geen detailhandel op deze locatie?
11. Bodemverontreiniging: nadere onderzoeksresultaten ontbreken. Middels camerabeelden zijn enkel 2 locaties bekeken ver weg van de verontreiniging.
12. Verkeersintensiteit zijn gebaseerd op verouderde onderzoeken en er is geen rekening gehouden met de ontwikkelingen in de Merwedestraat.
13. Binnen de ontwikkeling van het plan wordt groen gerealiseerd wat inkijk moet verminderen. Maar bewoners hebben geen recht op groen inkijk?
14. Tweede inrit aan de Diezestraat (enkel voor vuilophaal en hulpdiensten) is te belachelijk voor woorden. Een inrit langs de Rooseveltlaan is veel veiliger ook voor hulpdiensten.

Overwegingen:

1. Op één sheet in de presentatie is een vergissing in aantallen gemaakt. Daarbij zou per saldo één extra appartement toegekend worden aan het totaalplan. Overigens blijkt dit niet uit de destijds getoonde verbeelding die momenteel ook onderdeel

uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan. Daarin zijn wel de juiste aantallen in de juiste bouwblokken weergegeven.

2. Binnen het geldende bestemmingsplan is op de locatie Rooseveltlaan 2 Terneuzen een goothoogte van 5 meter en een nokhoogte van 9 meter toegestaan. Met een maximaal te bebouwen oppervlakte van 75%. Het nieuwbouwplan laat een maximale hoogte van 10 meter aan de Lekstraat en Diezestraat zien en aan de Rooseveltlaan een maximale hoogte van twee woongebouwen van 13 meter en een woongebouw van maximale hoogte van 16 meter op de hoek van de rotonde. Het verschil in planologische impact is minimaal. Alleen heeft de voormalige bedrijfsgarage geen gebruik gemaakt van haar planologische maximale bouwhoogte.
Een verandering in de omgeving hoeft niet altijd te betekenen dat er een privacy inbreuk plaatsvindt. Het plangebied ligt in een woonwijk binnen een stedelijke omgeving. Binnen een stedelijke omgeving is het vanzelfsprekender dat huizen dicht op elkaar worden gebouwd dan daarbuiten.
De maatstaf, die hier toegepast wordt, is dat de privacy van inwoners niet op onaanvaardbare wijze mag worden aangetast. Hiervoor is het noodzakelijk de belangen tussen omwonenden en de belangen van de gemeenschap goed af te wegen. Een goede ruimtelijke onderbouwing is hiertoe een vereiste basis.
De appartementenblokken worden op een afstand groter dan 2 meter van de perceelgrenzen gebouwd. Als gevolg hiervan is er geen (evident) privaatrechtelijk belang waardoor omwonenden geschonden worden in hun belangen op grond van artikel 5:50 BW (aantasting in privacy als gevolg van de nieuwbouw).
De woningen staan daarbij in een stedelijke omgeving waarbij een woonsituatie die vrij is van enige inkijk nu eenmaal niet kan worden gegarandeerd. Verder bestaat er volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling geen blijvend recht op vrij uitzicht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649).
3. Vermoedelijk wordt bedoeld de groenstrook tussen de voormalige bebouwing van de autogarage en de Lekstraat en Diezestraat. Hier staat momenteel bosschage, maar deze bosschage is niet planologisch verankerd. Waar momenteel de bosschage is aangeplant rust een bedrijfsbestemming. De hoge bosschage die nu aanwezig is komt te vervallen als gevolg van de twee woonblokken aan de Lekstraat en de Diezestraat. Het groenaccent komt ten opzichte van de huidige/voormalige situatie aan de Rooseveltlaan en Sloelaan te liggen. Momenteel ligt het groenaccent aan de Lekstraat en de Diezestraat.
Wel wordt zoveel mogelijk groen terug aangeplant tussen de woningen en de straatzijde. Aan de Lekstraat en Diezestraat wordt een heg gerealiseerd met instandhoudingsverplichting. Ten tijde van het ontwerp was de groeninrichting nog niet bekend. Nu is dit toegevoegd als afbeelding 4 in de toelichting op het bestemmingsplan. De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

Het 'centraler' plaatsen van de bouwblokken op het perceel is niet mogelijk en gewenst.
4. Het bouwplan biedt ruimte aan maximaal 46 appartementen. Voor elk bouwblok is daarbij een maximaal aantal wooneenheden opgenomen. Hierdoor is het aantal woningen planologisch verankerd. Het 'zomaar' ophogen van het aantal wooneenheden is dus niet mogelijk. Binnen de huidige aantallen is aangetoond dat het plan financieel haalbaar is.
5. Beoordeeld is of het plan voldoet aan de criteria voor een goede ruimtelijke ordening. Daarbij wordt beoordeeld of er voor de omgeving sprake is van een aanvaardbaar

woon- en leefklimaat. In de plantoelichting is op diverse milieuthemas' uitgebreid ingegaan. Geconcludeerd is dat wordt voldaan aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast is er sprake van een vooruitgang t.a.v. de oude situatie. Op het perceel rust de enkelbestemming 'Bedrijf'. Op deze locatie is jarenlang een autogarage gevestigd geweest binnen een woonwijk, de huidige situatie is in de loop der jaren zo ontstaan. Met de wetenschap van nu wordt een bedrijfsbestemming in een woonwijk niet gunstig gevonden. De voorkeur gaat uit naar het zo goed mogelijk scheiden van bestemmingen en functies. In bestaande situaties wordt een (vandaag de dag) ongewenste functiemenging opgeheven wanneer de mogelijkheid zich voordoet. De bedrijfsbeëindiging is hierbij een goede mogelijkheid om ook de wijziging van de bedrijfsbestemming planologisch te verankeren. Om dergelijke veranderingen en wijzigingen mogelijk te maken is hierbij een goede herinvulling noodzakelijk. Zoals in de ruimtelijke onderbouwing naar voren is gekomen is er sprake van een bodemverontreiniging. Het is de gemeente Terneuzen eraan gelegen dergelijke verontreinigen binnen een woonwijk te saneren zodat ook voor de directe omgeving de omgevingskwaliteit gewaarborgd blijft of erop vooruit gaat. Het nieuwe bouwplan gaf directe aanleiding de bodemverontreiniging te saneren. Dit volgt uit het vereiste dat de bodemkwaliteit duurzaam geschikt dient te zijn voor de beoogde bestemming. Een bodemsanering bleek in relatie tot de aanwezige brandstoffen (stoffen mobiel van aard) daartoe noodzakelijk. Zeker omdat het op deze locatie op basis van de provinciale beschikking d.d. 31 maart 2022, een 'ernstig geval' van bodemverontreiniging betreft. Middels een bestemmingplanprocedure is een dergelijke bodemsanering spoedig afgedwongen, waardoor de omgevingskwaliteit definitief is verbeterd.

Hierdoor gaat per saldo de omgevingskwaliteit omhoog ook al wordt dit misschien door de directe omgeving anders ervaren.

Zonder een bestemmingswijziging naar 'wonen' kon een saneringsplan niet (direct) afgedwongen worden. Een saneringsplan zoals op deze locatie noodzakelijk is/was gaat gepaard met hoge kosten. Deze kosten drukken eveneens op de haalbaarheid van het totaalplan. Voor deze locatie is gekeken in hoeverre een nieuwe ontwikkeling mogelijk en wenselijk is binnen de totale omgeving van bouwplan qua aard en omvang. Het plan zoals dat nu ligt wordt daarbij tot een goed en aanvaardbaar plan beschouwd waarbij de (negatieve) impact op de omgeving beperkt blijft.

6. Het doorvoeren van een parkeeronderzoek is (wettelijk) gezien voldoende om te beoordelen of er voldoende parkeerruimte in de omgeving aanwezig is. Het parkeeronderzoek is gehouden in de coronaperiode waarbij doorgaans meer auto's thuis geparkeerd staan. Op dat punt kan gesteld worden dat de telling wel representatief is.
7. Aantal parkeerplaatsen van 116 is gebaseerd op tellingen van openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (binnen 100 meter) van het plangebied. Daarbij zijn eventueel beschikbare parkeerplaatsen ten noorden van de Rooseveltlaan niet meegenomen. Zie hiervoor figuur 3 van bijlage 9 van het bestemmingsplan
In de toelichting wordt op basis van een verkeersmodel uit 2016 naar schatting 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de Lekstraat waren. Het verkeersmodel 2016 is hierbij de meest recente studie.

Verder wordt dit uitgebreid met verkeerstellingen die in de periode tussen 24 maart 2022 en 4 april 2022 zijn uitgevoerd door de gemeente om inzicht te krijgen in daadwerkelijke cijfers. Uit deze recente tellingen blijkt dat er gemiddeld 557 motorvoertuigbewegingen per etmaal plaatsvinden (werkdagen gemiddeld 627 en weekenddagen 452). De werkelijke telling komt daarmee lager uit dan de modellen

zoals deze in 2016 zijn aangeduid. Een toename van 268 motorvoertuigbewegingen is daarbij gelet op de maximale capaciteit ruimschoots mogelijk.

Om te beoordelen of de nieuwe ontwikkeling geen onevenredige inbreuk op de omgeving teweeg brengt, dient onder andere binnen de kaders van een verkeersmodel en/of verkeerstellingenonderzoek onderzocht te worden of de gewenste ontwikkeling geen onaanvaardbare problemen in de direct omgeving van het plangebied veroorzaakt. De Lekstraat voldoet aan de normen die de CROW stelt aan dit type wegen (erftoegangswegen). Deze indeling wordt gemaakt op basis van de inrichting van de straat (tweerichtingsverkeer/aan weerszijden parkeren auto's) en de bijbehorende minimale breedte om deze inrichting mogelijk te maken. Op basis daarvan wordt een maximaal aantal voertuigbewegingen gekoppeld die per etmaal gebruik van de weg kunnen maken zonder dat dit onaanvaardbare situatie ten aanzien van de aantallen oplevert. Voor de Lekstraat komt het neer op maximaal 4000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Wanneer dit wordt bekeken n.a.v. het verkeersmodel en de actuele telling uit maart 2022 laat zien dat deze maximale acceptabele aantallen lang niet overschreden worden.

8. Voor deze ontwikkeling zal het hemelwaterafvoer eerst opgevangen worden in een WADI en zal het eerst infiltreren voordat het wordt afgevoerd. Dit om overlast als gevolg van regenwater te voorkomen. Verder wordt een nieuwe leiding aangelegd inclusief nieuwe eindput.
9. Recent is door de provincie Zeeland nieuwe Provinciale bevolkings- en huishoudensprognose vastgesteld. Hierin wordt voor de gemeente Terneuzen in de periode 2022-2032 een groei van 1568 huishoudens geprognoseerd. Van een krimpregio is in dat opzicht momenteel geen sprake.
10. De Gemeente Terneuzen heeft de afspraak gemaakt met de provincie en het rijk voor 30% minder m2 verkoopvloer oppervlakte.
Verder proberen we als gemeente ook verspreide bewinkeling tegen te gaan en detailhandel te centreren op de daarvoor bestemde locaties. Het nieuw toevoegen van detailhandel op deze locaties staat daarmee haaks op voorgaande afspraken en richtlijnen.
11. Ten aanzien van de bodemkwaliteit is per provinciale ontwerpbeschikking d.d. 31 maart 2022 de locatie als 'ernstig geval' van bodemverontreiniging aangeduid." Verder saneringsplan heeft ter inzage gelegen tussen 4 april 2022 en 18 mei 2022. De daadwerkelijke start van de saneringswerkzaamheden heeft daarna plaatsgevonden maar is nog niet officieel afgerond. Middels een bestemmingplanprocedure is een dergelijke bodemsanering spoedig afgedwongen, waardoor de omgevingskwaliteit definitief is verbeterd.
12. Het verkeersmodel uit 2016 is het meest recente model en niet verouderd. Voor deze situatie zijn actuele verkeerstelling doorgevoerd in maart 2022. De weg is ingericht overeenkomstig de Crow richtlijnen waardoor een maximale verkeersintensiteit van 4000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk is. Hieruit blijkt dat de nieuwe ontwikkeling qua verkeersintensiteit ruimschoots binnen acceptabele marges valt. Voor fietsers wordt een maximale acceptabele marge aangehouden van 2000 fietsers per dag (conform CROW richtlijnen voor dit type weg). Op basis van de telling in maart/april 2022 is daarbij een gemiddelde van 119 fietsers per dag geteld. Geconcludeerd kan worden dat er op basis van aantal toekomstige motorvoertuigbewegingen en fietsers geen belemmering aanwezig is ten aanzien van de verkeerscapaciteit voor de Lekstraat. Ook met de ontwikkelingen aan de

Merwedelaan erbij opgeteld is er geen sprake van een onaanvaardbare toename van voertuigbewegingen in de Lekstraat.

13. De inkijk verminderen zoals in de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen ziet op de inkijk vanaf de Rooseveltlaan. Als gebied ontsluitende weg is de doorstroom van gemotoriseerd verkeer erg hoog op deze weg. Voor de woningen op de benedenverdieping wordt aan deze zijde een tuin/terras voorzien. Op deze manier wordt een overgang gecreëerd van privé naar openbaar gebied. Verder wordt rond het plangebied een groenzone aangelegd zoals toegelicht onder punt 3 van de overwegingen behorende tot deze zienswijze.
14. Nog los van de verkeersveiligheid is het op basis van huidige wetgeving niet mogelijk een in/uitrit te realiseren aan gebiedsontsluitende wegen wanneer er een andere mogelijkheid aanwezig is. De Lekstraat is met een 30 km/u zonering een erftoegangsweg. Sloelaan en Rooseveltlaan zijn 50 km/u wegen en hebben een functie als gebiedsontsluitingswegen. Zeker de Rooseveltlaan heeft een doorstroombaanfunctie binnen dit plangebied. Op basis van de huidige regelgeving is het niet mogelijk de inrit/uitrit aan de Sloelaan of Rooseveltlaan te realiseren.

Inmiddels zijn er vergaande gesprekken om de Sloelaan in de toekomst af te waarderen naar een 30 km/u weg. Het is niet wenselijk hier aansluiting te zoeken voor het realiseren van inrit/uitrit van het bouwplan. De ruimte tussen de rotonde van de Rooseveltlaan, de Lekstraat en de mogelijke extra inrit/uitrit van het bouwplan gelegen aan de Sloelaan en komt daarmee te kort op elkaar te liggen. Het creëren van een inrit zo dicht op een rotonde met de hoge verkeersintensiteit van de Sloelaan is ook vanuit verkeersveiligheid niet mogelijk. Als gevolg hiervan wordt de conflictsituatie vergroot (tussen afslaande en optrekkende/remmende voertuigen en fietsers erg hoog) ondanks dat de snelheid van de Sloelaan omlaag gaat.

Het realiseren van een tweede inrit/uitrit wordt niet alleen door initiatiefnemers maar ook door de Veiligheidsregio Zeeland sterk geadviseerd. Bij calamiteiten is het plangebied met een tweede ontsluiting altijd bereikbaar voor hulpvoertuigen.

