



gemeente Loon op Zand

BESTEMMINGSPLAN “GASTHUISSTRAAT 77”

- **BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN**

Vastgesteld in de vergadering van de raad van de gemeente Loon op Zand van 6 juni 2013

1. INLEIDING

Het bestemmingsplan "Gasthuisstraat 77" heeft als doel de bouw van zeven grondgebonden woningen mogelijk te maken. Het plangebied ligt op de hoek van de Gasthuisstraat en de Julianastraat te Kaatsheuvel.

Het ontwerpbestemmingsplan "Gasthuisstraat 77" met de daarbij behorende stukken heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van donderdag 31 januari 2013 tot en met woensdag 13 maart 2013 voor iedereen ter inzage gelegen in de Gemeentewinkel, Nieuwe Markt 5 in Kaatsheuvel. Tijdens deze termijn was het voor iedereen mogelijk om mondeling of schriftelijk een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeenteraad kenbaar te maken.

2. ZIENSWIJZEN

2.1 Ontvangen zienswijzen

Van de volgende (rechts)personen zijn zienswijzen ontvangen:

Naam en adres	Datum ontvangst
Reclamant 1	8 maart 2013

De zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen en wordt daarom inhoudelijk behandeld.

2.2 Samenvatting en beantwoording zienswijze

In de onderstaande tabel is de ontvangen zienswijze samengevat en geeft de gemeente een reactie op deze zienswijze. Vervolgens worden de conclusies aangegeven en de eventuele gevolgen voor het bestemmingsplan.

2.2.1 Reclamant 1

	Samenvatting	Reactie
a.	De eerder aangevoerde bezwaren blijven gehandhaafd.	De eerder ingekomen inspraakreactie hebben wij becommentarieerd in het Eindverslag Inspraakprocedure. Bij de nu ingekomen zienswijze blijven de aangevoerde punten gehandhaafd. Onze reactie op de ingekomen zienswijze wordt hieronder weergegeven.
b.	De insprekers verwachten dat de waarde van de woning vermindert en het woongenot verslechtert door de bouw van de 7 woningen.	Er is sprake van een ontwikkeling in stedelijk gebied. Hierdoor verandert de situatie weliswaar, maar ons inziens wordt de situatie niet in zodanige mate verslechterd dat alleen al daarom van de ontwikkeling afgezien zou moeten worden. Wij zijn dan ook van mening dat er geen grond bestaat voor de verwachting dat de waardedaling zodanig zal zijn dat wij bij de afweging van belangen hieraan een groter gewicht moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het bouwplan zijn gemoeid. Indien waardevermindering van de woning

		verwacht wordt door verslechtering van het woongenot kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek om vergoeding tot planschade ingediend worden. Dit artikel dient voor situaties waarin een besluit kan leiden tot schade voor derden.
c.	Door de bouw van de woningen wordt het vrije uitzicht belemmerd en is er veel minder zon in de tuin.	Met de realisatie van de woningen wordt de bebouwingsstructuur in de Julianastraat verder voortgezet (twee bouwlagen met kap en een verspringende rooilijn en oriëntatie op de straat). Er is sprake van een situatie die niet ongebruikelijk is in een woonomgeving. Wat betreft het vrije uitzicht kan gesteld worden dat de bebouwing weliswaar dichterbij komt, maar als gevolg daarvan wijzigt het zicht vanuit de tuin slechts beperkt. Door de situering van de boerderij, erfbeplanting, de bebouwing op het achterterrein van Gasthuisstraat 69 en de aanwezige erfafscheidingen is in de huidige situatie al geen sprake van een vrij uitzicht. Daarnaast worden met de op 20 september 2012 vastgestelde beheersverordening planologisch mogelijkheden geboden voor bijgebouwen met een maximale bouwhoogte van 4,5 meter. Deze kunnen op de perceelsgrens gesitueerd worden. Ook voor wat betreft bezonning geldt dat de huidige planologische mogelijkheden met de nieuwe mogelijkheden vergeleken moeten worden. In beide situaties zijn tot op de erfgrans bijgebouwen mogelijk met een maximale goothoogte van 3 meter en zijn erfafscheidingen met een hoogte van 2 meter toegestaan. Deze bepalen grotendeels de schaduw in de tuin van de insprekers en daarmee is slechts sprake van een beperkt verschil.
d.	Er is nu al te weinig parkeergelegenheid en dit probleem wordt met de ontwikkeling van de woningen alleen maar groter.	De eventuele parkeerproblematiek in de omgeving staat los van dit project en kan niet op dit project afgewikkeld worden. Wel geldt als uitgangspunt dat de parkeerproblematiek niet verder toeneemt. Daarom dient de parkeerbehoefte die de nieuw te bouwen woningen met zich meebrengt zoveel mogelijk op eigen terrein gerealiseerd en dient voldaan te worden aan de gemeentelijke parkeernormen en reductiecijfers.

		In de indicatieve verkaveling bedraagt de parkeerbehoefte $7 * 1,9 = 13,3$ parkeerplaatsen. Met toepassing van de reductiecijfers worden 5,8 parkeerplaatsen op eigen terrein en 8 parkeerplaatsen aan de westzijde van de straat in de openbare ruimte gerealiseerd. Daarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. Het blijft mogelijk om aan de oostzijde van de straat langs de weg te parkeren, zodat daadwerkelijk gesproken kan worden van een toevoeging van de 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
e.	Toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot meer overlast en luchtvervuiling.	De toename van verkeer is zeer beperkt. In de Julianastraat worden vier woningen toegevoegd. Uitgaande van de gemeentelijke verkeerstellingen (zie akoestisch onderzoek) en de verkeersgeneratie vanuit de nieuwe woningen (circa 7 verkeersbewegingen per woning) neemt de etmaalintensiteit toe van 1762 naar 1790 voertuigen per etmaal. Er is dan ook sprake van slechts een beperkte toename (circa 2%). Deze conclusie kan vanuit verschillende invalshoeken gemotiveerd worden: 1. In de Wet geluidhinder is sprake van gevolgen elders wanneer de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer als gevolg van de ontwikkeling. Van een dergelijke toename is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer. Met een verwachte toename van circa 2% wordt ruimschoots onder deze norm gebleven. 2. Volgens de wegcategorisering van het CROW is de Julianastraat aan te duiden als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Voor deze wegen wordt een verkeersintensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen acceptabel geacht. De verwachte intensiteit aan de Julianastraat blijft daar ruimschoots onder. Wat betreft luchtvervuiling is de wettelijke grondslag en toetsing opgenomen in paragraaf 5.3 van de toelichting. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.