

Antwoordnotitie ontwerp wijzigings- en uitwerkingsplan Noorderpolder II, deelgebied De Velden, fase 3

1. Inleiding

Het ontwerp wijzigings- en uitwerkingsplan 'Noorderpolder II, deelgebied De Velden, fase 3' heeft van 11 september tot en met 23 oktober 2023 ter inzage gelegen in het gemeentehuis en was digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode heeft iedereen schriftelijk of mondeling zienswijzen naar voren kunnen brengen op het ontwerp wijzigings- en uitwerkingsplan. Er zijn 4 zienswijzen naar voren gebracht. Deze zienswijzen zijn na een complete beoordeling, samengevat, beantwoord en van een conclusie voorzien. In de conclusie is opgenomen of en zo ja op welke wijze het college van burgemeester en wethouders het ontwerp wijzigings- en uitwerkingsplan heeft aangepast. Tenslotte is er een opsomming toegevoegd van de ambtshalve aanpassingen die in het vastgestelde bestemmingsplan zijn verwerkt.

2. Zienswijzen

De volgende personen en organisaties hebben een zienswijze naar voren gebracht:

Z-1 indiener zienswijze 1

Zaaknr: 975561

Samenvatting

Verkeer en geluid

Ondanks de uitkomsten van het akoestisch onderzoek zal er wel een verschil in geluid en toename van de verkeersbewegingen op de Korte Blokweg ontstaan. Een uitwerking van het waarborgen van de verkeersveiligheid ontbreekt. De indiener van de zienswijze vraagt zich bovendien af of de berekeningen wel kloppen.

Gedurende een periode van 10-12 jaar zal er intensief gebouwd gaan worden met het daarbij horende zware bouwverkeer. Een onderbouwing van de te verwachten bouwtransportbewegingen ontbreekt.

De gemeente en projectontwikkelaar moeten nieuwe en duidelijkere afspraken maken over het bouwverkeer en vooral de niet gerelateerde bewegingen tot nul reduceren. De oude huizen aan de Korte Blokweg zijn kwetsbaar. De uitbreiding van Noorderpolder fase 3 zal zeer waarschijnlijk schade aan de woning van de indiener van de zienswijze tot gevolg hebben.

Beantwoording

Waarborgen verkeersveiligheid

De Korte Blokweg is een bestaande weg, die niet binnen het gebied van dit wijzigings- en uitwerkingsplan valt. De weg is geschikt om de toename van het aantal verkeersbewegingen goed en veilig aan te kunnen.

Een eventuele benodigde of gewenste aanpassing van de weg om de toename van het verkeer veilig aan te kunnen, is een uitvoeringsaspect dat in beginsel geen rol speelt bij de ruimtelijke keuzes in dit wijzigings- en uitwerkingsplan. Een uitwerking van de verkeersveiligheid hoeft dan ook niet in de toelichting op het plan opgenomen te worden.

Uiteraard is een verkeersveilige inrichting van de weg wel van groot belang. In dat kader wordt de inrichting van de Korte Blokweg aangepast. Zo is de realisatie van snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau's op de aansluiting met zijwegen) voorzien om naleving van het snelheidsregime af te dwingen. Ook voorziet de herinrichting in de realisatie van een trottoir om voetgangers een veilige plek op de weg te bieden. Het wegprofiel met een wegbreedte van 5,5 meter faciliteert verder het veilig onderling passeren van weggebruikers.

Geluid

In het akoestisch onderzoek is voor de Korte Blokweg uitgegaan van een maximum snelheid van 30 km/u en voor de lange Blokweg van 50 km/u. In het onderzoek zijn de gevolgen voor het geluid vanwege de toename van het wegverkeer doorgerekend. Die toename van het verkeer leidt tot meer geluid, alleen in vergelijking met het geluid dat het huidige verkeer veroorzaakt, is de toename van het geluid erg beperkt, zo blijkt uit het onderzoek.