Conclusie:

Deze zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Aan de planregels wordt de volgende bepaling toegevoegd:

“De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient conform bijlage 1 bij deze regels uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

Ook is een bezonningsdiagram als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. En is een nader verkeersadvies opgesteld dat is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

Kernpunten zienswijze 5:

1. Geen participatie of inspraak mogelijk. Sinds 2019 zou er misschien iets gebouwd worden. In februari 2022 was er een informatieavond puur voor informatieverstrekking maar geen inspraak.
2. Bouwhoogte is in vergelijking met bestemmingsplan uit 2008 ingrijpend te noemen van 5 naar 16 meter. Dit past niet in de buurt met laagbouw.
3. Groenstrook verdwijnt en er wordt gebouwd tot tegen de stoepwand. Groen in de straat wordt nog minder. Bovendien is er een probleem met de afwatering. Vermoedelijk kan het riool de extra afwatering van 46 eenheden niet aan.
4. Parkeren is nu al lastig. Het is vaak met visite al zoeken naar een plekje. Dit wordt erger door de komst van de appartementen. Situatie verslechtert wat daarmee de gemeedelijkheid in de omgeving niet ten goede komt.
5. Inrit/uitrit voorzien aan de Lekstraat is nu al niet verkeersveilig. Het is nu al erg druk, en er wordt slecht voorrang verleend of slecht gekeken. De Diezestraat is enkel een straat voor bestemmingsverkeer. Op deze manier is spelen op straat niet meer mogelijk.
6. Gevraagd wordt of geborgd kan worden dat er geen hinder ondervonden wordt als gevolg van de bouwwerkzaamheden straks. Gevraagd wordt een 0 meting uit te voeren ivm heuwerkzaamheden voor de bouw van de appartementen. Dit kon niet bevestigd worden daarom geen vertrouwen in het verdere proces.

Overwegingen:

1. Het is correct dat er in februari 2022 een digitale informatieavond werd georganiseerd. Als gevolg van de toen geldende corona maatregelen was het niet mogelijk om een fysiek overleg in te plannen.
2. Binnen het geldende bestemmingsplan is op de locatie Rooseveltlaan 2 Terneuzen een goothoogte van 5 meter en een nokhoogte van 9 meter toegestaan. Met een maximaal te bebouwen oppervlakte van 75%. Het nieuwbouwplan laat een maximale hoogte van 10 meter aan de Lekstraat en Diezestraat zien en aan de Rooseveltlaan een maximale hoogte van twee woongebouwen van 13 meter en een woongebouw van maximale hoogte van 16 meter op de hoek van de rotonde. De voormalige bedrijfsgarage heeft geen gebruik gemaakt van haar planologische maximale bouwhoogte. Ook in de directe omgeving van het plangebied wordt geen/minimaal gebruik gemaakt van de maximale planologische hoogtematen. In planologisch opzicht is de voorliggende hoogte van deze twee gebouwen wel hoger dan gebruikelijk in deze wijk. Als gevolg hiervan ontstaat er een accent binnen deze wijk. Gezien de bijbehorende schaduwberekeningen levert deze hoogte geen onaanvaardbaar nadeel op voor de direct omwonenden.
3. De bedoelde groenstrook tussen de voormalige bebouwing van de autogarage en de Lekstraat en Diezestraat bestaat uit bosschage. Maar deze bosschage is niet planologisch verankerd. Waar momenteel de bosschage is aangeplant rust een bedrijfsbestemming.
Aan de Lekstraat en Diezestraat wordt in de nieuwe situatie een heg gerealiseerd met instandhoudingsverplichting. Ten tijde van het ontwerp was de groeninrichting nog niet bekend. Nu is dit toegevoegd als afbeelding 4 in de toelichting op het bestemmingsplan. De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.
4. Het afwikkelen van parkeerplaatsen in het openbaar gebied is mogelijk wanneer daarbij in een gedegen parkeeronderzoek de parkeerdruk in de omgeving wordt

onderzocht. Dit is in deze situatie ook bekeken en hieruit is een acceptabele parkeerdruk in de omgeving naar voren gekomen. Het extra afwentelen van 4 bezoekersparkeerplaatsen is mogelijk binnen het plangebied.

5. Nog los van de verkeersveiligheid is het op basis van huidige wetgeving niet mogelijk een in/uitrit te realiseren aan gebiedsontsluitende wegen wanneer er een andere mogelijkheid aanwezig is. De Lekstraat is met een 30 km/u zonering een erftoegangsweg. Sloelaan en Rooseveltlaan zijn 50 km/u wegen en hebben een functie als gebiedsontsluitingswegen. Zeker de Rooseveltlaan heeft een doorstroombaanfunctie binnen dit plangebied. Op basis van de huidige regelgeving is het niet mogelijk de inrit/uitrit aan de Sloelaan of Rooseveltlaan te realiseren.
6. Het uitvoeren van een 0-meting, dan wel de wijze waarop het bouwplan verder wordt uitgevoerd komt later in het vergunningstraject aan de orde. Het is nu niet bekend op welke wijze de fundering zal plaatsvinden. Wat voorop staat is dat dit zo min mogelijk hinder voor de omgeving ontstaat. Door middel van sonderingsonderzoeken wordt nog aangetoond op welke wijze dit veilig kan. Het is nu te vroeg om dergelijke vragen te kunnen beantwoorden. Wel wordt extra aandacht gevestigd op dit punt tijdens het vergunningstraject.

Conclusie:

Deze zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Aan de planregels wordt de volgende bepaling toegevoegd:

"De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient conform bijlage 1 bij deze regels uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden."

Ook is een bezonningsdiagram als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. En is een nader verkeersadvies opgesteld dat is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

Kernpunten zienswijze 6:

1. Er zijn nu al meer auto's dan parkeerplaatsen. Na 18.00 uur is het zoeken naar een parkeerplaats. Acceptabele loopafstand van 100 meter is niet juist aangezien het noorden wordt begrensd door de Rooseveltlaan wat een vierbaansweg is.
2. Het is niet duidelijk of ontwikkelingen aan de Merwedelaan en reconstructie wegen zijn meegenomen en de veiligheid in de Lekstraat is bedenkelijk. De vraag daarnaast speelt of er recentelijk tellingen zijn uitgevoerd naar de verkeersintensiteit. Eveneens met de vraag of er rekening is gehouden met de fietsers en de bouw van de school aan de Merwedelaan.
3. Kan het riool de bouw van de 46 appartementen wel aan? Bij flinke regenval komt nu het water in de wc omhoog.
4. Zijn de aspecten bodem, bezonning, windhinder en trillinghinder verder onderzocht? Tijdens online bijeenkomst is hier niet op ingegaan. Ook problemen en overlast tijdens bouw hebben we vraagtekens, wordt het bijvoorbeeld heien of boren?
5. Aan de Diezestraat komt een tweede inrit/uitrit voor calamiteiten en vuilophaal. Komt hier een paaltje dat dit enkel voor hulpdiensten gebruikt kan worden?

Overwegingen:

1. Het afwikkelen van parkeerplaatsen in het openbaar gebied is mogelijk wanneer daarbij in een gedegen parkeeronderzoek de parkeerdruk in de omgeving wordt onderzocht. Dit is in deze situatie ook bekeken en hieruit is een acceptabele parkeerdruk in de omgeving naar voren gekomen. Het extra afwentelen van 4 bezoekersparkeerplaatsen is niet mogelijk binnen het eigen plangebied, maar kan wel afgewikkeld worden op acceptabele loopafstand.

In de directe omgeving ten zuiden van de Rooseveltlaan zijn parkeermogelijkheden bekeken binnen een acceptabele loopafstand van 250 meter om de 4 bezoekersparkeerplaatsen mogelijk te maken. In het aanvullend parkeeronderzoek is naar voren gekomen dat het extra afwentelen van 4 bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk is en acceptabel. De kritische grens van een parkeerdruk van 90% wordt niet overschreden. Zie hiervoor aanvullend parkeeronderzoek als bijlage 10 opgenomen bij het bestemmingsplan.

2. Omdat zowel dit nieuwbouwplan als de ontwikkeling aan de Merwedelaan bijna gelijktijdig lopen is uiteraard rekening gehouden met beide ontwikkelingen. Om te beoordelen of de nieuwe ontwikkeling geen onevenredige inbreuk op de omgeving teweeg brengt, dient onder andere binnen de kaders van een verkeersmodel en/of verkeerstellingenonderzoek onderzocht te worden of de gewenste ontwikkeling geen onaanvaardbare problemen in de directe omgeving van het plangebied veroorzaakt. De Lekstraat voldoet aan de normen die de CROW stelt aan dit type wegen (erftoegangswegen). Deze indeling wordt gemaakt op basis van de inrichting van de straat (tweerichtingsverkeer/aan weerszijden parkeren auto's) en de bijbehorende minimale breedte om deze inrichting mogelijk te maken. Op basis daarvan wordt een maximaal aantal voertuigbewegingen gekoppeld die per etmaal gebruik van de weg kunnen maken zonder dat dit onaanvaardbare situatie oplevert. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt op basis van een verkeersmodel uit 2016 naar schatting 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de Lekstraat berekend. Verder wordt dit uitgebreid met verkeerstellingen die in de periode tussen 24 maart 2022 en 4 april 2022 zijn uitgevoerd door de gemeente om inzicht te krijgen in daadwerkelijke aantallen. Uit deze recente tellingen blijkt dat er gemiddeld 557 motorvoertuigbewegingen per etmaal plaatsvinden (werkdagen gemiddeld 627 en weekenddagen 452). De werkelijke telling komt daarmee lager uit dan het

verkeersmodel 2016. Een toename van 268 motorvoertuigbewegingen is daarbij, gelet op de maximale capaciteit van 4000, ruimschoots mogelijk. Het aantal fietsers is niet meegenomen worden in tellingen voor de voertuigbewegingen. Daarbij geldt wel dat hoe meer marge overblijft ten opzichte van de maximale aanvaardbare hoeveelheid motorvoertuigen daarbij de verkeersveiligheid van overige verkeersdeelnemers niet direct in het gevaar door komt. Voor fietsers wordt een maximale acceptabele marge aangehouden van 2000 fietsers per dag (conform CROW richtlijnen voor dit type weg). Op basis van de telling in maart/april 2022 is daarbij een gemiddelde van 119 fietsers per dag geteld. Geconcludeerd kan worden dat er op basis van aantal toekomstige motorvoertuigbewegingen en fietsers geen belemmering aanwezig is ten aanzien van de verkeerscapaciteit voor de Lekstraat.

3. Voor deze ontwikkeling zal het hemelwaterafvoer eerst opgevangen worden in een WADI en zal het eerst infiltreren voordat het wordt afgevoerd. Dit om overlast als gevolg van regenwater te voorkomen. Verder wordt een nieuwe leiding worden aangelegd inclusief nieuwe eindput.
4. Tijdens de informatiesessie is middels een schaduwvisualisatie inzichtelijk gemaakt wat de impact op de omgeving is als gevolg van het bouwplan. Hieruit valt op te maken dat de impact op de omgeving zeer beperkt is. De meeste schaduwwerking vindt plaats op 21 mei 2022. Daarbij zal tot 09.00 uur in de Diezestraat beperkte schaduw waar te nemen zijn. De mate van schaduwwerking is daarbij zeer beperkt waardoor geen onaanvaardbare situatie voor de omgeving ontstaat op dit punt. Zie hiervoor de schaduwdiagrammen toegevoegd als bijlage 1 bij het bestemmingsplan.

De wijze waarop het bouwplan verder wordt uitgevoerd komt later in het vergunningtraject aan de orde. Het is nu niet bekend in hoeverre de ondergrond geschikt is voor heien. Wat voorop staat is dat dit zo min mogelijk hinder voor de omgeving veroorzaakt. Door middel van sonderingsonderzoeken wordt nog aangetoond op welke wijze dit veilig kan. Het is nu te vroeg om dergelijke vragen te kunnen beantwoorden. Wel wordt extra aandacht gevestigd op dit punt tijdens het vergunningtraject.

Ten aanzien van de bodemkwaliteit is per provinciale ontwerpbeschikking d.d. 31 maart 2022 de locatie als 'ernstig geval' van bodemverontreiniging aangeduid." Verder saneringsplan heeft ter inzage gelegen tussen 4 april 2022 en 18 mei 2022. De daadwerkelijke start van de saneringswerkzaamheden heeft daarna plaatsgevonden maar is nog niet officieel afgerond. Middels een bestemmingplanprocedure is een dergelijke bodemsanering spoedig afgedwongen, waardoor de omgevingskwaliteit definitief is verbeterd.

Een windhinderonderzoek is gezien de bouwhoogte van ten hoogste 16 meter niet noodzakelijk. Vanaf een bouwhoogte van 30 meter is een windhinder onderzoek verplicht.

5. Paaltje of slagbouw wordt voor tweede inrit geplaatst. Dit wordt nader door initiatiefnemer bekeken.

Conclusie:

Deze zienswijze wordt ongegrond verklaard en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is een bezonningsdiagram als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. Ook is een nader verkeersadvies opgesteld dat is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

Kernpunten zienswijze 7

1. Er zit een verschil in aantal appartementen tussen de presentatie die in januari 2022 is gehouden en het ontwerp zoals nu gepresenteerd.
2. Bouwhoogte is zeer ingrijpend, daardoor schaduw en inkijk en inbreuk op woongenot.
3. Er wordt gebouwd in een groenstrook. Verzoek om de strook te behouden vanwege natuurlijke erfafscheiding. De bouwblokken kunnen centraler in het plan gebouwd worden zodat er voldoende groen overblijft aan de randen, wat belangrijk is voor alle bewoners.
4. Prijzen van bouwmaterialen zijn erg gestegen. Hierdoor zal nodig zijn extra lagen aan gebouw toe te voegen om het plan rendabel te maken. Nu is het niet financieel haalbaar.
5. Geen maatschappelijke aanvaardbaarheid het plan is te ingrijpend en past niet in de wijk. Enkel wanneer een totale wijziging komt van het aantal blokken en hoogte kan het aanvaardbaar zijn.
6. Na 18.00 uur is het zoeken naar een parkeerplaats. Acceptabele grens van 90% wordt op meerdere momenten benaderd. Er is onvoldoende ruimte om bezoekersparkeerplaatsen af te wentelen in de omgeving. Eén meting over vier dagen in april 2021 is niet representatief.
7. Genoemde parkeercapaciteit van 116 in de omgeving is onjuist en in strijd met de parkeernota Terneuzen. De veiligheid van de Lekstraat met het oog op de ontwikkeling in de Merwedestraat staat ter discussie. Zeker omdat de Lekstraat een smalle straat is en ontwikkelingen van het IKC zijn niet meegenomen in de berekeningen.
8. Twijfels of het riool de extra appartementen aankan.
9. Woningbehoefte: er mag pas gebouwd worden als er gesloopt wordt. Waarom toch bouwen binnen aangeduide krimpregio?
10. Waarom geen detailhandel op deze locatie?
11. Bodemverontreiniging: nadere onderzoeksresultaten ontbreken. Middels camerabeelden zijn enkel 2 locaties bekeken ver weg van de verontreiniging.
12. Verkeersintensiteit zijn gebaseerd op verouderde onderzoeken en er is geen rekening gehouden met de ontwikkelingen in de Merwedestraat.
13. Binnen de ontwikkeling van het plan wordt groen gerealiseerd wat inkijk moet verminderen. Maar bewoners hebben geen recht op groen inkijk?
14. Tweede inrit aan de Diezestraat (enkel voor vuilophaal en hulpdiensten) is te belachelijk voor woorden. Een inrit langs de Rooseveltlaan is veel veiliger ook voor hulpdiensten.

