

Rapport zienswijze en ambtshalve aanpassingen

Ontwerp bestemmingsplan Roosjesweg 8/8a- Uitbreiding parkeerterrein gemeentehuis

Corsanummer: 19B.00280

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'Roosjesweg 8/8a - Uitbreiding parkeerterrein gemeentehuis' biedt de planologische kaders voor de uitbreiding van het bestaande parkeerterrein van het gemeentehuis. Daarnaast zijn enkele andere voorzieningen, zoals een ijsbaan, camperparkeerplaatsen, een pumptrackbaan, trapveld, klimaatvoorzieningen, fietsenstalling en een milieuhoeek voorzien en is de woning Roosjesweg 8/8a in het plan geïntegreerd.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Traverse. Aan de oostzijde vormt de Roosjesweg de begrenzing van het plangebied, aan de westzijde liggen graslanden met woonbebouwing. De zuidzijde wordt gevormd door een agrarisch perceel met aansluitend een sportcomplex.

Procedure

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 15 november tot en met 27 december 2018 voor een ieder ter inzage gelegen. Het digitale ontwerp bestemmingsplan is met ingang van die datum beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl en is te vinden onder plannummer NL.IMRO.0717.0128BParktDbg-OW01. Ook was er de mogelijkheid om het plan in te komen zien op het gemeentehuis.

Er is één zienswijze ingekomen van DNWG. Daarnaast zijn enkele ambtshalve wijzigingen nodig gebleken in de toelichting en de regels en op de verbeelding (plankaart). De zienswijze is samengevat en voorzien van overwegingen. Deze zijn, samen met de gewenste ambtshalve aanpassingen, in onderhavig rapport opgenomen. Dit rapport maakt integraal onderdeel uit van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Zienswijze

DNWG Infra B.V. (hierna: DNWG) heeft op 27 december 2018, tijdig, een zienswijze ingediend. Zij hebben het plan bestudeerd en merken op dat er zich in en in de nabijheid van het plangebied meerdere kabels en leidingen en de bijbehorende (bovengrondse en ondergrondse) objecten (hierna: infrastructuur) bevinden. Deze is in overleg met de gemeente aangebracht en hiervoor is ook een vergunning verkregen en/of een opstalrecht gevestigd.

Niet duidelijk is in hoeverre er rekening is dan wel wordt gehouden met de alhier gelegen infrastructuur, waarbij de volgende punten met name worden benoemd

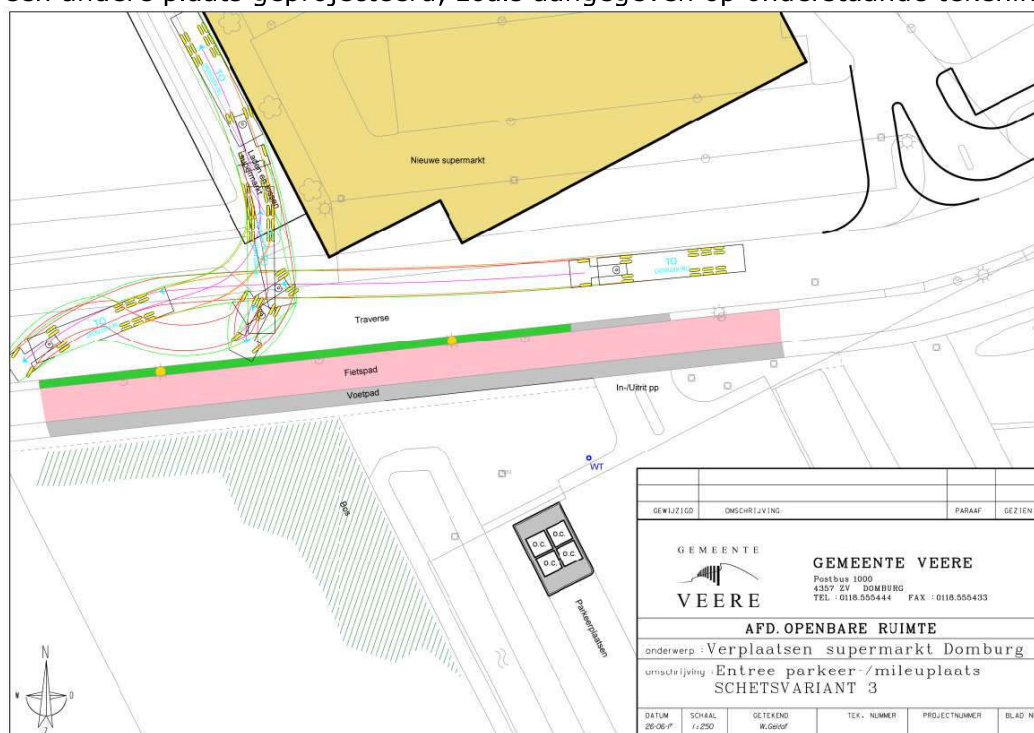
- In het plan lijken de beoogde ondergronds containers bovenop een waterleiding en een brandkraan te zijn geprojecteerd. In een afbeelding is de ligging van de waterleiding en de afsluiter/brandkraan weergegeven.
- Verder wordt in het plan de mogelijkheid geboden om zonnepanelen te plaatsen bijvoorbeeld op een overkapping boven de parkeerplaats. Deze ontwikkeling kan gevolgen hebben op de alhier gelegen infrastructuur, zoals bijvoorbeeld interferentie.
- Daarnaast is niet duidelijk hoe het zit met de "Tweede ontsluiting" en/of dat gevolgen heeft voor de infrastructuur en over wat voor soort oppervlakteverharding het gaat.