Dat de maximum snelheid op de Korte Blokweg formeel gezien ingaat op ongeveer 17 meter na het verlaten van de rotonde, doet niets aan de uitkomsten van het onderzoek af. Het is namelijk niet realistisch dat het verkeer voor deze kleine afstand de snelheid opvoert tot boven de 30 km/u, terwijl het verkeersbord met de maximum snelheid van 30 km/u bij het verlaten van de rotonde al duidelijk te zien is. Bovendien bevindt zich in dat weggedeelte ook nog een voetgangersoversteekplaats. Ook voor de andere rijrichting geldt dat het verkeer dat nog op de Korte Blokweg rijdt niet in die laatste meters voor de rotonde de snelheid opvoert. Het einde van de 30 km-zone bevindt zich vlak voor de rotonde waarbij in dat deel dus nog een voetgangersoversteekplaats gepasseerd wordt.

Het akoestisch onderzoek dat voor dit plan is opgesteld geeft dus een goed beeld van de gevolgen van het plan voor het geluid van het wegverkeer op de woningen in de omgeving.



De betreffende weggedeelte tussen de rotonde en het met de dubbele streep aangeduide begin/einde van de 30 km-zone

Bouwtransportbewegingen en schade door bouwverkeer

Net als bij het hiervoor opgenomen punt over de verkeersveiligheid, geldt dat een wijzigings- en uitwerkingsplan niets vastlegt over bouwtransportbewegingen. Met het vaststellen van het wijzigings- en uitwerkingsplan wordt het mogelijk gemaakt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen verleend kan worden. In het kader van een vergunningaanvraag gelden er voor het bouwen wettelijke eisen aan een aantal aspecten zoals aan de omgevingsveiligheid. Mochten we bij een toekomstige vergunningaanvraag op grond van dit plan inschatten dat omgevingsveiligheid in geding is, kunnen we in dat kader nadere eisen gaan stellen.

Verder moet de bouwende partij er natuurlijk van alles aan doen om te voorkomen dat er door de bouwwerkzaamheden schade ontstaat aan bijvoorbeeld bezittingen van anderen. Dit ziet op de relatie tussen de bouwende partij en de eigenaren van de woningen in de omgeving, de gemeente heeft daar in het kader van een ruimtelijk besluit zoals dit wijzigings- en uitwerkingsplan in beginsel geen rol in. Hoewel de ontwikkelaar er niet van uit gaat dat er schade ontstaat tijdens de bouwwerkzaamheden, kan dat onverhoopt natuurlijk toch gebeuren. We hebben begrepen dat de ontwikkelaar de woning van de indiener bouwkundig heeft opgenomen om zodoende eventuele schade veroorzaakt door het bouwen vast te kunnen stellen.

Wij begrijpen de zorgen, maar er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat het bouwen van de woningen niet mogelijk is zonder schade te berokkenen aan woningen in de omgeving.

Voor wat betreft de huidige transportbewegingen over de Korte Blokweg en Lange Blokweg, zijn wij als gemeente en ook de ontwikkelaar met de omgeving in gesprek over allerlei aspecten rondom dit

woningbouwproject. Hoewel de het gebruik van de gronden in de huidige situatie geen onderdeel van uitmaken van het plan, hebben we het in de gesprekken natuurlijk ook over de gevolgen van de huidige situatie.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Z-2 indiener zienswijze 2

Zaaknr: 979729

Samenvatting

Water

De sloot aan de westzijde die overgaat in een duiker loopt onder het perceel van indiener door en valt buiten het te ontwikkelen plangebied. Er zal een toename van het water afkomstig uit het ontwikkelingsgebied zijn die door de duiker zal moeten worden afgevoerd. Dit is en blijft dit een onwenselijke situatie, waarbij de gevolgen voor de indiener in geval van calamiteit niet voldoende duidelijk/acceptabel zijn.

Er wordt onvoldoende rekening wordt gehouden met de veranderende hoogteligging van het westelijk deel van het te ontwikkelen plangebied grenzend aan het perceel van de indiener, waardoor mogelijk water overlast kan ontstaan. De plannen voorzien niet in een maximale maaiveldhoogte of hoogteligging verschil ten aanzien van aanpalende percelen. Deze hoogte zou beter gedefinieerd moeten zijn om eventuele water overlast te voorkomen.