Overwegingen:

1. Op één sheet in de presentatie is een vergissing in aantallen gemaakt. Daarbij zou per saldo één extra appartement toegekend worden aan het totaalplan. Overigens blijkt dit niet uit de destijds getoonde verbeelding die momenteel ook onderdeel uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan. Daarin zijn wel de juiste aantallen in de juiste bouwblokken weergegeven.
2. Binnen het geldende bestemmingsplan is op de locatie Rooseveltlaan 2 Terneuzen een goothoogte van 5 meter en een nokhoogte van 9 meter toegestaan. Met een maximaal te bebouwen oppervlakte van 75%. Het nieuwbouwplan laat een maximale hoogte van 10 meter aan de Lekstraat en Diezestraat zien en aan de Rooseveltlaan een maximale hoogte van twee woongebouwen van 13 meter en een woongebouw van maximale hoogte van 16 meter op de hoek van de rotonde. Het verschil in planologische impact is minimaal. Alleen heeft de voormalige bedrijfsgarage geen gebruik gemaakt van haar planologische maximale bouwhoogte.

Een verandering in de omgeving hoeft niet altijd te betekenen dat er een privacy inbreuk plaatsvindt. Het plangebied ligt in een woonwijk binnen een stedelijke omgeving. Binnen een stedelijke omgeving is het vanzelfsprekender dat huizen dichter op elkaar worden gebouwd dan daarbuiten.

De maatstaf, die hier toegepast wordt, is dat de privacy van inwoners niet op onaanvaardbare wijze mag worden aangetast. Hiervoor is het noodzakelijk de belangen tussen omwonenden en de belangen van de gemeenschap goed af te wegen. Een goede ruimtelijke onderbouwing is hiertoe een vereiste basis.

De appartementenblokken worden op een afstand groter dan 2 meter van de perceelgrenzen gebouwd. Als gevolg hiervan is er geen (evident) privaatrechtelijk belang waardoor omwonenden geschonden worden in hun belangen op grond van artikel 5:50 BW (aantasting in privacy als gevolg van de nieuwbouw).

De woningen staan daarbij in een stedelijke omgeving waarbij een woonsituatie die vrij is van enige inkijk nu eenmaal niet kan worden gegarandeerd. Verder bestaat er volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling geen blijvend recht op vrij uitzicht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649).

3. Vermoedelijk wordt bedoeld de groenstrook tussen de voormalige bebouwing van de autogarage en de Lekstraat en Diezestraat. Hier staat momenteel bosschage, maar deze bosschage is niet planologisch verankerd. Waar momenteel de bosschage is aangeplant rust een bedrijfsbestemming. De hoge bosschage die nu aanwezig is komt te vervallen als gevolg van de twee woonblokken aan de Lekstraat en de Diezestraat. Het groenaccent komt ten opzichte van de huidige/voormalige situatie aan de Rooseveltlaan en Sloelaan te liggen. Momenteel ligt het groenaccent aan de Lekstraat en de Diezestraat.

Wel wordt zoveel mogelijk groen terug aangeplant tussen de woningen en de straatzijde. Aan de Lekstraat en Diezestraat wordt een heg gerealiseerd met instandhoudingsverplichting. Ten tijde van het ontwerp was de groeninrichting nog niet bekend. Nu is dit toegevoegd als afbeelding 4 in de toelichting op het bestemmingsplan. De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

Het 'centraler' plaatsen van de bouwblokken op het perceel is niet mogelijk en gewenst.

4. Het bouwplan biedt ruimte aan maximaal 46 appartementen. Voor elk bouwblok is daarbij een maximaal aantal wooneenheden opgenomen. Hierdoor is het aantal woningen planologisch verankerd. Het 'zomaar' ophogen van het aantal wooneenheden is dus niet mogelijk. Binnen de huidige aantallen is aangetoond dat het plan financieel haalbaar is.
5. Beoordeeld is of het plan voldoet aan de criteria voor een goede ruimtelijke ordening. Daarbij wordt beoordeeld of er voor de omgeving sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de plantoelichting is op diverse milieuthemas' uitgebreid ingegaan. Geconcludeerd is dat wordt voldaan aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast is er sprake van een vooruitgang t.a.v. de oude situatie. Op het perceel rust de enkelbestemming 'Bedrijf'. Op deze locatie is jarenlang een autogarage gevestigd geweest binnen een woonwijk, de huidige situatie is in de loop der jaren zo ontstaan. Met de wetenschap van nu wordt een bedrijfsbestemming in een woonwijk niet gunstig gevonden. De voorkeur gaat uit naar het zo goed mogelijk scheiden van bestemmingen en functies. In bestaande situaties wordt een (vandaag de dag) ongewenste functiemenging opgeheven wanneer de mogelijkheid zich voordoet. De bedrijfsbeëindiging is hierbij een goede mogelijkheid om ook de wijziging van de bedrijfsbestemming planologisch te verankeren. Om dergelijke

veranderingen en wijzigingen mogelijk te maken is hierbij een goede herinvulling noodzakelijk. Zoals in de ruimtelijke onderbouwing naar voren is gekomen is er sprake van een bodemverontreiniging. Het is de gemeente Terneuzen eraan gelegen dergelijke verontreinigen binnen een woonwijk te saneren zodat ook voor de directe omgeving de omgevingskwaliteit gewaarborgd blijft of erop vooruit gaat. Het nieuwe bouwplan gaf directe aanleiding de bodemverontreiniging te saneren. Dit volgt uit het vereiste dat de bodemkwaliteit duurzaam geschikt dient te zijn voor de beoogde bestemming. Een bodemsanering bleek in relatie tot de aanwezige brandstoffen (stoffen mobiel van aard) daartoe noodzakelijk. Zeker omdat het op deze locatie op basis van de provinciale beschikking d.d. 31 maart 2022, een 'ernstig geval' van bodemverontreiniging betreft. Middels een bestemmingplanprocedure is een dergelijke bodemsanering spoedig afgedwongen, waardoor de omgevingskwaliteit definitief is verbeterd.

Hierdoor gaat per saldo de omgevingskwaliteit omhoog ook al wordt dit misschien door de directe omgeving anders ervaren.

Zonder een bestemmingswijziging naar 'wonen' kon een saneringsplan niet (direct) afgedwongen worden. Een saneringsplan zoals op deze locatie noodzakelijk is/was gaat gepaard met hoge kosten. Deze kosten drukken eveneens op de haalbaarheid van het totaalplan. Voor deze locatie is gekeken in hoeverre een nieuwe ontwikkeling mogelijk en wenselijk is binnen de totale omgeving van bouwplan qua aard en omvang. Het plan zoals dat nu ligt wordt daarbij tot een goed en aanvaardbaar plan beschouwd waarbij de (negatieve) impact op de omgeving beperkt blijft.

6. Het doorvoeren van een parkeeronderzoek is (wettelijk) gezien voldoende om te beoordelen of er voldoende parkeerruimte in de omgeving aanwezig is. Het parkeeronderzoek is gehouden in de coronaperiode waarbij doorgaans meer auto's thuis geparkeerd staan. Op dat punt kan gesteld worden dat de telling wel representatief is.
7. Aantal parkeerplaatsen van 116 is gebaseerd op tellingen van openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (binnen 100 meter) van het plangebied. Daarbij zijn eventueel beschikbare parkeerplaatsen ten noorden van de Rooseveltlaan niet meegenomen. Zie hiervoor figuur 3 van bijlage 9 van het bestemmingsplan
In de toelichting wordt op basis van een verkeersmodel uit 2016 naar schatting 900 motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de Lekstraat waren. Het verkeersmodel 2016 is hierbij de meest recente studie.

Verder wordt dit uitgebreid met verkeerstellingen die in de periode tussen 24 maart 2022 en 4 april 2022 zijn uitgevoerd door de gemeente om inzicht te krijgen in daadwerkelijke cijfers. Uit deze recente tellingen blijkt dat er gemiddeld 557 motorvoertuigbewegingen per etmaal plaatsvinden (werkdagen gemiddeld 627 en weekenddagen 452). De werkelijke telling komt daarmee lager uit dan de modellen zoals deze in 2016 zijn aangeduid. Een toename van 268 motorvoertuigbewegingen is daarbij gelet op de maximale capaciteit ruimschoots mogelijk.

Om te beoordelen of de nieuwe ontwikkeling geen onevenredige inbreuk op de omgeving teweeg brengt, dient onder andere binnen de kaders van een verkeersmodel en/of verkeerstellingenonderzoek onderzocht te worden of de gewenste ontwikkeling geen onaanvaardbare problemen in de directe omgeving van het plangebied veroorzaakt. De Lekstraat voldoet aan de normen die de CROW stelt aan dit type wegen (erftoegangswegen). Deze indeling wordt gemaakt op basis van de inrichting van de straat (tweerichtingsverkeer/aan weerszijden parkeren auto's) en de bijbehorende minimale breedte om deze inrichting mogelijk te maken. Op basis daarvan wordt een maximaal aantal voertuigbewegingen gekoppeld die per etmaal

gebruik van de weg kunnen maken zonder dat dit onaanvaardbare situatie ten aanzien van de aantallen oplevert. Voor de Lekstraat komt het neer op maximaal 4000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Wanneer dit wordt bekeken n.a.v. het verkeersmodel en de actuele telling uit maart 2022 laat zien dat deze maximale acceptabele aantallen lang niet overschreden worden.

8. Voor deze ontwikkeling zal het hemelwaterafvoer eerst opgevangen worden in een WADI en zal het eerst infiltreren voordat het wordt afgevoerd. Dit om overlast als gevolg van regenwater te voorkomen. Verder wordt een nieuwe leiding aangelegd inclusief nieuwe eindput.
9. Recent is door de provincie Zeeland nieuwe Provinciale bevolkings- en huishoudensprognose vastgesteld. Hierin wordt voor de gemeente Terneuzen in de periode 2022-2032 een groei van 1568 huishoudens geprognoseerd. Van een krimpregio is in dat opzicht momenteel geen sprake.
10. De Gemeente Terneuzen heeft de afspraak gemaakt met de provincie en het rijk voor 30% minder m2 verkoopvloer oppervlakte.
Verder proberen we als gemeente ook verspreide bewinkeling tegen te gaan en detailhandel te centreren op de daarvoor bestemde locaties. Het nieuw toevoegen van detailhandel op deze locaties staat daarmee haaks op voorgaande afspraken en richtlijnen.
11. Ten aanzien van de bodemkwaliteit is per provinciale ontwerpbeschikking d.d. 31 maart 2022 de locatie als 'ernstig geval' van bodemverontreiniging aangeduid." Verder saneringsplan heeft ter inzage gelegen tussen 4 april 2022 en 18 mei 2022. De daadwerkelijke start van de saneringswerkzaamheden heeft daarna plaatsgevonden maar is nog niet officieel afgerond. Middels een bestemmingplanprocedure is een dergelijke bodemsanering spoedig afgedwongen, waardoor de omgevingskwaliteit definitief is verbeterd.
12. Het verkeersmodel uit 2016 is het meest recente model en niet verouderd. Voor deze situatie zijn actuele verkeersstelling doorgevoerd in maart 2022. De weg is ingericht overeenkomstig de CROW richtlijnen waardoor een maximale verkeersintensiteit van 4000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk is. Hieruit blijkt dat de nieuwe ontwikkeling qua verkeersintensiteit ruimschoots binnen acceptabele marges valt. Voor fietsers wordt een maximale acceptabele marge aangehouden van 2000 fietsers per dag (conform CROW richtlijnen voor dit type weg). Op basis van de telling in maart/april 2022 is daarbij een gemiddelde van 119 fietsers per dag geteld. Geconcludeerd kan worden dat er op basis van aantal toekomstige motorvoertuigbewegingen en fietsers geen belemmering aanwezig is ten aanzien van de verkeerscapaciteit voor de Lekstraat. Ook met de ontwikkelingen aan de Merwedelaan erbij opgeteld is er geen sprake van een onaanvaardbare toename van voertuigbewegingen in de Lekstraat.
13. De inijk verminderen zoals in de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen ziet op de inijk vanaf de Rooseveltlaan. Als gebied ontsluitende weg is de doorstroom van gemotoriseerd verkeer erg hoog op deze weg. Voor de woningen op de benedenverdieping wordt aan deze zijde een tuin/terras voorzien. Op deze manier wordt een overgang gecreëerd van privé naar openbaar gebied. Verder wordt rond het plangebied een groenzone aangelegd zoals toegelicht onder punt 3 van de overwegingen behorende tot deze zienswijze.
14. Nog los van de verkeersveiligheid is het op basis van huidige wetgeving niet mogelijk een in/uitrit te realiseren aan gebiedsontsluitende wegen wanneer er een andere

mogelijkheid aanwezig is. De Lekstraat is met een 30 km/u zonering een erftoegangsweg. Sloelaan en Rooseveltlaan zijn 50 km/u wegen en hebben een functie als gebiedsontsluitingswegen. Zeker de Rooseveltlaan heeft een doorstroombaanfunctie binnen dit plangebied. Op basis van de huidige regelgeving is het niet mogelijk de inrit/uitrit aan de Sloelaan of Rooseveltlaan te realiseren.

Inmiddels zijn er vergaande gesprekken om de Sloelaan in de toekomst af te waarderen naar een 30 km/u weg. Het is niet wenselijk hier aansluiting te zoeken voor het realiseren van inrit/uitrit van het bouwplan. De ruimte tussen de rotonde van de Rooseveltlaan, de Lekstraat en de mogelijke extra inrit/uitrit van het bouwplan gelegen aan de Sloelaan en komt daarmee te kort op elkaar te liggen. Het creëren van een inrit zo dicht op een rotonde met de hoge verkeersintensiteit van de Sloelaan is ook vanuit verkeersveiligheid niet mogelijk. Als gevolg hiervan wordt de conflictsituatie vergroot (tussen afslaan en optrekkende/remmende voertuigen en fietsers erg hoog) ondanks dat de snelheid van de Sloelaan omlaag gaat.

Het realiseren van een tweede inrit/uitrit wordt niet alleen door initiatiefnemers maar ook door de Veiligheidsregio Zeeland sterk geadviseerd. Bij calamiteiten is het plangebied met een tweede ontsluiting altijd bereikbaar voor hulpvoertuigen.

Conclusie:

Deze zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Aan de planregels wordt de volgende bepaling toegevoegd:

“De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient conform bijlage 1 bij deze regels uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

Ook is een bezonningsdiagram als bijlage 1 bij het bestemmingsplan opgenomen. En is een nader verkeersadvies opgesteld dat is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

4. Ambtshalve aanpassingen

De ambtshalve aanpassingen binnen het bestemmingsplan (al dan niet als gevolg van de ingediende zienswijzen) zien op het volgende:

Verbeelding: Geen aanpassing

Regels: Aan de regels behorende tot bestemmingsplan Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2 wordt het volgende toegevoegd:

Voorwaardelijke bepaling groene inpassing.