Zorgvuldigheidshalve attendeert DNWG ons erop dat:

- voor werkzaamheden in de nabijheid van de infrastructuur schriftelijk toestemming aangevraagd dient te worden;
- de alhier gelegen leiding(en) en kabels te allen tijde vrij toegankelijk dient te blijven teneinde het beheer en onderhoud uit te kunnen voeren;
- voor graafwerkzaamheden een KLIC-melding gedaan dient te worden;
- de daadwerkelijke ligging van de leiding en kabels ter plaatse vastgesteld dient te worden door het graven van proefsleuven;
- indien de infrastructuur verlegd dient te worden ons tijdig in kennis te stellen.

Overwegingen

In het bestemmingsplan was een schets opgenomen van de mogelijke plaatsing van de containers binnen de daarvoor opgenomen functieaanduiding. De functieaanduiding is ruim gekozen, zodat binnen deze kaders voldoende ruimte is voor plaatsing buiten de aanwezige infrastructuur. Inmiddels zijn de aan te brengen ondergrondse containers op een andere plaats geprojecteerd, zoals aangegeven op onderstaande tekening.



Van een tweede ontsluiting van het parkeerterrein is geen sprake, ook het nieuw aangelegde deel ontsluit via de bestaande inrit. Deze is hiervoor beperkt aangepast. Mocht een andere wijze van ontsluiten in de toekomst gewenst zijn, wordt er vanzelfsprekend rekening gehouden met de aanwezige infrastructuur.

Datzelfde geldt voor alle wijzigingen binnen het plangebied, zoals vergroting van bestaande bebouwing (hetgeen onder het geldende planologisch regime ook al was toegestaan) en het plaatsen van zonnepanelen. In die gevallen zal de gemeente, als grondeigenaar, zoals gebruikelijk in contact treden met DNWG.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.

Ambtshalve aanpassingen

Aanpassing toelichting

1. De verkeersparagraaf wordt als volgt gewijzigd:

6.1 Kader

Mobiliteitsplan Zeeland

Het Mobiliteitsplan Zeeland bestaat uit een visie op de toekomst van verkeer en vervoer in Zeeland tot 2028 en een programma met activiteiten voor de periode 2017-2019. Daarbij zijn de volgende speerpunten geformuleerd: Snelle en veilige hoofdverbindingen over de weg en per openbaar vervoer, een goede bereikbaarheid voor bedrijven, forenzen en de Zeeuwse havens, een netwerk voor toeristen en recreanten dat bijdraagt aan de beleving van Zeeland en het zorgen voor een goede bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen als zorg en onderwijs en de vernieuwde aanpak van verkeersonveiligheid. Daarnaast is met het Mobiliteitsplan Zeeland de wegencategorisering voor Walcheren vastgesteld. Met dit wegencategoriseringsplan wijzigen de verkeersstromen op Walcheren en zullen de verkeersstromen voor Domburg zich meer verplaatsen naar de zuidzijde.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