Hoogte woningen

De woningen die aangrenzend aan het perceel van de indiener van de zienswijze gebouwd kunnen worden, mogen een stuk hoger zijn dan de woning van de indiener. Verzocht wordt om de hoogte van de woningen of de afstand tussen de bestaande woning en de nieuwe woningen te herzien.

Geluid

De geluidbelasting op de woning van de indiener moet zowel tijdens de bouw als na de realisatie van de woningen teruggebracht worden tot de gestelde normen of grenswaardes. Er moet onderzoek worden gedaan zodat tijdelijke of definitieve maatregelen genomen kunnen worden.

Verkeersveiligheid

De huidige indeling van de Korte Blokweg volstaat niet om de verwachte 30 km/uur snelheid te handhaven. De wijzigingsplannen voorzien niet in de herontwikkeling van de Korte Blokweg. Het is niet duidelijk hoe de verkeersveiligheid op de Korte Blokweg wordt geborgd.

Bouwtransportbewegingen en schade door bouwverkeer

Buiten dat er in fases een toename van bestemmingsverkeer plaats gaat vinden, gaat er wederom een grote toename van (zwaar) bouwverkeer plaats vinden. Hoe gaan alle betrokken partijen er voor zorgen dat de verkeersoverlast tot een minimum beperkt gaan worden en schade aan woning en bijgebouwen voorkomen gaat worden?

Bodem

Uit de plannen blijkt niet duidelijk wat de samenstelling is van de ondergrond. De woning van de indiener staat op een zandplaat, op staal gefundeerd. De bouwwerkzaamheden kunnen grote consequenties hebben op de stabiliteit van de zandondergrond waarop de woning gebouwd is.

Beantwoording

Water

De gronden die grenzen aan de bestaande sloot liggen in de huidige situatie al met afschot naar de sloot toe. Het hemelwater afkomstig vanaf de voorzijde van de te bouwen woningen, voortuinen en wegen die in de strook liggen waar het water nu nog afstroomt naar de bestaande sloot, wordt in de nieuwe situatie met afschot afgevoerd naar de zuidelijk te graven watergang. Het plan heeft dus geen negatieve invloed op de bestaande watergang bij de woning van indiener. Er is juist rekening gehouden met de hoogteligging (afschot naar de nieuw te graven waterpartij) om altijd een bovengrondse afvoer te realiseren richting oppervlaktewater van de te graven watergang.

Hoogte

Grenzend aan de achterzijde van het perceel van de indiener willen we in dit plan woningen mogelijk maken die bestaan uit 2 tot 3 bouwlagen met een plat dak. Dit is ook zo opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Aan de opzet dat hier woningen tot 3 bouwlagen mogelijk worden gemaakt, daar willen we aan vasthouden. Voor het bouwen van de woningen is het echter inderdaad niet nodig om in dit plan een maximale hoogte van 11,5 meter op te nemen. Naar aanleiding van deze zienswijze passen wij de maximale hoogte in het plan dan ook aan.

In het plan nemen we een maximale hoogte van 10,5 meter op, gemeten vanaf het *huidige* maaiveldhoogte van de gronden. Hoewel de beoogde woningen met 3 bouwlagen in de praktijk een hoogte zullen krijgen van circa 9,5 meter, is een marge in de maximale hoogte nodig omdat de gronden voorafgaand aan de bouw iets opgehoogd gaan worden onder meer ten gunste van de waterhuishouding in het gebied (zie de beantwoording hiervoor op de zienswijze over de gevolgen voor het water).

Deze hoogte van de woningen in het wijzigings- en uitwerkingsplan is daarmee vergelijkbaar met de maximale toegestane hoogtes van de woningen aan de Lange Blokweg en de Korte Blokweg. De hoogte van die woningen mag volgens het daar geldende bestemmingsplan maximaal 10 meter bedragen.