De groene inpassing behorende bij het bouwplan dient conform bijlage 1 bij deze regels uiterlijk binnen 6 maanden na het gereedmelden van de bouw zoals bedoeld in artikel 1.25 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 te zijn gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

Als bijlage bij de regels wordt het inrichtingsplan toegevoegd.

Als gevolg hiervan is er sprake van een gewijzigd bestemmingsplan Terneuzen Zuid- Oost, Rooseveltlaan 2.

Toelichting:

- Als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan is een bezonningsdiagram toegevoegd.
- Als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan is een nader verkeersadvies toegevoegd.

4. Bijlagen

Bijlage 1: Zienswijze 1
Bijlage 2: Zienswijze 2
Bijlage 3: Zienswijze 3
Bijlage 4: Zienswijze 4
Bijlage 5: Zienswijze 5
Bijlage 6: Zienswijze 6
Bijlage 7: Zienswijze 7

Bijlage 1: Zienswijze 1



28-02-2022

GEMEENTE TERNEUZEN			
Nr. 371157			
class.nr.			
INGEKOMEN D.D. 01 MAART 2022			
sector	afd.	clust.	ambt.
Afdoen voor:		Bewerking ontvanger:	
Gezien:			

Geachte Burgemeester en wethouders

Als inwoners van de Diezestraat willen wij bezwaar maken tegen de nieuwbouw op het voormalige terrein van garage Kerckhaert. (NL.IMRO.0715BPTZO04-ON01)

1.

Wij kochten een doorzonwoning zonder overburen en daardoor toch ook een vorm van privacy. De garage stond achter bossages en was bijna of niet te zien. Elke ochtend valt de zon door het voorkamerraam binnen en warmt het huis op. Dat scheelt in het voor en najaar in de stookkosten.

Als het Appartementencomplex van 9.50 meter hoog wordt gebouwd zijn we onze privacy kwijt. Ze kijken recht in onze badkamer dit is volgens ons niet echt normaal in Nederland. Wij worden verplicht om iets voor de ramen te hangen.

De ochtend zon wordt ons ontnomen waardoor de verwarming eerder aan moet. Het huis wordt een stuk donkerder binnen dus de verlichting gaat later uit en eerder aan.

2.

Er komt een groot parkeerprobleem in de straat. Wij kochten met parkeergelegenheid voor de deur. Er kunnen 5 auto's ruim staan, de mensen met een 2^{de} auto en visite zetten de auto's aan de andere kant van de straat. Naar ik begrepen heb van de heer Simons wil men een parkeerverbod aan de overzijde van de straat. Het parkeren in de wijk is onder de 90% wordt er beargumenteerd. Alleen is het parkeren in de diezestraat meer dan 100% het is toch van de zotte dat als men iets later thuiskomt men de auto in de Merwedelaan moet parkeren?

Ja er komt een parking bij de appartementen en men is verplicht er een parkeerplaats bij te kopen. Maar starters hebben vaak 2 auto's die willen het liefst ook zo dicht mogelijk bij de voordeur staan. En de voordeur van de eerste verdieping is op de begane grond in de Dieze en Lekstraat. Niemand kan garanderen dat zij hun auto niet in de straat zetten.

3.

Er gaat veel meer verkeer komen in de Dieze en Lekstraat.

Er mogen 6000 verkeersbewegingen per etmaal zijn. Tot mijn verbazing worden daar geen fietsers in mee genomen. En daar schuilt het grootste gevaar. Er gaan veel kinderen op de fiets naar de nieuw te bouwen basisschool. Iedereen weet dat kinderen vaak de hele straat nodig hebben. Toen de Geule er nog stond hield je soms je hart vast. Dat wordt nu nog erger.

4.

De riolering. Die ligt er al van af de bouw van deze wijk en er is nog nooit iets aan veranderd. De buizen zijn te klein om daar nog eens 10 huizen extra op aan te sluiten. Als het hard of langdurig regent komen de afvoerputjes in de wc en de keuken nu al omhoog.

5.

De waarde van ons huis wordt minder dan de vergelijkbare huizen in de buurt. Niemand zit te wachten op een huis met uitzicht op een flat en te weinig parkeergelegenheid.

Kortom wij zijn het niet eens met de bouw van de flat aan de kant van de Diezestraat.

46 appartementen waar men het woongenot van de bewoners hoog heeft zet een dikke streep door het woongenot van de bewoners van de al bestaande woningen zowel aan de Diezestraat als aan de Lekstraat.

Met vriendel





Bijlage 2: Zienswijze 2

In verband met COVID-19 werken wij zoveel mogelijk vanuit huis en is bezoek op onze vestigingen helaas momenteel niet mogelijk. Een afspraak via beeldbellen is wel mogelijk.
Zodra het weer mogelijk is ontvangen wij u weer graag op afspraak persoonlijk op één van onze vestigingen.

AANTEKENEN

Gemeente Terneuzen
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 35
4530 AA TERNEUZEN

GEMEENTE TERNEUZEN			
Nr.			
class.nr.			
INGEKOMEN D.D. 11 MAART 2022			
sector	afd.	clust.	ambt.
Afdoen voor:		Beveiliging ontvangst:	
Gezien:			

Dossiernummer:
2ML.1.22.014338

Telefoon: 020-6518888

Datum: 10 maart 2022



E-mail: dossiergroep@das.nl **Fax:** 020-6914737
vermeld ons dossiernummer in
de onderwerpregel

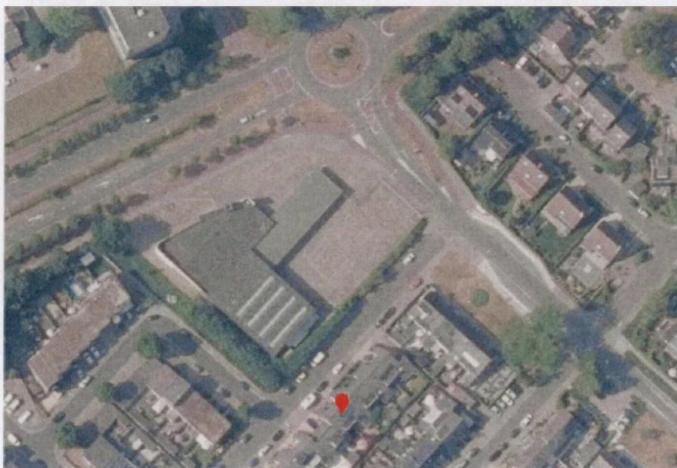
Betreft: zienswijze

Geachte Raadsleden,

Tot mij heeft zich gewend de heer [redacted] aan Lek-
[redacted] ter zake van het navolgende.

Burgemeester en wethouders hebben bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan 'Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2' ter inzage is gelegd. Met betrekking tot dit bestemmingsplan wil cliënt graag de volgende zienswijze indienen.

Op onderstaande afbeelding is cliënt zijn woning te zien.



DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

Amsterdam

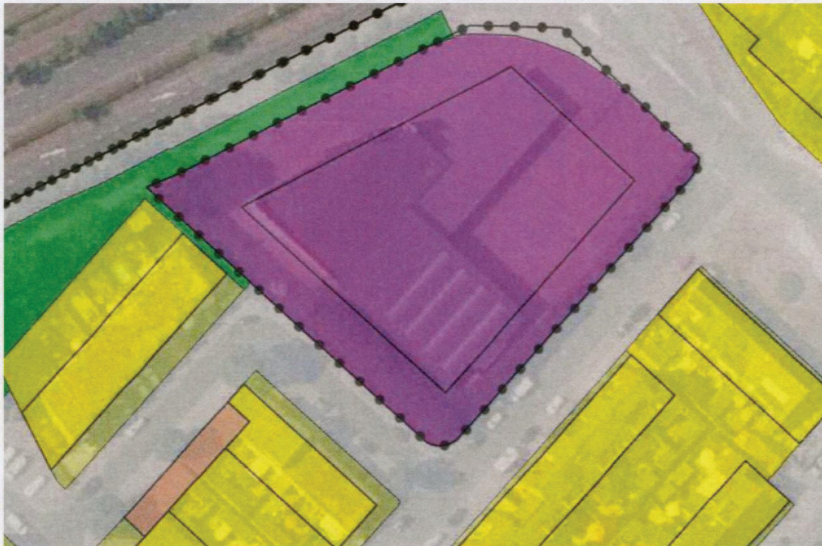
De Entree 222
Postadres
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

T 020 6 517 517
F 020 6 914 737
www.das.nl

IBAN NL07 ABNA 0243 1333 59 (premie)
IBAN NL46 ABNA 0243 1604 96 (overig)

BIC ABNANL2A
KvK 33110754

Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Terneuzen Zuid-Oost' hebben de gronden binnen het plangebied de Enkelbestemming 'Bedrijf'. Het maximum bebouwingspercentage van het terrein bedraagt 75% en de maximum goothoogte bedraagt 5 meter. De maximum bouwhoogte bedraagt 9 meter.



Op basis van het thans voorliggende bestemmingsplan 'Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2' krijgen de gronden binnen het plangebied de Enkelbestemming 'Wonen', de Enkelbestemming 'Verkeer' en Enkelbestemming 'Groen'.



Clïent houdt ernstig rekening met een aantasting van zijn woon- en leefgenot in de vorm van verlies aan uitzicht, privacy aantasting, geluidsoverlast, parkeerdrukke, verkeersdrukke etc.

Uitzicht, privacy, geluid

Clïent zal bij doorgang van het plan op korte afstand van zijn woning uit gaan kijken op de appartementencomplexen van 10 meter hoog en verder van zijn woning van 13 en 16 meter hoog. Geen prettig (vooruit)zicht.

Afgevraagd wordt waarom de bouwvlakken en dus de woningen zo dicht tegen de straat komen.

Cliënt vreest bovendien voor privacy aantasting en geluidsoverlast. Temeer nu aan de kant van de Lekstraat grote raampartijen en balkons komen.



Verkeer

Uit de plantoelichting volgt dat het realiseren van de inrit aan de Lekstraat passend is binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Opvallend is dat uitgegaan wordt van oude gegevens (gemeentelijk verkeersmodel 2006), dat een recent verkeersonderzoek ontbreekt en dat wordt uitgegaan van aannames. Zo wordt aangegeven dat verwacht wordt dat de plannen voor de nieuwbouw van de basisschool aan de Merwedelaan niet zullen leiden tot een onaanvaardbare situatie in de omgeving. Waar is die aanname op gebaseerd?

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet nader onderzoek worden. Cliënt verwacht dat door middel van een recent verkeersonderzoek wordt onderzocht of een inrit- en uitrit aan de Lekstraat (1) daadwerkelijk veilig is en (2) of een in- en uitrit aan de Lekstraat minder bezwaarlijk is dan een in- en uitrit aan de Roosevellaan en/of de Sloelaan. Verzocht wordt daarbij expliciet rekening te houden met de nieuwbouw van de basisschool aan de Merwedelaan.

Parkeren

In de plantoelichting staat vermeld dat in de openbare ruimte plek is voor vier voertuigen. Cliënt vindt dit opmerkelijk. De parkeerdruk is erg hoog en daarbij komt dat hij heeft vernomen dat aan de overzijde van zijn woning een parkeerverbod wordt ingesteld. Indien dit daadwerkelijk het geval is dan zal de parkeerdruk nog hoger worden en dan zal in de openbare ruimte geen plek meer zijn voor vier voertuigen met als gevolg dat er niet wordt voldaan aan de parkeereis.

Tot slot

De conclusie van cliënt is dat het bestemmingsplan zoals deze nu ter inzage ligt niet getuigt van een goede ruimtelijke ordening. Het is om vorenstaande redenen dat cliënt u verzoekt het bestemmingsplan niet, althans niet ongewijzigd vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

DAS



Bijlage 3: Zienswijze 3



Aan:

**Gemeenteraad van Terneuzen
postbus 35
4530 AA Terneuzen**

Terneuzen, 28 maart 2022

**Betreft: Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2
(identificatienummer NL.IMRO.0715.BPTZO04-ON01)**

Geachte gemeenteraad,

Hierbij willen wij onze zienswijze geven op het in de aanhef opgenomen ontwerpbestemmingsplan. Ons is niet geheel duidelijk wat nu het precieze identificatienummer is van het ontwerp bestemmingsplan. In de bekendmaking van het gemeenteblad staat NL.IMRO.0715.BPTZO04-ON01 en in het onderdeel daarvan uitmakende ontwerp bestemmingsplan van opdrachtnemer Juust staat NL.IMRO.0715.BPTZO07-ON01. Daarmee hopen wij wel dat wij als burgers van Terneuzen voorzien zijn van de juiste en volledige informatie welke behoren tot deze procedure? Heeft dit nog enige invloed op de procedure?

Tevens willen wij toch ook enige bezwaren uiten tegen de bijbehorende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling daar het ons inziens rechtstreeks onze belangen schaadt. Zie verderop in deze zienswijze over de milieutechnische zaken en esthetische zaken.

Ik vertrouw en hoop er op dat de gemeenteraad de tijd neemt om deze zienswijze in haar geheel en volledigheid tot zich te nemen in alle rust en concentratie. Zodat dit stuk ook serieus meegenomen kan worden in de verdere procedure van het bestemmingsplan. Het was voor ons namelijk ook een hele uitdaging om minimaal 300 pagina's door te worstelen aan ontwerp en overige teksten en tekeningen. Hiervoor alvast onze welgemeende dank.

Opmerking 1 bij onze zienswijze: niet het juiste argument

Volgens het ontwerpbestemmingsplan Terneuzen Zuid-oost, Rooseveltlaan 2 (Juust) is in het interim-beleid vastgelegd in welke gevallen het college bereid is medewerking te verlenen aan afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van het realiseren van nieuwe woningen in kernen. Medewerking kan worden verleend tot het bouwen van één of meerdere nieuwe woningen dan wel het omzetten van een bestaand gebouw tot één of meerdere woningen indien:

1. deze worden gerealiseerd in een 'compensatie' situatie;
2. deze benodigd zijn voor het kunnen behouden van karakteristieke beeldbepalende bebouwing;
3. **daarmee een bedrijfsbestemming kan worden gesaneerd;**
4. sprake is van een bijzondere woonvorm zoals arbeidsmigranten of mantelzorg;
5. sprake is van het kunnen oplossen van een ruimtelijk probleem.

Er wordt in het ontwerp gesteld: *"Dit is bijvoorbeeld het geval op locaties als deze waar de bedrijfsfunctie temidden van een woongebied kan worden gesaneerd. Dit project past binnen de bovenstaande uitgangspunten zoals benoemd in de strategie".*

Sanering (punt 3) wordt hier dus als basis gezien voor het verlenen van medewerking. Echter bedrijfsbestemming is niet altijd nadelig. Een Lidl of en Aldi is wat ons betreft van harte welkom, detailhandel in onze wijk is zeker niet een verslechtering maar zou een verbetering kunnen zijn en ook voor de aangrenzende wijken. Nieuwe winkelcentra e.d. is overigens ook een punt waar de gemeente de laatste jaren aardig aandacht aan heeft gegeven. Onze wijk is daarbij achter gebleven. Het verhoogd de leefbaarheid van het gebied. Bedrijfsbestemming verminderen in de vorm van "industrie of vergelijkbaar zoals dit garagebedrijf" snap ik, maar er is nog heel veel mogelijk aan goede bedrijfsbestemming in het huidige plan zoals detailhandel ed.