In april 2017 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) door de gemeente Veere vastgesteld. De aanleiding voor het opstellen van het GVVP is omgaan met verschillende vormen van dynamiek door toerisme, veranderende verkeersstromen, politiek, de mondiger wordende burger en groeiend gebruik van de elektrische auto- en fiets. De verkeersvisie staat beschreven in het GVVP en bestaat uit verschillende beleidsdoelstellingen. De stads en dorpskernen, die veel hinder ervaren van doorgaand auto-, vracht- en landbouwverkeer, dienen verkeersluwer te worden gemaakt door middel van een verkeerscirculatieplan. Daarnaast moeten er veilige kruispunten, voetgangersoversteken en schoolomgevingen worden gerealiseerd. De gemeente stimuleert lopen en fietsen door te zorgen voor goede loop- en fietsroutes en voldoende fietsparkeervoorzieningen. De autoparkeerplaatsen dienen zo veel mogelijk geconcentreerd te worden op parkeerterreinen aan de randen van de steden en kustdorpen. In de kernen van Domburg en Veere en dichtbij de duinovergangen wordt het parkeren gereguleerd om problemen te voorkomen. Er komen goede parkeerverwijzingen om zoekgedrag tegen te gaan

6.2 Onderzoek

Het voorliggende initiatief staat voor een uitbreiding van het parkeerterrein en het toewijzen van een deel van het plangebied als overloop-parkeerterrein. De vele ontwikkelingen in Domburg zorgen voor een verschuiving van de parkeercapaciteit. Met ontwikkelingen als het verplaatsen van de Albert Heijn, bebouwen van de Nijverheidsweg en de Roosjesweg verschuift de parkeerbalans. Onder aan de streep is er daarmee een tekort van 182 parkeerplaatsen. Het nieuwe parkeerterrein voorziet in 196 parkeerplaatsen waarmee het tekort aan parkeerplaatsen teniet wordt gedaan en de totale parkeerbalans voor Domburg op orde blijft. Daarnaast wordt er voorzien in een overloop-parkeerterrein voor circa 200 voertuigen. Dergelijke overloopterreinen (gelijk aan het overloopterrein aan de Dr. J.G. Mezgerweg) worden gebruikt als noodscenario voor die dagen dat de reguliere parkeercapaciteit van de verharde parkeerterreinen in Domburg onvoldoende is. Het overloop-parkeerterrein ontsluit via het bestaande parkeerterrein en komt uit op de Traverse.

Het verplaatsen van de parkeercapaciteit naar de rand van Domburg genereert normaal gesproken geen extra verkeersbewegingen. Het is immers geen extra parkeercapaciteit. Wel zal er een verschuiving ontstaan in de verkeersstromen in en rondom Domburg. Dit als gevolg van voornoemde ontwikkelingen zoals het verplaatsen van de Albert Heijn, maar ook de invulling van het nieuwe wegencategoriseringsplan Walcheren. Deze verschuiving betekent dat er meer verkeer aan de rand van Domburg wordt opgevangen en minder verkeer door de kern zal rijden. Dit sluit naadloos aan bij de provinciale en gemeentelijke doelstellingen en de wensen van de bewoners van Domburg. Om naar de toekomst een bestendig parkeersysteem te waarborgen is overloopparkercapaciteit aan de rand van de kern noodzakelijk. Dit om te voorkomen dat op de piekdagen de kern alsnog vol stroomt met zoekverkeer als de reguliere parkeerterreinen vol staan.

Het nieuwe parkeerterrein genereert dus geen nieuwe verkeersintensiteiten maar zorgt wel voor een zwaardere belasting van de Traverse. Uitgaande van een volledige bezetting betekent dit 392 extra voertuigbewegingen op de Traverse. De Traverse heeft een gebiedsontsluitende functie maar wordt op termijn een erftoegangsweg. We gaan dan ook uit van de laagste categorie erftoegangsweg. De totale capaciteit van deze weg is daarmee 6000 mvt/etmaal volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. De huidige intensiteit op de Traverse is ongeveer 1200. Zowel qua inrichting als verhouding tussen intensiteit en capaciteit geeft dit geen problemen.

Als we van het worst case scenario uitgaan worden op enkele dagen in het jaar alle 200 extra overloopparkplaatsen benut. Dit betekent twee voertuigbewegingen per parkeerplaats dus een totaal van 400 extra voertuigbewegingen op de piekdagen van het hoogseizoen. Ook dit geeft geen capaciteitsproblemen van de Traverse.

6.3 Conclusie

Vanuit het aspect mobiliteit gelden er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet in een verschuiving van de parkeercapaciteit naar de rand van de kern. Dit sluit aan bij het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan en bij de Wegencategorisering Walcheren uit het Mobiliteitsplan Zeeland dat is vastgesteld door de provincie. Het effect op het omliggende wegennet is, wegens spreiding van het verkeer, verwaarloosbaar.