Geluid

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de toename van het verkeer en daarmee gepaard gaande gevolgen voor het geluid van het wegverkeer geen wettelijke normen overschrijdt. Wel blijkt dat er mogelijk binnen in één woning sprake is van een weliswaar beperkte, maar een 'hoorbare' toename van het geluid. Een verder onderzoek naar de gevolgen voor de 'binnenwaarde' in die woning is inmiddels gestart, zo nodig worden door de ontwikkelaar – in afstemming met de indiener – maatregelen genomen om de toename van het geluid in de verblijfsruimten van de woning ongedaan te maken.

Verkeersveiligheid

De Korte Blokweg is een bestaande weg, die niet binnen het gebied van dit wijzigings- en uitwerkingsplan valt. De weg is geschikt om de toename van het aantal verkeersbewegingen goed en veilig aan te kunnen.

Een eventuele benodigde of gewenste aanpassing van de weg om de toename van het verkeer veilig aan te kunnen, is een uitvoeringsaspect dat in beginsel geen rol speelt bij de ruimtelijke keuzes in dit wijzigings- en uitwerkingsplan. Een uitwerking van de verkeersveiligheid hoeft dan ook niet in de toelichting op het plan opgenomen te worden.

Uiteraard is een verkeersveilige inrichting van de weg wel van groot belang. In dat kader wordt de inrichting van de Korte Blokweg aangepast. Zo is de realisatie van snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau's op de aansluiting met zijwegen) voorzien om naleving van het snelheidsregime af te dwingen. Ook voorziet de herinrichting in de realisatie van een trottoir om voetgangers een veilige plek op de weg te bieden. Het wegprofiel met een wegbreedte van 5,5 meter faciliteert verder het veilig onderling passeren van weggebruikers.

Bouwtransportbewegingen en schade door bouwverkeer

Net als bij het hiervoor opgenomen punt over de verkeersveiligheid, geldt dat een wijzigings- en uitwerkingsplan niets regelt over bouwtransportbewegingen. Met het vaststellen van het wijzigings- en uitwerkingsplan wordt het mogelijk gemaakt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen verleend kan worden. In het kader van een vergunningaanvraag gelden er voor het bouwen wettelijke eisen aan een aantal aspecten zoals de omgevingsveiligheid. Mochten we bij een aanvraag op grond van dit plan inschatten dat omgevingsveiligheid in geding is, kunnen we in dat kader nadere eisen gaan stellen.

Verder moet de bouwende partij er natuurlijk van alles aan doen om te voorkomen dat er door de bouwwerkzaamheden schade ontstaat aan bijvoorbeeld bezittingen van anderen. Dit ziet echter op de relatie tussen de bouwende partij en de eigenaren van de woningen in de omgeving, de gemeente heeft daar in het kader van een ruimtelijk besluit zoals dit wijzigings- en uitwerkingsplan in beginsel geen rol in. Hoewel de ontwikkelaar er niet van uit gaat dat er schade ontstaat tijdens de bouwwerkzaamheden, kan dat onverhoopt natuurlijk toch gebeuren. We hebben begrepen dat de ontwikkelaar de woning van de indiener bouwkundig heeft opgenomen om zodoende eventuele schade veroorzaakt door het bouwen vast te kunnen stellen.

Wij begrijpen de zorgen, maar er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat het bouwen van de woningen niet mogelijk is zonder schade te berokkenen aan woningen in de omgeving.

Voor wat betreft de huidige transportbewegingen over de Korte Blokweg en Lange Blokweg, wij als gemeente en ook de ontwikkelaar zijn met de omgeving in gesprek over allerlei aspecten rondom dit woningbouwproject. Hoewel de het gebruik van de gronden in de huidige situatie geen onderdeel van uitmaken van het plan, hebben we het in de gesprekken natuurlijk ook over de gevolgen van de huidige situatie.