Daarnaast is het wel een bijzondere manier van argumenteren: Aan 1 van de 5 criteria wordt volgens Juust voldaan. Dat er vervolgens niet aan de andere 4 criteria wordt voldaan begrijpen wij en dat dit ook niet moet begrijpen wij ook. Echter aan 2 van de overige criteria wordt niet alleen niet aan voldaan maar vervolgens wel geweld aan gedaan oftewel verslechtert juist die situaties die als belangrijk worden bestempeld om juist over te gaan tot bestemmingswijziging:

Nr 2.: "karakteristieke beeldbepalende bebouwing": de nieuwe beoogde bebouwing staat in geen enkele verhouding meer met de omliggende bebouwing. Esthetische is dit niet meer verantwoord in de huidige wijk. Wij weten smaken verschillen maar onafhankelijk bezien is dit niet meer dan een **autonome** wijk binnen een wijk en de verbinding met de rest van de wijk is nagenoeg volledig weg. Het enige wat deze nieuwe wijk verbindt met de huidige wijk is het misbruiken van de huidige aanwezige infrastructuur en parkeergelegenheden. Als je autonoom wil bouwen, zorg dan ook voor je eigen infrastructuur. Dit als de bestemmingswijziging door zou gaan, dan liggen die gevaren namelijk op de loer. Dat enkele voordeuren uitkomen op de Lekstraat en Diezestraat maakt daarbij geen enkel verschil uit. Dit geldt alleen maar voor enkele woningen op de begane grond en niet voor de woningen daarboven (groter in aantal). Daar waar momenteel op dezelfde oppervlakte eraanstaamt amper 18 woningen staan worden nu 46 woningen mogelijk gepland. Zowel de omvang als de hoogte ervan behoort totaal niet tot het straatbeeld van deze wijk en is buiten alle proporties. Elke huis in de omgeving heeft een tuin en voldoende groen en leefruimte, iets waarbij het bij de nieuwe plannen compleet aan ontbreekt. Het groen (met uitzondering van wat gras) ontbreekt volledig. Dit is er nu ook niet maar het zou toch beter zijn daar meer in te investeren dan nu in een "betondorp". Met de plannen gaan we juist een heel andere kant op dan de karakteristieke beeldbepalende bebouwing.

Nr 5: "sprake is van het kunnen oplossen van een ruimtelijk probleem" In deze wijk was geen ruimtelijk probleem en die lossen we dus ook niet op maar wordt er juist één gecreëerd. Als het gaat om woningen dan vinden wij ook dat bij voorkeur op die locatie woningen moeten komen zodat ook de jongere generatie aan een woning geholpen kan worden. Maar dan wel in normale proporties en niet in die hoeveelheid die nu genoemd worden. De verkeersdruk zal in de praktijk veel groter zijn dan nu wordt voorgesteld vanuit de abstracte onderbouwingen. En zal ook leiden tot verkeersgevaarlijke situaties. Hierover later meer. Het probleem begint al bij een parkeerprobleem. Bewoners van de 46 appartementen hebben gemiddeld 1,7 auto tot hun beschikking (in totaal derhalve) ± 80 stuks. Het plan kan slechts voorzien in 76 parkeerplaatsen en dus wordt voor 4 stuks beroep gedaan op de omgeving. Dat vervolgens de inrit en uitrit naar dit complex tevens zorgt voor verlies van parkeergelegenheid van minstens 6 tot 8 extra auto's, dan komen we al op 10 tot 12 tekort aan parkeerplaatsen. Vaak is het nu al overvol aan auto's. Je onttrekt daarmee de omgeving het recht op het hebben van diezelfde 1.7 auto per woning terwijl dit wel gegund wordt aan het nieuwbouwproject? Othene biedt nog mogelijkheid genoeg voor woningbouw, dat hoeft niet opgelost te worden door hoogbouw in bestaande wijken. Waarom zien we geen (noemenswaardige) hoogbouw in Othene, wellicht te maken met dezelfde leefbaarheid e.d. die ook wij verwachten in onze wijk. Het woningtekort lossen we dus niet alleen op met deze locatie. Meerdere locaties in Terneuzen zullen moeten bijdragen aan het oplossen van het tekort. Dit kan ook omdat er meer dan voldoende locaties zijn in onze gemeente.

Kortom aan 1 criteria wordt voldaan maar aan 2 wordt geweld aan gedaan. Dus 1 stap vooruit maar gelijk 2 stappen terug? Dat kan niet de bedoeling zijn van een bestemmingswijziging!

Opmerking 2 bij onze zienswijze: verkeersgevaarlijke situaties en problemen

De verkeersdruk en het parkeerprobleem baart ons echt enorm grote zorgen. We weten dat de nieuwe basisschool aan de Merwedelaan gaat zorgen voor meer verkeersdruk in de Lekstraat en Hunzelaan. De verkeersdruk bestaat niet alleen uit autoverkeer maar ook uit fietsers (vaak dan ook jonge kinderen op weg naar school). Op de bekende schoolpiekuren is het heel moeilijk om vanuit de Diezestraat de Lekstraat op te draaien en vanuit de Lekstraat de Sloelaan op te draaien. Dit is altijd al zo geweest. Ik heb zelf al 25 jaar ervaring met deze situaties. Met dat de Sloelaan niet meer als aanliegroute voor de scholen wordt gebruikt maar alles via o.a. de Lekstraat gaat maakt het probleem alleen maar groter. Aan beide zijde van de Lekstraat staan auto's, zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk. 2 auto's kunnen elkaar amper passeren op zowel de Lekstraat- als de Diestraat en fietsverkeer loopt nu al gevaar in met name de Lekstraat. Dit wordt alleen maar groter. De oplossing zou zijn buiten en aangrenzend aan de Lekstraat parkeergelegenheid te creëren. Nu wordt het tegenovergesteld gedaan en wordt parkeergelegenheid ontnomen aan deze straten. Het parkeerprobleem wordt alleen maar groter en omwonenden (huidige wijkbewoners) wordt hun recht ontnomen om haar 1.7 auto te parkeren. Er wordt immers 1.7 auto bedacht voor het nieuw geplande complex. Daarmee wordt ook de verkeersveiligheid geweld aan gedaan en wordt het gewoonweg gevaarlijker. Het braak liggend terrein zou juist een rol kunnen spelen in de oplossing van de gevaarlijke situaties op de Lekstraat en verderop in de wijk richting Merwedelaan. Extra parkeergelegenheid en/of bredere straten bieden meer oplossing, maar er wordt in dit ontwerp voor gekozen met dit terrein het probleem te laten vergroten. De voorgenomen nieuwbouw slokt al minstens 10-12 plekken op van de bestaande capaciteit (ze geven echt een foutieve voorstelling van zaken in hun ontwerp en houden geen rekening met in- en uitritten). Dit staat nog los van de mensen uit de onderlagen van de nieuwbouw in de Diezestraat en Lekstraat die graag hun auto's voor hun deur wensen te parkeren (en niet achter op hun plein). Dat is nu eenmaal de praktijk en zo zit de mens in elkaar. Wie wil nu de auto van een vreemde voor zijn/haar deur hebben? Verkeersveiligheid en het parkeerprobleem is enorm en ik zou dit graag onderzocht willen hebben door een onafhankelijk regionaal bekend zijnde onderzoeksbureau wat hier een onafhankelijk en duidelijke mening over kan hebben in plaats van niet onafhankelijke partijen die hun keuze met name maken uit oogpunt van financiële belangen.

Het zou me overigens niet verbazen als door deze nieuwe plannen er een parkeerverbod zal komen aan de zijde van het nieuwe terrein aan de Diezestraat en Lekstraat om de in- en uitritten niet tot nog meer extra gevaarlijke situatie te laten leiden. De onoverzichtelijkheid bij dit soort in- en uitritten ligt al heel gauw op de loer en de kans op aanrijdingen daardoor des te groter. Er zouden dus hele onveilige situaties kunnen ontstaan zeker als het gaat om veel fietsverkeer (de zwakkere verkeersdeelnemers) op de Lekstraat. Tevens zal deze situatie het parkeerprobleem alleen maar verergeren zo niet laten escaleren tot een echt serieus parkeerprobleem. Ook nu zie je in het ontwerp dat niet verder gekeken wordt naar eigen behoefte en in onvoldoende mate naar de effecten op de wijk. Je ziet dat het rapport / ontwerp met haar opgenomen onderzoeken ook precies allemaal een passende oplossing biedt. We komen 4 plaatsten tekort en de omgeving kan er toevallig 4 extra aan. Je voelt aan alles dat het niet kan kloppen. Met andere verloren plekken in de wijk door in- en uitrit e.d. wordt allemaal geen rekening gehouden, met voorzienbare parkeerverboden (vanwege veiligheid) eveneens niet.

In het rapport wordt er het volgende over gemeld: "De genoemde wegen kunnen de verwachte verkeersgeneratie gelet op de functie en inrichting verwerken". Dit heet het innemen van een stelling maar de bewijzen achterwege laten. Je kijkt dan totaal niet naar de feitelijke situatie.

Opmerking 3 bij onze zienswijze: Milieu ed.

Als burgers van ook de gemeente Terneuzen worden wij verleidt tot het helpen vergroenen van onze tuinen en opritten. Vervang die stoeptegels met gras en/of boom of struik. Beter voor de regenwateropvang met name en de huisvesting van onze natuurbeestjes. En wat wordt in het plan voorgesteld een "betondorp" met amper groen. Heel veel stenen en tegels. Gevolg dat regenwater ondanks alle goede bedoelingen van het riool niet direct weg kan en voor overlast kan zorgen. En als het dan toch het riool in zou kunnen allemaal dan heeft dit een nadelig effect op het grondwater. Immers daar komt het niet meer terecht maar gaat rechtsreeks het riool in. Wat we nu net geleerd hebben met al die droogte is dat we grondwater moeten vasthouden (verzakkingen ed. tegengaan). *Groener worden is tegenwoordig niet meer een optie maar een must!* Maatschappelijk is het niet meer te verantwoorden als je hier niets mee doet en geheel de ander kant uit gaat zoals in dit geval. De enkele groenstroken aan de buitenkant met gras is niet voldoende. Biedt deze wijk ook het groen wat het verdient. In het huidige bestemmingsplan staat ook ""(...) Die locatie is bedoeld voor onder andere wegen en paden, **groen- en watervoorzieningen**". Nu rekken we de buitengrenzen van bebouwing ook nog een flink op zodat er meer gebouwd kan worden op een kleine oppervlakte. Weg groen, iets wat we niet kunnen maken richting de volgende generatie. De buitenranden blijven groen maar dit is toch niet meer dan dat het nu is. Nu staan er bomen en bosjes, straks voornamelijk gras? Kortom op het gebied van groen gaan we er zeker niet op voor uit.

Uitstoot van CO2 gassen in de wijk: Het plan omvat 46 appartementen waarvan de verwachte verkeersbewegingen 267 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit draagt volgens het ontwerp bestemmingsplan niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Als je dit op het niveau van Nederland bekijkt dan zal het rapport gelijk hebben. Op buurtniveau is dit natuurlijk pure onzin. De uitstoot van CO2 is weldegelijk groot in de directe omgeving. Dus heeft uiteraard effect op onze directe gezondheid. Elke gram die ik nu extra **moet** inademen is er 1 teveel/extra en een ander keuze heb ik echt niet. Allereerst zijn die 267 motorvoertuigenbeweging achterhaald en echt niet relevant in deze tijd. Waarom dat is, is eigenlijk heel simpel: 46 appartementen die voorzien moeten worden van pakketten. De busjes van de pakketdiensten bepalen nu al het straatbeeld (de overblijfselen van o.a. de coronacrisis). Dit komt er dan ook nog eens extra bij. Maar al met al betekent dit 1 extra beweging per minstens elke 5 minuten (!!), heeft dit effect op de leefbaarheid van de wijk, zeer zeker(!). Immers elke beweging gaat door de wijk daar waar die extra beweging voorheen niet door de wijk ging maar rechtstreeks richting Rooseveltlaan en Sloelaan. Dus elke beweging is extra en dus ook die extra CO2 uitstoot en dat slechts over 2 straten verdeeld waarbij de Lekstraat dan ook nog eens nagenoeg 100% van die beweging te verwerken krijgt. Immers alles wat via de Diezestraat gaat moet eerst of later via de Lekstraat. De leefbaarheid en de gezondheid van de inwoners van die straten wordt er aanmerkelijk slechter op. Ik zou daar graag een onafhankelijk onderzoek naar willen laten doen zodat ik weet wat dat voor effecten op onze gezondheid heeft.

Daarmee hangt ook het volgende samen:

Voorheen ging de alle bewegingen van dat terrein via Sloelaan en Rooseveltlaan. Dit heeft zolang ik hier woon (ruim 25 jaar) nooit problemen gegeven en de rotonde (en aanpassingen) is een echte verbetering geweest in de loop van de jaren. In het ontwerp staat het volgende hierover: *"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"*. Ook hier weer een hele volle zin maar per saldo staat ook hier weer niets. Welke onveilige situatie dan? Wat is dan de ongewenste situatie? Die onveilige situatie is er nooit geweest. Wordt hier bedoeld op de grote aantallen die er straks vanuit de wijk gebruik gaan maken van de infrastructuur? Ik denk het laatste (dit is een

aanname want nergens wordt dit duidelijk gemaakt). Maar als in heel het ontwerp bestemmingsplan hiervan nagenoeg het hele effect op de omliggende straten wordt weggewoven als klein, geen effect, niet norm overschrijdend en verwaarloosbaar waarom heeft dit dan wel een dermate groot effect op de Rooseveltlaan en Sloelaan? Qua snelheid en doorstroom een gevaar opleveren kan haast niet. Dan had je er geen rotondes neer moeten leggen die de snelheid en de doorstroom eruit halen juist vanwege de overzichtelijkheid en veiligheid.

Ik snap natuurlijk dat met de huidige plannen je in de knoop komt met de in- en uitrit. Dat komt omdat men het nu eerst vol bouwt en vervolgens kijkt naar in en uitrit. Waarom? Waarschijnlijk omdat de hoeveelheid appartementen financieel bepalend is en niet de veiligheid. De rollen worden omgedraaid, kijk eerst naar veilige in- en uitritten naar deze op zich zelf staande wijk en dan ga je kijken wat er veilig gebouwd kan worden. Een ontsluiting op de liggende rotonde is juist de meest ideale ontsluiting, namelijk overzichtelijk en langzaam rijdend verkeer over die rotonde. Gezien de grote van het terrein kan eenvoudig een lange inrit gecreëerd worden op de Rooseveltlaan. Maar veiligheid kost geld en past waarschijnlijk met alle saneringskosten niet in het financieel haalbare plan en dus moet op veiligheid en leefbaarheid maar ingeleverd worden.