2. Voor het plan is een berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd. Omdat de stikstofdepositie niet alleen onderdeel uitmaakt van het milieuaspect Luchtkwaliteit (paragraaf 9.5), maar ook van het onderdeel 'gebiedsbescherming' in paragraaf 7.2 Onderzoek en conclusie, wordt in paragraaf 7.2 een verwijzing naar paragraaf 9.5 opgenomen.
3. Gebleken is dat de paragraaf Archeologie 4.2 Onderzoek en conclusie op onderdelen onvolledig/onduidelijk is. De tekst wordt als volgt aangevuld/verduidelijkt/gewijzigd: *'Het plangebied ligt het deels binnen en deels buiten de komgrenzen van Domburg. Op grond van de gemeentelijke beleidsadvieskaart (zie afbeelding 4.1) is het plangebied, voor zover gelegen buiten de komgrenzen, aangeduid als een gebied met een hoge en middelhoge archeologische verwachting. Met het oog op een zorgvuldige belangenafweging moet voorafgaand aan bodemingrepen dieper dan 40 cm en met een oppervlak groter 500 m² in de vroegste fase van de planvorming een archeologisch bureauonderzoek worden uitgevoerd, eventueel in combinatie met een inventariserend veldonderzoek. Als de grond in een mate wordt geroerd dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is, is dit in een klein deel van het plangebied het geval. Om maatwerk te leveren als de plannen voor de aanleg van bijvoorbeeld de pumtrack worden uitgevoerd, en om te voorkomen dat onnodig het gehele gebied moet worden onderzocht is de geldende dubbelbestemming Waarde-Archeologie-3 opgenomen. Als dieper dan 40 cm zal worden gegraven of de oppervlakte van 500 m² wordt overschreden, zal in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning nader onderzoek noodzakelijk zijn. Het terrein waarop zich reeds jaar en dag het parkeerterrein van de gemeente bevindt, direct ten westen van het gemeentehuis, is op grond van eerder uitgevoerd onderzoek vrijgesteld van verdere onderzoeksverplichtingen en hiervoor geldt dan ook geen dubbelbestemming.'*

4. In de toelichting is op pagina 20 inzake de molenbiotoop de volgende tekst opgenomen: *'De regeling die hieraan gekoppeld is voorkomt dat binnen een afstand van 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, geen bebouwing wordt opgericht of beplanting wordt aangebracht met een hoogte die meer bedraagt dan 1/50 van de afstand van het bouwwerk tot het middelpunt van de molen; gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiel.'* Deze tekst is onjuist, voorkomen moet worden dat wél bebouwing wordt opgericht die de maximaal toegestane hoogte overschrijdt. Het woord 'geen' komt te vervallen.
5. De waterparagraaf wordt aangevuld, waarbij wordt aangegeven dat ten behoeve van de uitbreiding van het parkeerterrein, inclusief toeleidende voetpaden, 5355 x 75 mm = 402 m³ waterberging worden aangebracht. Deze berging wordt deels aangebracht door verbreding van de westelijk gelegen sloot en verbreding van de sloot gelegen parallel aan de Dr. Mezgerweg, eveneens in Domburg. Uiteraard zal deze waterberging in overleg met het waterschap Scheldestromen gerealiseerd worden, met inachtneming van de mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden.

Aanpassing verbeelding

Op de verbeelding zijn twee aanpassingen beoogd:

1. Een aanpassing van de plangrens tussen het gemeentehuis en het fietsenhok. Figuur 1 is het plangebied van het nu vast te stellen plan, figuur 2 het oorspronkelijke bestemmingsplan Kom Domburg. De plangrens, in de vorm van de bolletjeslijn, loopt in figuur 2 door het bouwvlak waar het fietsenhok en de klimaatinstallatie staan. Deze gebouwen zijn, zoals duidelijk zichtbaar op figuur 1, bij het nieuwe bestemmingsplan getrokken. Dit blijkt niet de meest logische planbegrenzing, deze bebouwing maakt immers deel uit van het gemeentehuis, en is niet openbaar. Een bestemming 'Verkeer' is dat in beginsel wel. Met het verleggen van de plangrens tot op het bouwvlak van de bestemming Maatschappelijk die aan het gemeentehuis is toegekend, verbetert de bestemmingslegging.