Bodem

Naast allerlei wettelijke eisen die gelden omtrent omgevingsveiligheid, moet een bouwende partij er ook gelet op de bodemsamenstelling alles aan doen om schade aan bezittingen van anderen te voorkomen. Er is in dit geval geen aanleiding om aan te nemen dat er vanwege de bodemsamenstelling niet kan worden gebouwd zonder schade te veroorzaken.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De maximale hoogte van de woningen gelegen in het bouwvlak grenzend aan de achtertuinen van de bestaande woningen aan de Lange Blokweg en Korte Blokweg wordt aangepast. In plaats van maximaal 11,5 meter hoog, mogen deze woningen maximaal 10,5 meter hoog worden.

Z-3 indiener zienswijze 3

Zaaknr: 981790

Samenvatting

Situering appartementen

Het woongenot gaat door de komst van het appartementencomplex achteruit. De gemeente geeft aan dat de appartementen niet langs de Korte Blokweg kunnen komen, omdat dan een harde afbakening van de stad ontstaat. Dat is meten met twee maten, het gemeentehuis is ook geen zachte afbakening. Appartementen aan de kant van de Korte Blokweg vormen ook een mooie afsluiting van de wijk. Door de hoogte van 12,5 meter van de appartementen op een afstand van 57 meter van de woning van de indiener, kan vanuit de woning niet meer gekeken worden naar de lucht. Indiener vindt een situering van de appartementen aan de Korte Blokweg beter, de nieuwe bewoners hebben dan ook mooi zicht op de polder.

Inspelen op woningmarkt

De bewering dat er met de appartementen ingespeeld wordt op de huidige woningmarkt, vindt de indiener ook geen argument. De woningen worden te duur en gaan gekocht worden door mensen van buiten het eiland, van doorstroming is dan geen sprake.

Beantwoording

Situering appartementen

Een viertal appartementengebouwen willen we aan de overzijde van de woningen aan de Watergang realiseren. In de beantwoording van de inspraakreactie van de indiener hebben we beschreven waarom gekozen is voor de stedenbouwkundige opzet van dit plan. Wij blijven van mening dat met deze opzet sprake is van een betere stedenbouwkundig kwaliteit. Naar aanleiding van de eerder ingediende inspraakreacties is de notitie 'Positie van de appartementen in het stedenbouwkundig plan De Velden – Zierikzee' opgesteld, deze nemen we ook weer als bijlage bij deze antwoordnotitie op.

Met de te realiseren woningen en appartementen in de laatste fase van Noorderpolder – De Velden willen we de bescheidenheid van de overgang naar het bestaande landschap verder te versterken. Deze stadsrand vraagt niet om een statement in de bebouwing, een harde overgang, maar juist om een versterking van het groene beeld van de stad in de polder. Het stedenbouwkundig plan speelt hier op in door in de richting van het open landschap te kiezen voor aflopende bouwhoogtes, bescheidenheid in architectuur en grondgebonden woningen in een groene setting aan de noordelijke rand te plaatsen. Maar er zijn meer redenen om de appartementen niet aan de noordkant te situeren. De compacte bouwwijze van appartementen, leidt tot veel open ruimte tussen de gebouwen. Hiermee ontstaat voor alle omliggende bestaande en nieuwe bebouwing een gunstigere ruimtebeleving met belangrijke doorzichten van en naar de waterpartij. De tussenruimte wordt bovendien ingevuld als een openbare, groene ruimte. Dit alles heeft een essentiële meerwaarde voor de woonkwaliteit en de maatschappelijke cohesie in de wijk. Bij dezelfde compacte bouwwijze maar dan aan de Korte Blokweg, zouden de voordelen van de ruimtebeleving en de doorzichten in het plangebied grotendeels teniet worden gedaan. De royale, groene tussenruimten tussen de appartementen zorgen daar niet meer voor het effect van een ruim opgezette wijk. De stedenbouwkundige kwaliteit van het plan zou te veel verslechteren.