Bestaande beplanting en dieren:

Wij begrepen dat er onderzoek gedaan is naar dieren en de bestaande beplanting ed. Laten we dit stukje grond (bomen, struiken en zelfs een stukje "wildernis") in een nieuwe vorm minstens terugkomen. Ik heb niet de reden om te twifelen aan het onderzoek. Waar ik wel aan twijfel is het onderzoek naar insecten (heeft volgens mij niet plaatsgevonden). Het zoemt daar altijd van insecten (bijen e.d.). Wat doet het voor de populatie insecten aldaar en welke insecten leven er nu? Burgers worden opgeroepen om insectenhoeven in hun tuin op te nemen, en nu zouden we het habitat van deze insecten zomaar verwoesten? Geef ze in ieder geval dezelfde ruimte terug.

Opmerking 4 bij onze zienswijze: verkeerde voorstelling van zaken

In het rapport staat o.a.: 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.

Ik wil hierbij alleen maar opmerken:

- De totale hoeveelheid zal het zelfde blijven en een lichte stijging in de Lekstraat: onzin natuurlijk, alle beweging voortvloeiend uit dit nieuwe plan is extra in de wijk. Elke minstens 5 minuten een extra beweging(!) Noem het maar niks. Het oude garagebedrijf zorgde niet voor beweging in de wijk, alles ging via de Rooseveltlaan en Sloelaan. Deze extra bewegingen waren er voorheen dus niet en alles gaat via de Lekstraat, dat kan gewoon niet anders. De Lekstraat is nu eenmaal de ontsluiting voor alles ook van het verkeer wat de Diezestraat in- en uitkomt.
- De schoolspitsen wijken af van werkspitsen? Dit is een inname van een stelling die ik niet kan volgen. Dat je in Amsterdam 2 uur moet reizen om op je werk te komen, dan snap ik het verschil. Hier rijdt je 10 minuten om bij je werk te komen. Vaak breng je dan ondertussen ook nog even je kinderen weg. Er zit weldegelijk grote overlapping in werk- en

schoolverkeerpieken. Menig maal ik heb staan wachten op de Sloelaan en Lekstraat “om er tussen te komen”.

- Inrit in de Lekstraat is passend: er zal wellicht gekeken zijn naar de breedte van de weg e.d. niet naar de functie en parkeersituatie aldaar. Aan verkeersveiligheid is zeker niet voldoende aandacht besteedt, je leest er ook amper echt iets van terug in het ontwerp. Dus in deze een beperkte invalshoek van het plan helaas.

Opmerking 5 bij onze zienswijze: persoonlijk belang

Er is natuurlijk ook een persoonlijk belang dat geschaad wordt. Een 5 verdieping tellende appartementen gebouw op nog geen 3-6 meter afstand van mijn tuin verziekt natuurlijk mijn woongenot, uitzicht en privacy. Elke schade die wij hiervan ondervinden zal verhaald worden op de betreffende betrokken instanties. De waarde van mijn woning zal er in ieder geval niet op vooruit gaan. Wel of geen woontoren direct naast je met volledige inkijk in je tuin doet aan de waarde niet veel goed. Deze strijd zal nog gestreden moeten worden maar zal in een later stadium gestreden worden. De impact van het plan op onze persoonlijke leefomgeving is enorm!

Conclusie:

Zet er vooral nieuwe woningen neer die bijdragen aan het de oplossing van het woningtekort. De manier waarop is echter echt buiten alle proporties. Het financiële belang krijgt hier de voorkeur. Het kost ook nogal wat: aankoop terrein, sanering en milieutechnisch bouwen. Dan moet je al veel woonunits verkopen om uit de kosten te komen. Maar nooit mag dit ten kosten gaan van de leefbaarheid en veiligheid van een wijk, parkeerproblemen en met name verkeersonveiligheid, milieutechnische achteruitgang en een wijk binnen een wijk met weinig verbinding met de rest van de wijk. De kansen voor woningen liggen ook hier op dit terrein, hiervan zijn wij ons van bewust. We kijken nu al tegen bestaande hoogbouw aan. In Othene liggen de kansen en mogelijkheden, maar daar wordt bewust niet gekozen voor (enige) hoogbouw? Gun ons hier dezelfde leefbaarheid en genot die de bewoners van Othene ook krijgen ...

Met vriendelijke groet,

Bijlage 4: Zienswijze 4

Gemeenteraad van de gemeente Terneuzen
Postbus 35
4530 AA Terneuzen
E-mail: wro@terneuzen.nl

Terneuzen, 29-3-2022

Onderwerp: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2.

Geachte leden van de gemeenteraad,

De wijziging van het bestemmingsplan van detailhandel naar wonen heeft veel negatieve gevolgen voor mij als bewoner. Deze zullen het woongenot onherstelbaar verminderen. Hieronder noem ik u de gevolgen van het plan en waartegen ik mijn bedenkingen heb.

Negeren bewoners

Vanaf 2019 is bekend dat er misschien gebouwd gaat worden. Uiteindelijk in februari een slappe vertoning van de uitleg van het plan via beeldbellen. Dit is slechts gedaan om te kunnen zeggen dat de bewoners inspraak hebben gehad (hebben geparticipeerd).

Ik heb op geen enkele wijze mogen meepraten en zaken naar voren kunnen brengen. Dit past niet meer in 2022.

Bouwhoogte/ afstand woningen vlgs. wijziging bestemmingsplan (plankaart)

Blok 1 (13 meter hoog - 7 appartementen)
Blok 2 (13 meter hoog - 8 appartementen)
Blok 3 (16 meter hoog - 9 appartementen))
Blok 4 (10 meter hoog - 10 appartementen))
Blok 5 (10 meter hoog - 12 appartementen))
Blok A (Diezestraat 28 tm 42)
Blok B (Diezestraat 11 tm 19)
Blok C (Lekstraat 25 tm 35)

In de presentatie van Spantadvies (25 januari 2022) worden andere aantallen van appartementen genoemd.

Blok 1 (8 appartementen)
Blok 2 (7 appartementen)
Blok 3 (10 appartementen)
Blok 4 (10 appartementen)
Blok 5 (12 appartementen)

De bouwhoogte is in verhouding met het bestemmingsplan uit 2008 zeer ingrijpend. Het gaat van goothoogte naar 10 tot 16 meter. Mijn woning, en het hele blok, heeft een hoogte van 7,8 meter. Dit betekent een inbreuk op mijn woongenot. Zicht naar lelijke hoogbouw.

Blok 1 aan de Diezestraat staat te dicht op blok A waardoor ook last van schaduw en inkijk is. Tevens is de groenstrook gelegen tegenover blok B en de hoekwoning met nr. 42 van blok A vervallen. Toch zou blok 1 in de groenstrook worden gebouwd. Blok 4 zou de voordeur aan het trottoir hebben. Dit houdt in dat de groenstrook wordt bebouwd.

Blok C en blok B hebben regelrechte inkijk in hun woning/ badkamer, omdat de blokken 4 en 5 ten minste 10 meter hoog zijn. De blokken C en B worden aangetast in het uitzicht (van groen naar beton) en privacy. Zie plankaart ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Rooseveltlaan 2. Ik wil de bestaande groenstroken behouden vanwege de natuurlijk groene afscheiding.

De te bouwen blokken 1 en 4 staan te dicht bij de bewoning van blokken A, B en C. De Blokken 1 tm 5 kunnen wat centraler in het plan worden gebouwd. Het groen is belangrijk voor alle bewoners.

Doordat de prijzen voor bouwmaterialen enorm zijn gestegen zal de bouw van de 5 'woonblokken' niet rendabel zijn. Dit betekent dat de bouwer, na verwerpen van mijn zienswijze, er bijvoorbeeld 2 verdiepingen extra op zal bouwen. Dit is ook niet acceptabel.
Conclusie is dat er geen financiële haalbaarheid is.

De 5 blokken met woningen passen niet in onze wijk met laagbouw.

Bestemmingsplan vs wijziging bestemmingsplan

Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Terneuzen Zuid-Oost' van de gemeente Terneuzen. Dit bestemmingsplan is op 18 december 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor 'Bedrijf' en (een beperkte oppervlakte) 'Verkeer'. Binnen de bedrijfsbestemming zijn lokale bedrijven voor zover deze voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de bij het bestemmingsplan horende Staat van bedrijfsactiviteiten mogelijk. Het maximum bebouwingspercentage ter plaatse bedraagt 75% van het aangewezen bouwvlak. De goothoogte bedraagt maximaal 5 meter en de bouwhoogte maximaal 9 meter. Ter plaatse van de bocht bij de rotonde Rooseveltlaan-Sloelaan is de verkeersbestemming van toepassing. Die locatie is bedoeld voor onder andere wegen en paden, groen- en watervoorzieningen.

) Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Terneuzen Zuid-Oost' van de gemeente Terneuzen. Dit bestemmingsplan is op 18 december 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor 'Bedrijf' en (een beperkte oppervlakte) 'Verkeer'. Binnen de bedrijfsbestemming zijn lokale bedrijven voor zover deze voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de bij het bestemmingsplan horende Staat van bedrijfsactiviteiten mogelijk. Het maximum bebouwingspercentage ter plaatse bedraagt 75% van het aangewezen bouwvlak. De goothoogte bedraagt maximaal 5 meter en de bouwhoogte maximaal 9 meter. Ter plaatse van de bocht bij de rotonde Rooseveltlaan-Sloelaan is de verkeersbestemming van toepassing. Die locatie is bedoeld voor onder andere wegen en paden, groen- en watervoorzieningen.

Planuitwerking wijziging bestemmingsplan

Gekozen is voor een redelijk gedetailleerde bestemmingslegging. Dat wil zeggen dat de (5) woongebouwen een strak begreind bouwvlak krijgen binnen de bestemming 'Wonen'. Binnen ieder bouwvlak is aangegeven hoeveel woningen gerealiseerd mogen worden. Er is uitsluitend gestapelde woningbouw mogelijk. De bouwhoogten zijn afgestemd op de bouwplannen die door de initiatiefnemer zijn gemaakt. Dat wil zeggen 2 woongebouwen langs de Rooseveltlaan, welke uit 4 bouwlagen zullen bestaan, krijgen een bouwhoogte van 13 meter. Het 3e woongebouw langs de Rooseveltlaan bestaat uit 5 bouwlagen en mag 16 meter hoog worden. De woongebouwen aan de Diezestraat en Lekstraat bestaan uit 3 bouwlagen. De maximum bouwhoogte daar bedraagt 10 meter. Het parkeerterrein en de in- en uitritten krijgen de bestemming 'Verkeer'. De groenstructuur aan de buitenzijde van het plan langs de Sloelaan en de Rooseveltlaan wordt gewaarborgd door de bestemming 'Groen'.

Zie ook hierboven " Bouwhoogte/ afstand woningen".

De wijziging van het bestemmingsplan is te ingrijpend en past niet in de wijk. Geen maatschappelijke haalbaarheid. Er zou een totale wijziging van het aantal blokken en de hoogte hiervan moeten komen om aanvaardbaar te kunnen zijn.

Parkeerplaatsen en veiligheid

Elke dag is het vanaf 18:00 uur zoeken naar een parkeerplek. Geparkeerd wordt in bochten en op stoepen. Het is algemeen bekend. Toch lees ik in het ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Zuid Oost Rooseveltlaan 2 dat het parkeeronderzoek is gedaan binnen de acceptabele loopafstand van 100 meter tot plan Roosevelt. Dit trekt op niets. Immers het plan bevindt zich tussen de 4-baansweg Rooseveltlaan en de Sloelaan. Dat het resultaat is dat het parkeeronderzoek bevestigt dat de acceptabele bovengrens van 90% op meerdere momenten wordt benaderd en dat er onvoldoende ruimte is om de totale parkeervraag voor bezoekers in de omgeving op te vangen is een statement. Een meting over 4 dagen in april 2021 is niet representatief. Er zijn namelijk nu al meer auto's dan parkeerplaatsen. Als er dan ook nog parkeerplaatsen aan de Diezestraat en Lekstraat (binnenzijde bouwplan - voor blokken 4 en 5) vervallen vanwege de 2 in- en uitritten dan zijn er meer parkeerplaatsen nodig. De capaciteit van 116 uit het parkeeronderzoek is onjuist en in strijd met de parkeernota van de gemeente Terneuzen. Een oplossing kan zijn de blokken 4 en 5 vier meter naar binnen te plaatsen zodat aan de Lekstraat en Diezestraat (schuine) parkeervakken kunnen worden gecreëerd. Zo ontstaan ook nog meer parkeerplaatsen. Niet meegenomen is de reconstructie wegen rond te bouwen school aan de Merwedestraat. Geen metingen zijn verricht en de gevolgen zijn niet onderzocht.

De veiligheid m.b.t. de ingang van de Lekstraat vanaf de Sloelaan en richting de te bouwen school aan de Merwedestraat is bedenkelijk en niet onderzocht. Veel geparkeerde auto's en smalle straat (Lekstraat).

Riool

Kan het riool de 46 wooneenheden aan. Bij regenval komt nu het water al omhoog in de wc-pot. Ik betwijfel of het riool geschikt is voor de bouw van de woningen.

Woningbehoefte

Op dit moment is volgens de gegevens van de provincie een leegstand in de gemeente Terneuzen van ongeveer 530 woningen. Zeeuws-Vlaanderen is aangewezen zijn als krimpregio dit houdt in dat pas mag worden gebouwd indien woningen afgebroken worden.

Ik lees regelmatig uitspraken van wethouders en raadsleden zoals:

- Wethouder Frank van Hulle (ruimtelijke ordening): ABC-complex. Van der Poel geen vergunning. Er zou geen vraag zijn naar appartementen.
- 18-9-2021 wethouder Jack Begijn: ABC-complex. 2 woontorens vraagt zich oa af of er wel een markt is.

Gerealiseerd plan Anna Bijns 1 en de bouw van Anna Bijns 2. Ontwikkelaar krijgt appartementen slecht verkocht. Ontwikkelaar verkoopt van beide de helft aan privé investeerders. Ook zij krijgen de appartementen lang niet allemaal verkocht. Uiteindelijk worden ze verhuurt.

Hieronder kunt u de cijfers van de provincie Zeeland bekijken. Er is een kleine woningbehoefte welke bij lange na niet opweegt tegen de leegstand. Vanaf 2029 is er sprake van een negatieve woningbehoefte.

Woningbehoefte Groei t.o.v. voorgaande periode - Provinciale bevolkings- en huishoudenprognose Zeeland

gemeente	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Terneuzen				68	61	49	45	25	2	24	-6	-29	-3	-18	-17	-10

NB: 2019, 2020 en 2021 zijn prognoses maar tellingen

Waarom dan toch bouwen? Voor wie wordt gebouwd? Migranten en Belgische investeerders? Waarom niet ingegaan op de bouw van een groot laadstation voor elektrische auto's? Vanaf 2030 zal de gemeente daar in moeten voorzien.

Na de zomer deelde een ambtenaar mee dat aan Spantadvies was gevraagd of dat het mogelijk was iets van detailhandel te vestigen. De gemeente was van mening dat het plan geen doorgang kon vinden. Naam ambtenaar is bij mij bekend. Waarom toch doorzetten tegen beter weten in. Wat is er gewijzigd in de zienswijze van de gemeente?

Bodemonderzoek, bezonning, windhinder en trillingshinder

De bodem, bezonning (niet relevant tijdens presentatie), windhinder en trillingshinder zijn niet onderzocht.