Figuur 1



Figuur 2

2. Direct ten zuiden van het blauwe vinkje op figuur 1 zijn twee rechthoekige vormen zichtbaar. Dit is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-camperplaatsen'. In de regels is opgenomen dat gebiedjes tevens zijn bedoeld voor camperparkeerplaatsen. Dit wekt verwarring, de suggestie lijkt te worden gewekt dat er een mogelijkheid is hier te overnachten, hetgeen zeker niet het geval is. Het parkeren van campers op andere plekken is ook niet expliciet uitgesloten. Er is dus geen sprake van een toegevoegde waarde door deze aanduiding. Voorgesteld wordt dan ook deze te schrappen.

Aanpassing regels

1. Als gevolg van het aanpassen van de verbeelding als hiervoor is voorgesteld, kan ook de bijbehorende regel in de bestemmingsomschrijving, te weten artikel 4.1 lid f worden geschrapt. De andere bepalingen worden hernummerd.
2. De volgende begripsbepalingen worden gewijzigd om beter aan te sluiten bij het oorspronkelijke bestemmingsplan of geschrapt, wegens het ontbreken van relevantie voor onderhavig bestemmingsplan.

Geschrapt worden:

1.15 bedrijf

een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, bewerken, installeren en verhandelen van goederen dan wel op het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als niet zelfstandig onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop c.q. levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.16 bedrijfsploeroppervlak (bvo)

de totale vloeroppervlakte van kantoren, winkels of bedrijven met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienst ruimten.

1.17 bedrijfswoning

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, welke slechts is bestemd voor bewoning door (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar noodzakelijk is, gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein.

1.21 Bevi-inrichtingen

bedrijven zoals bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.33 containervelden

al dan niet verharde percelen ten behoeve van de teelt van planten in potten.

1.42 inwoning

het (ondergeschikte) gebruik van een deel van een aanwezige woning voor de mantelzorg zonder dat daarbinnen (de mogelijkheid van) een nieuwe zelfstandige woning ontstaat.

1.44 kampeermiddel

niet als een bouwwerk aan te merken tenten, vouwwagens, kampeerauto's, caravans of hiermee gelijk te stellen onderkomens, die bestemd zijn voor recreatief nachtverblijf en waarbij de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.47 landschappelijke waarde

de aan een gebied toegekende waarde, wat betreft het waarneembare deel van het aardoppervlak, welke waarde wordt bepaald door de herkenbaarheid en identiteit van de onderlinge samenhang en beïnvloeding van niet-levende en levende natuur.

1.48 landschaps- en natuurdeskundige

een door het bevoegd gezag aan te wijzen onafhankelijke deskundige of onafhankelijke commissie van deskundigen op het gebied van landschap en natuur.

1.52 natuurwaarde

een aan een gebied toegekende waarde in verband met de aanwezige flora en fauna.

1.57 pension

een gebouw, bestemd om gelijktijdig door meerdere gezinnen of daarmee gelijk te stellen groepen van personen te worden gebruikt voor verblijfsrecreatie.

1.60 samenhangend straat- en bebouwingsbeeld

- a. een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- b. een goede hoogte-/breedteverhouding tussen de bebouwing onderling;
- c. een samenhang in bouwvorm / architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is;
- d. de cultuurhistorische samenhang van de omgeving.

1.63 verkoopvloeroppervlak (vvo)

de verkoopruimte, dat wil zeggen de voor het winkelend publiek toegankelijke ruimte van een detailhandelsbedrijf, inclusief de etalages en de ruimte achter de toonbanken en kassa's.

1.66 wgh- inrichtingen

bedrijven als genoemd in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.

1.67 twee-aaneen gebouwde woningen

woning welke aan één zijde middels het hoofdgebouw met een andere woning of ander gebouw is verbonden.

Gewijzigd wordt:

1.49 mantelzorg:

de zorg bij het dagelijks functioneren, die vrijwillig en onbetaald wordt verleend door gezinsleden, buren of vrienden aan personen die – door welke oorzaak dan ook – vrij ernstige fysieke, verstandelijke of psychische beperkingen hebben;

in

1.49 mantelzorg:

intensieve zorg of ondersteuning, die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt geboden aan een hulpbehoevende, ten behoeve van zelfredzaamheid of participatie, rechtstreeks voortvloeiend uit een tussen personen bestaande sociale relatie, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten voor elkaar overstijgt, en waarvan de behoefte met een verklaring van een huisarts, wijkverpleegkundige of andere door de gemeente aangewezen sociaal-medisch adviseur kan worden aangetoond (tekst overeenkomstig de definitie in het Besluit omgevingsrecht);

3. De resterende begripsbepalingen worden dienovereenkomstig vernummerd.