Milieu

Sagro Milieu Advies Zeeland B.V

Door Sagro Zeeuws-Vlaanderen BV is aan SMA Zeeland B.V. de opdracht verstrekt voor het voorbereiden en begeleiden van de grondsanering van een verontreinigingskern met olieproducten aan de Rooseveltlaan 2 te Terneuzen (Kerckhaert).

Voorgenomen Ontgraving

Mitec - AANVULLEND BODEMONDERZOEK Aanvullend op actualisatie bodemonderzoek kenmerk 19MIT592.10, d.d. 19-12-2019

Advies Op basis van de onderzoeksresultaten is de verwachting dat op de locatie meer dan 25m³ grond en meer dan 100m³ grondwater verontreinigd is boven de interventiewaarde. Hiermee voldoet de situatie aan de criteria van een ernstig geval van bodemverontreiniging. De verontreiniging betreft een historische verontreiniging (waarvan het aannemelijk is dat de verontreiniging grotendeels ontstaan is voor 1987). In dit geval wordt een saneringsverplichting door het bevoegd gezag geëffectueerd indien sprake is van spoedeisendheid. Hierbij zijn de actuele, op de plaats van het geval van verontreiniging voorkomende, risico's voor de mens, het ecosysteem, alsmede de verspreidingsrisico's bepalend. Deze hangen sterk samen met het (actuele/toekomstige) gebruik van de verontreinigde locatie. In 2011 is geoordeeld dat er geen verspreidingsrisico's of humane risico's zijn. Hoewel de contour van de verontreiniging tot op heden enigszins is verplaatst is er geen sprake van een significante (niet meer dan 1.000 m³ bodemvolume per jaar) toename/verspreiding van het verontreinigde volume. Tevens is het niet aannemelijk dat sprake is van een drijfslag. Saneringen van niet spoedeisende verontreinigingen vinden plaats op initiatief van de eigenaar of andere belanghebbenden met het oog op het gewenste gebruik van de bodem. Afhankelijk van de toekomstige ontwikkelingen dient middels een

risicobeoordeling bepaald te worden in hoeverre sanering in de gewenste situatie noodzakelijk is. Aanbevolen wordt daarom om toekomstige plannen af te stemmen op de aanwezige verontreiniging en eventuele aanwezige risico's op een effectieve manier uit te sluiten. Uiteindelijk moet het resultaat zijn dat de locatie geschikt is voor het (toekomstig) gebruik.

Waar zijn de resultaten van het onderzoek? Door middel van cameraonderzoek heb ik vastgesteld dat twee plekken zijn onderzocht die zich op tientallen meters van de verontreiniging van hierboven bevinden.

Verkeersgegevens

De verkeersintensiteiten zijn niet onderzocht en gebaseerd op oud onderzoek en er is geen rekening gehouden met de te bouwen school aan de Merwedestraat.

3.5 Verkeersgegevens

In tabel 4 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven voor het maatgevende jaar. Dit maatgevende jaar is ca. 10 jaar na dato van onderzoek, te weten 2020. De verkeersintensiteiten zijn berekend met behulp van het verkeersmodel van Goudappel Coffeng.

Tabel 4: verkeersintensiteiten 2020

Weg	Verkeersintensiteiten 2020 (motorvoertuigen per etmaal)
Katspolderlaan	1.000
Rooseveltlaan	6.500 (of 2 rijlijnen van 3.200)
Sloelaan	6.500

Volgens Spantadvies (informatie avond)

Tussen de woongebouwen zijn parkeerplaatsen voorzien voor de bewoners van met name de 3 woongebouwen langs de Rooseveltlaan, maar ook (deels) voor bezoekers. Langs de Sloelaan wordt de bestaande groenstructuur die verderop in de Sloelaan aanwezig is doorgezet. Hier zal tevens een WADI worden gerealiseerd om water bij regenval te kunnen bergen. Aan de noordzijde van het plangebied, langs de Rooseveltlaan wordt het maaiveld iets opgehoogd in de vorm van een groene wal. Directe inkijk op de begane grondlaag vanaf de Rooseveltlaan wordt daarmee voorkomen.

Hebben wij als bewoners geen recht op groen en geen inkijk?

Volgens Spantadvies (informatie avond)

De in- en uitrit is voorzien aan de Lekstraat. Tijdens de planvorming is nadrukkelijk gekeken naar de locatie van de in- en uitrit. In verband met de verkeersveiligheid is een in- en uitrit aan de Lekstraat de enige gewenste optie. Vanwege bereikbaarheid voor hulpdiensten en (onder andere) afvalinzameling is het gewenst een tweede in-/uitrit te realiseren. Deze is mogelijk aan de Diezestraat.

Een tweede ingang aan de Diezestraat voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling is te belachelijk voor woorden. Voor de hulpdiensten onder andere zou het veel makkelijker zijn de bestaande uitvoegstrook van de Rooseveltlaan naar de voormalige garage Kerckhaert in stand te laten. Is veel veiliger en het bespaart parkeerplaatsen aan de Lekstraat en Diezestraat.

Conclusie

Alles afwegende kan ik niet instemmen met de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan



Bijlage 5: Zienswijze 5

Gemeenteraad van de gemeente Terneuzen
Postbus 35
4530 AA Terneuzen
E-mail: wro@terneuzen.nl

Terneuzen, 29-3-2022

Onderwerp: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2.

Geachte leden van de gemeenteraad,

De wijziging van het bestemmingsplan van detailhandel naar wonen heeft negatieve gevolgen voor ons als bewoners. Het zal ons woongenot onherstelbaar verminderen. Hieronder noemen wij de delen van het plan waartegen wij onze bedenkingen hebben.

Participatie.

Sinds 2019 is er bekend dat er 'misschien' iets gebouwd gaat worden. Lange tijd was er niks bekend van de plannen. In februari 2022 werden we via een online presentatie geïnformeerd. Geen plek voor inspraak, puur informatie verstrekking. Jammer.

Bouwhoogte.

De bouwhoogte is in verhouding met het bestemmingsplan uit 2008 ingrijpend. Van een goothoogte van maximaal 5 meter naar een goothoogte van een meter of 16. Niet echt in verhouding tot de buurt. Het is een wijk met laagbouw.

Groenstrook en water afvoer/riool.

De groenstrook verdwijnt doordat de bouw tot aan de stoep gepland is. In de straat (in huidige staat) is niet veel groen te vinden. Door het verdwijnen van het groen, zal er ook meer water blijven staan. Het water loopt al niet goed weg in de straat. Meerdere keren per jaar lopen de goten vol en staat de straat blank. Daarbij vragen wij ons dan ook af of het riool de extra 46 wooneenheden aankan. De wc-pot borrelt regelmatig en spoelt het water zeer traag weg (geen verstoppingen in ons eigen huis).

Parkeren.

In onze straat is het de afgelopen jaren drukker geworden. Zoals overal krijgen meerdere mensen meer auto's. Als er visite is, is het even zoeken naar een plekje. Er staan auto's in de bochten en langs de stoepen. Tijdens de presentatie in februari werd er verteld dat er rekening is gehouden met een aantal parkeerplekken, maar niet genoeg voor alle wooneenheden. Hierbij is geen rekening gehouden, dat als zij de in- en uitritten op plekken waar deze nu gepland zijn gaan plaatsen, er nog extra parkeerplaatsen verdwijnen. Dit betekent dat de druk op parkeren nog hoger word. Zeer ongewenst. Wij wonen in een rustige wijk, maar als het straks strijden is om parkeerplaatsen, gaat dat de gemoedelijkheid niet verhogen.

In- en uitrit.

De in- en uitrit is voorzien aan de Lekstraat. Volgens Spant Advies was er gekeken naar de verkeersveiligheid. Wij rijden dagelijks in en uit de Diezestraat richting de Lekstraat. De situatie daar is nu al niet veilig. Er wordt vaak geen voorrang verleend of slecht gekeken. Ik kan me dan ook echt niet voorstellen dat extra verkeer dit beter gaat maken. Ook is er een tweede in- en uitrit in de Diezestraat. De Diezestraat is een rustige straat die eigenlijk alleen voor bestemmingsverkeer gebruikt word. Extra verkeer van 46 eenheden is dus onwenselijk. Spelen op straat is niet meer mogelijk.

Heien.

Tijdens de informatie avond is er gevraagd naar een zekerheid voor buurtbewoners op het gebied van heien/trillingen. Er werd gevraagd of het mogelijk was een 0 meting te doen, te checken of de buurt geschikt was voor heien, of onze huizen niet zouden verzakken. Eigenlijk was de vraag of er geborgd kon worden dat wij zelf later geen hinder zouden hebben van deze ingrijpende bouw in de straat. Dit kon niet bevestigd worden. Wij hebben hierdoor geen vertrouwen in de bouw/wijziging bestemmingsplan.

Conclusie

Alles afwegende kunnen wij niet instemmen met de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,



Bijlage 6: Zienswijze 6

Gemeenteraad van de gemeente Terneuzen
Postbus 35
4530 AA Terneuzen
E-mail: wro@terneuzen.nl

Betreft: Bestemmingsplan Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Bij deze willen wij bezwaar maken tegen het in de aanhef genoemde bestemmingsplan. De wijziging van het bestemmingsplan van detailhandel naar wonen heeft negatieve gevolgen voor ons als bewoners. Hieronder de punten waartegen wij onze bedenkingen hebben en waarover we helaas op geen enkele wijze hebben mogen meepraten en zaken naar voren hebben kunnen brengen.

De blokken met woningen passen niet in onze wijk met laagbouw. Tevens komt aan onze zijde al het groen te vervallen. Het groen is belangrijk voor alle bewoners en niet alleen voor de nieuwe bewoners. Wij zouden graag meer groen over houden en lagere huizenbouw of detailhandel, waarvoor het bestemmingsplan nu geldt.

Parkeerplaatsen en veiligheid

Elke dag is het vanaf 18:00 uur zoeken naar een parkeerplek. Geparkeerd wordt in bochten en op stoepen. Het is algemeen bekend. Toch lezen wij in het ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Zuid Oost Rooseveltlaan 2 dat het parkeeronderzoek is gedaan binnen de acceptabele loopafstand van 100 meter tot plan Roosevelt. Dit kan niet juist zijn, omdat het plan zich bevindt tussen de 4-baansweg Rooseveltlaan en de Sloelaan. Dat het resultaat is dat het parkeeronderzoek bevestigt dat de acceptabele bovengrens van 90% op meerdere momenten wordt benaderd en dat er onvoldoende ruimte is om de totale parkeervraag voor bezoekers in de omgeving op te vangen is een statement. Een meting over 4 dagen in april 2021 is niet representatief. Er zijn namelijk nu al meer auto's dan parkeerplaatsen. Als er dan ook nog parkeerplaatsen aan de Diezestraat en Lekstraat vervallen vanwege de 2 in- en uitritten dan zijn er meer parkeerplaatsen nodig. De capaciteit van 116 uit het parkeeronderzoek is onjuist en in strijd met de parkeernota van de gemeente Terneuzen. Een oplossing kan zijn de lagere blokken vier meter naar binnen te plaatsen zodat aan de Lekstraat en Diezestraat (schuine) parkeervakken kunnen worden gecreëerd. Zo ontstaan ook nog meer parkeerplaatsen.

Verder is het ons niet duidelijk of er rekening is gehouden met de reconstructie van de wegen rond te bouwen school aan de Merwedelaan.

De veiligheid m.b.t. de ingang van de Lekstraat vanaf de Sloelaan en richting de te bouwen school aan de Merwedestraat is bedenkelijk. Veel geparkeerde auto's en smalle straat (Lekstraat).

Ook wat betreft de verkeersintensiteit vragen wij ons af of er een recent onderzoek is geweest. En of daar dan ook rekening is gehouden met de bouw van de school en nieuwe wegen (fietspaden)

Riool

Kan het riool de 46 wooneenheden aan. Bij regenval komt nu het water al omhoog in de wc-pot. Wij betwijfelen of het riool geschikt is voor de bouw van de woningen.

Bodemonderzoek, bezonning, windhinder en trillingshinder

De bodem, bezonning (niet relevant tijdens presentatie), windhinder en trillingshinder zijn deze al verder onderzocht? Zonder resultaat over eventuele bodemverontreiniging kunnen wij zeker niet akkoord gaan. En ook wat betreft de problemen die kunnen ontstaan tijdens de bouw hebben wij onze vraagtekens. (heien of boren!!) Hierop werd totaal niet ingegaan bij de online bijeenkomst.

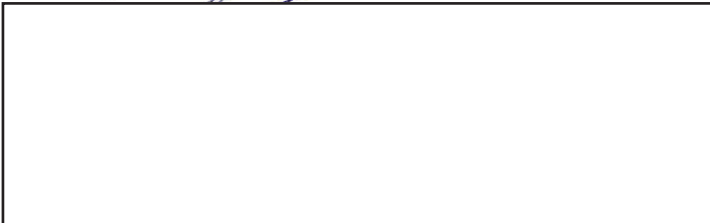
Volgens Spantadvies (informatie avond)

De in- en uitrit is voorzien aan de Lekstraat. Tijdens de planvorming is nadrukkelijk gekeken naar de locatie van de in- en uitrit. In verband met de verkeersveiligheid is een in- en uitrit aan de Lekstraat de enige gewenste optie. Vanwege bereikbaarheid voor hulpdiensten en (onder andere) afvalinzameling is het gewenst een tweede in-/uitrit te realiseren. Deze is mogelijk aan de Diezestraat. Er is bij de online info avond gezegd dat dit een in- en uitrit zou worden alleen voor calamiteiten. Wordt er dan ook een paaltje gezet, zodat deze ook alleen kan worden gebruikt bij calamiteiten?

Voor de hulpdiensten onder andere zou het overigens veel makkelijker zijn de bestaande uitvoegstrook van de Rooseveltlaan naar de voormalige garage Kerckhaert in stand te laten. Is veel veiliger en het bespaart parkeerplaatsen aan de Lekstraat en Diezestraat.

Gezien onze bezwaren en vragen kunnen wij niet akkoord gaan met de wijziging van het bestemmingsplan.

Hoogachtend,



Bijlage 7: Zienswijze 7

Gemeenteraad van de gemeente Terneuzen
Postbus 35
4530 AA Terneuzen
E-mail: wro@terneuzen.nl

Onderwerp: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Zuid-Oost, Rooseveltlaan 2.

Geachte leden van de gemeenteraad,

De wijziging van het bestemmingsplan van detailhandel naar wonen heeft veel negatieve gevolgen voor mij als bewoner. Deze zullen het woongenot onherstelbaar verminderen. Hieronder noem ik u de gevolgen van het plan en waartegen ik mijn bedenkingen heb.

Negeren bewoners

Vanaf 2019 is bekend dat er misschien gebouwd gaat worden. Uiteindelijk in februari een slappe vertoning van de uitleg van het plan via beeldbellen. Dit is slechts gedaan om te kunnen zeggen dat de bewoners inspraak hebben gehad (hebben geparticipeerd). Ik heb op geen enkele wijze mogen meepraten en zaken naar voren kunnen brengen. Dit past niet meer in 2022.

Bouwhoogte/ afstand woningen vlgs. wijziging bestemmingsplan (plankaart)

Blok 1 (13 meter hoog - 7 appartementen)
Blok 2 (13 meter hoog - 8 appartementen)
Blok 3 (16 meter hoog - 9 appartementen))
Blok 4 (10 meter hoog - 10 appartementen))
Blok 5 (10 meter hoog - 12 appartementen))
Blok A (Diezestraat 28 tm 42)
Blok B (Diezestraat 11 tm 19)
Blok C (Lekstraat 25 tm 35)

In de presentatie van Spantadvies (25 januari 2022) worden andere aantallen van appartementen genoemd.

Blok 1 (8 appartementen)
Blok 2 (7 appartementen)
Blok 3 (10 appartementen)
Blok 4 (10 appartementen)
Blok 5 (12 appartementen)

De bouwhoogte is in verhouding met het bestemmingsplan uit 2008 zeer ingrijpend. Het gaat van goothoogte naar 10 tot 16 meter. Mijn woning, en het hele blok, heeft een hoogte van 7,8 meter. Dit betekent een inbreuk op mijn woongenot. Zicht naar lelijke hoogbouw.

Blok 1 aan de Diezestraat staat te dicht op blok A waardoor ook last van schaduw en inkijk is. Tevens is de groenstrook gelegen tegenover blok B en de hoekwoning met nr. 42 van blok A vervallen. Toch zou blok 1 in de groenstrook worden gebouwd. Blok 4 zou de voordeur aan het trottoir hebben. Dit houdt in dat de groenstrook wordt bebouwd.

Blok C en blok B hebben regelrechte inkijk in hun woning/ badkamer, omdat de blokken 4 en 5 ten minste 10 meter hoog zijn. De blokken C en B worden aangetast in het uitzicht (van groen naar beton) en privacy. Zie plankaart ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Rooseveltlaan 2. Ik wil de bestaande groenstroken behouden vanwege de natuurlijk groene afscheiding.

De te bouwen blokken 1 en 4 staan te dicht bij de bewoning van blokken A, B en C. De Blokken 1 tm 5 kunnen wat centraler in het plan worden gebouwd. Het groen is belangrijk voor alle bewoners.

Doordat de prijzen voor bouwmaterialen enorm zijn gestegen zal de bouw van de 5 'woonblokken' niet rendabel zijn. Dit betekent dat de bouwer, na verwerpen van mijn zienswijze, er bijvoorbeeld 2 verdiepingen extra op zal bouwen. Dit is ook niet acceptabel.

Conclusie is dat er geen financiële haalbaarheid is.

De 5 blokken met woningen passen niet in onze wijk met laagbouw.

Bestemmingsplan vs wijziging bestemmingsplan

Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Terneuzen Zuid-Oost' van de gemeente Terneuzen. Dit bestemmingsplan is op 18 december 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor 'Bedrijf' en (een beperkte oppervlakte) 'Verkeer'. Binnen de bedrijfsbestemming zijn lokale bedrijven voor zover deze voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de bij het bestemmingsplan horende Staat van bedrijfsactiviteiten mogelijk. Het maximum bebouwingspercentage ter plaatse bedraagt 75% van het aangewezen bouwvlak. De goothoogte bedraagt maximaal 5 meter en de bouwhoogte maximaal 9 meter. Ter plaatse van de bocht bij de rotonde Rooseveltlaan-Sloelaan is de verkeersbestemming van toepassing. Die locatie is bedoeld voor onder andere wegen en paden, groen- en watervoorzieningen.

) Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Terneuzen Zuid-Oost' van de gemeente Terneuzen. Dit bestemmingsplan is op 18 december 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. De gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor 'Bedrijf' en (een beperkte oppervlakte) 'Verkeer'. Binnen de bedrijfsbestemming zijn lokale bedrijven voor zover deze voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de bij het bestemmingsplan horende Staat van bedrijfsactiviteiten mogelijk. Het maximum bebouwingspercentage ter plaatse bedraagt 75% van het aangewezen bouwvlak. De goothoogte bedraagt maximaal 5 meter en de bouwhoogte maximaal 9 meter. Ter plaatse van de bocht bij de rotonde Rooseveltlaan-Sloelaan is de verkeersbestemming van toepassing. Die locatie is bedoeld voor onder andere wegen en paden, groen- en watervoorzieningen.

Planuitwerking wijziging bestemmingsplan

Gekozen is voor een redelijk gedetailleerde bestemmingslegging. Dat wil zeggen dat de (5) woongebouwen een strak begrensd bouwvlak krijgen binnen de bestemming 'Wonen'. Binnen ieder bouwvlak is aangegeven hoeveel woningen gerealiseerd mogen worden. Er is uitsluitend gestapelde woningbouw mogelijk. De bouwhoogten zijn afgestemd op de bouwplannen die door de initiatiefnemer zijn gemaakt. Dat wil zeggen 2 woongebouwen langs de Rooseveltlaan, welke uit 4 bouwlagen zullen bestaan, krijgen een bouwhoogte van 13 meter. Het 3e woongebouw langs de Rooseveltlaan bestaat uit 5 bouwlagen en mag 16 meter hoog worden. De woongebouwen aan de Diezestraat en Lekstraat bestaan uit 3 bouwlagen. De maximum bouwhoogte daar bedraagt 10 meter. Het parkeerterrein en de in- en uitritten krijgen de bestemming 'Verkeer'. De groenstructuur aan de buitenzijde van het plan langs de Sloelaan en de Rooseveltlaan wordt gewaarborgd door de bestemming 'Groen'.

Zie ook hierboven " Bouwhoogte/ afstand woningen".

De wijziging van het bestemmingsplan is te ingrijpend en past niet in de wijk. Geen maatschappelijke haalbaarheid. Er zou een totale wijziging van het aantal blokken en de hoogte hiervan moeten komen om aanvaardbaar te kunnen zijn.

Parkeerplaatsen en veiligheid

Elke dag is het vanaf 18:00 uur zoeken naar een parkeerplek. Geparkeerd wordt in bochten en op stoepen. Het is algemeen bekend. Toch lees ik in het ontwerp bestemmingsplan Terneuzen Zuid Oost Rooseveltlaan 2 dat het parkeeronderzoek is gedaan binnen de acceptabele loopafstand van 100 meter tot plan Roosevelt. Dit trekt op niets. Immers het plan bevindt zich tussen de 4-baansweg Rooseveltlaan en de Sloelaan. Dat het resultaat is dat het parkeeronderzoek bevestigt dat de acceptabele bovengrens van 90% op meerdere momenten wordt benaderd en dat er onvoldoende ruimte is om de totale parkeervraag voor bezoekers in de omgeving op te vangen is een statement. Een meting over 4 dagen in april 2021 is niet representatief. Er zijn namelijk nu al meer auto's dan parkeerplaatsen. Als er dan ook nog parkeerplaatsen aan de Diezestraat en Lekstraat (binnenzijde bouwplan - voor blokken 4 en 5) vervallen vanwege de 2 in- en uitritten dan zijn er meer parkeerplaatsen nodig. De capaciteit van 116 uit het parkeeronderzoek is onjuist en in strijd met de parkeernota van de gemeente Terneuzen. Een oplossing kan zijn de blokken 4 en 5 vier meter naar binnen te plaatsen zodat aan de Lekstraat en Diezestraat (schuine) parkeervakken kunnen worden gecreëerd. Zo ontstaan ook nog meer parkeerplaatsen.

Niet meegenomen is de reconstructie wegen rond te bouwen school aan de Merwedestraat. Geen metingen zijn verricht en de gevolgen zijn niet onderzocht.

De veiligheid m.b.t. de ingang van de Lekstraat vanaf de Sloelaan en richting de te bouwen school aan de Merwedestraat is bedenkelijk en niet onderzocht. Veel geparkeerde auto's en smalle straat (Lekstraat).

Riool

Kan het riool de 46 wooneenheden aan. Bij regenval komt nu het water al omhoog in de wc-pot. Ik betwijfel of het riool geschikt is voor de bouw van de woningen.

Woningbehoefte

Op dit moment is volgens de gegevens van de provincie een leegstand in de gemeente Terneuzen van ongeveer 530 woningen. Zeeuws-Vlaanderen is aangewezen zijn als krimpregio dit houdt in dat pas mag worden gebouwd indien woningen afgebroken worden.

Ik lees regelmatig uitspraken van wethouders en raadsleden zoals:

- Wethouder Frank van Hulle (ruimtelijke ordening): ABC-complex. Van der Poel geen vergunning. Er zou geen vraag zijn naar appartementen.
- 18-9-2021 wethouder Jack Begijn: ABC-complex. 2 woontorens vraagt zich oa af of er wel een markt is.

Gerealiseerd plan Anna Bijns 1 en de bouw van Anna Bijns 2. Ontwikkelaar krijgt appartementen slecht verkocht. Ontwikkelaar verkoopt van beide de helft aan privé investeerders. Ook zij krijgen de appartementen lang niet allemaal verkocht. Uiteindelijk worden ze verhuurt.

Hieronder kunt u de cijfers van de provincie Zeeland bekijken. Er is een kleine woningbehoefte welke bij lange na niet opweegt tegen de leegstand. Vanaf 2029 is er sprake van een negatieve woningbehoefte.

Woningbehoefte Groei t.o.v. voorgaande periode - Provinciale bevolkings- en huishoudenprognose Zeeland																
gemeente	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Terneuzen	97	70	68	68	61	49	45	25	2	24	-6	-29	-3	-18	-17	-10
NB: 2019, 2020 en 2021 zijn prognoses maar tellingen																

Waarom dan toch bouwen? Voor wie wordt gebouwd? Migranten en Belgische investeerders? Waarom niet ingegaan op de bouw van een groot laadstation voor elektrische auto's? Vanaf 2030 zal de gemeente daar in moeten voorzien.

Na de zomer deelde een ambtenaar mee dat aan Spantadvies was gevraagd of dat het mogelijk was iets van detailhandel te vestigen. De gemeente was van mening dat het plan geen doorgang kon vinden. Naam ambtenaar is bij mij bekend. Waarom toch doorzetten tegen beter weten in. Wat is er gewijzigd in de zienswijze van de gemeente?

Bodemonderzoek, bezonning, windhinder en trillingshinder

De bodem, bezonning (niet relevant tijdens presentatie), windhinder en trillingshinder zijn niet onderzocht.

Milieu

Sagro Milieu Advies Zeeland B.V

Door Sagro Zeeuws-Vlaanderen BV is aan SMA Zeeland B.V. de opdracht verstrekt voor het voorbereiden en begeleiden van de grondsanering van een verontreinigingskern met olieproducten aan de Rooseveltlaan 2 te Terneuzen (Kerckhaert).

Voorgenomen Ontgraving

Mitec - AANVULLEND BODEMONDERZOEK Aanvullend op actualisatie bodemonderzoek kenmerk 19MIT592.10, d.d. 19-12-2019

Advies Op basis van de onderzoeksresultaten is de verwachting dat op de locatie meer dan 25m³ grond en meer dan 100m³ grondwater verontreinigd is boven de interventiewaarde. Hiermee voldoet de situatie aan de criteria van een ernstig geval van bodemverontreiniging. De verontreiniging betreft een historische verontreiniging (waarvan het aannemelijk is dat de verontreiniging grotendeels ontstaan is voor 1987). In dit geval wordt een saneringsverplichting door het bevoegd gezag geëffectueerd indien sprake is van spoedeisendheid. Hierbij zijn de actuele, op de plaats van het geval van verontreiniging voorkomende, risico's voor de mens, het ecosysteem, alsmede de verspreidingsrisico's bepalend. Deze hangen sterk samen met het (actuele/toekomstige) gebruik van de verontreinigde locatie. In 2011 is geoordeeld dat er geen verspreidingsrisico's of humane risico's zijn. Hoewel de contour van de verontreiniging tot op heden enigszins is verplaatst is er geen sprake van een significante (niet meer dan 1.000 m³ bodemvolume per jaar) toename/verspreiding van het verontreinigde volume. Tevens is het niet aannemelijk dat sprake is van een drijfslaag. Saneringen van niet spoedeisende verontreinigingen vinden plaats op initiatief van de eigenaar of andere belanghebbenden met het oog op het gewenste gebruik van de bodem. Afhankelijk van de toekomstige ontwikkelingen dient middels een

risicobeoordeling bepaald te worden in hoeverre sanering in de gewenste situatie noodzakelijk is. Aanbevolen wordt daarom om toekomstige plannen af te stemmen op de aanwezige verontreiniging en eventuele aanwezige risico's op een effectieve manier uit te sluiten. Uiteindelijk moet het resultaat zijn dat de locatie geschikt is voor het (toekomstig) gebruik.

Waar zijn de resultaten van het onderzoek? Door middel van cameraonderzoek heb ik vastgesteld dat twee plekken zijn onderzocht die zich op tientallen meters van de verontreiniging van hierboven bevinden.

Verkeersgegevens

De verkeersintensiteiten zijn niet onderzocht en gebaseerd op oud onderzoek en er is geen rekening gehouden met de te bouwen school aan de Merwedestraat.

3.5 Verkeersgegevens

In tabel 4 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven voor het maatgevende jaar. Dit maatgevende jaar is ca. 10 jaar na dato van onderzoek, te weten 2020. De verkeersintensiteiten zijn berekend met behulp van het verkeersmodel van Goudappel Coffeng.

Tabel 4: verkeersintensiteiten 2020

Weg	Verkeersintensiteiten 2020 (motorvoertuigen per etmaal)
Katspolderlaan	1.000
Rooseveltlaan	6.500 (of 2 rijlijnen van 3.200)
Sloelaan	6.500

Volgens Spantadvies (informatie avond)

Tussen de woongebouwen zijn parkeerplaatsen voorzien voor de bewoners van met name de 3 woongebouwen langs de Rooseveltlaan, maar ook (deels) voor bezoekers. Langs de Sloelaan wordt de bestaande groenstructuur die verderop in de Sloelaan aanwezig is doorgezet. Hier zal tevens een WADI worden gerealiseerd om water bij regenval te kunnen bergen. Aan de noordzijde van het plangebied, langs de Rooseveltlaan wordt het maaiveld iets opgehoogd in de vorm van een groene wal. Directe inkijk op de begane grondlaag vanaf de Rooseveltlaan wordt daarmee voorkomen.

Hebben wij als bewoners geen recht op groen en geen inkijk?

Volgens Spantadvies (informatie avond)

De in- en uitrit is voorzien aan de Lekstraat. Tijdens de planvorming is nadrukkelijk gekeken naar de locatie van de in- en uitrit. In verband met de verkeersveiligheid is een in- en uitrit aan de Lekstraat de enige gewenste optie. Vanwege bereikbaarheid voor hulpdiensten en (onder andere) afvalinzameling is het gewenst een tweede in-/uitrit te realiseren. Deze is mogelijk aan de Diezestraat.

Een tweede ingang aan de Diezestraat voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling is te belachelijk voor woorden. Voor de hulpdiensten onder andere zou het veel makkelijker zijn de bestaande uitvoegstrook van de Rooseveltlaan naar de voormalige garage Kerckhaert in stand te laten. Is veel veiliger en het bespaart parkeerplaatsen aan de Lekstraat en Diezestraat.

Conclusie

Alles afwegende kan ik niet instemmen met de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan

Hoogachtend,