Het situeren van appartementen aan Korte Blokweg is zoals hiervoor onderbouwd geen betere oplossing. Ook het verschuiven van de appartementen verder weg van woningen aan de Watergang heeft te grote nadelen. De afstand van de appartementen en woningen aan de Watergang bedraagt nu minimaal ca 57, de afstand tussen de appartementen tot de nieuwe woningen in plangebied is met een afstand van ca 30-35 meter al stuk kleiner. Situering van de appartementen nog verder richting de nieuwe woningen zou de ruimtebeleving te veel verslechteren.

In de zienswijze is verder een vergelijk gemaakt met het gemeentehuis. De indiener vindt het gemeentehuis ook geen zachte afbakening met het landelijk gebied. De verschillen tussen het woongebied Noorderpolder en het gebied waarbinnen het gemeentehuis is gebouwd zijn echter groot dat een vergelijking niet opgaat. Het gemeentehuis is onderdeel van de zogenoemde groene centrumschil rond Zierikzee (zie de structuurvisie Zierikzee 2030) In de structuurvisie staat dit gebied als volgt omschreven (blz. 12 van de structuurvisie):

“Latere uitbreidingswijken, Poortambacht en Noorderpolder, zijn op een grotere en meer respectvolle afstand van de binnenstad gelegd. Hierdoor ligt er een herkenbare groene schil rond het centrum en is het zicht op het stadssilhouet en de vesting van Zierikzee voor een groot deel bewaard gebleven. De groene schil of centrumschil is nu een gebied waar maatschappelijke voorzieningen gevestigd zijn, zoals scholen, zorginstellingen, sportvoorzieningen en dagrecreatieve voorzieningen. Ook de grote parkeerterreinen liggen in dit gebied. De verhouding tussen schaal en maat van gebouwen en de open groene ruimte zorgt ervoor dat dit gebied als een groene campus herkenbaar is in de ruimtelijke opbouw van de stad.”

De bouwhoogtes in de groene centrumschil (naast het gemeentehuis bijvoorbeeld ook het Pieter Zeeman Lyceum en het zorgcomplex Borrendamme) liggen aanmerkelijk hoger dan aan de rand van de woongebieden. Dit heeft met de functies en de verhoudingen tussen groen en gebouwen te maken.

“Het stedelijk groen concentreert zich in een ruime schil rond de binnenstad, de groene centrumschil. Dit gebied heeft de uitstraling van een stadspark waarin losse, grootschalige gebouwen liggen voor overwegend algemeen maatschappelijke functies.” (blz. 15 van de structuurvisie)

Inspelen op de woningmarkt

Uit de behoefte-onderzoeken blijkt dat er zeker een lokale vraag is naar levensloopgeschikte woningen, waaronder appartementen vallen, in lagere, maar ook in middeldure en duurdere prijsklassen.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Z-4 indiener zienswijze 4 (bewonersvereniging i.o. “Voor het Blok”)

Zaaknr: 981935

Samenvatting

De bewonersvereniging geeft aan zeer content te zijn met het voorliggend plan. Wel wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen van het plan voor de omgeving.

Verkeersdruk en geluidshinder op de Lange Blokweg

Het geluidsonderzoek heeft gerekend met achterhaalde gegevens en de conclusie dat er geen overschrijding van de maximale geluidbelasting van 48 dB ontstaat, is onjuist. In het ontwikkelplan is geen verzoek tot vaststelling of herziening van een hogere grenswaarde dat noodzakelijk is bij het overschrijden van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Het akoestisch onderzoek moet aangepast te worden aan de meest recente gegevens, zowel in getallen als in regelgeving. Dan pas ontstaat er een realistisch beeld en wordt er recht gedaan aan de bestaande bewoners van de Lange Blokweg.

Verkeersveiligheid op de Korte Blokweg

Naar de mening van de bewonersvereniging is de ontwikkeling van de Noorderpolder II, deelgebied De Velden, fase 3 onlosmakelijk verbonden met de herinrichting van de Korte Blokweg. Het voornemen is om de Korte Blokweg in te richten als een 30 km/h weg zonder vrijliggend fietspad. Dit wijkt weinig af van de huidige situatie waar veel te snel gereden wordt. Het is te voorzien dat de geparkeerde auto's langs de Korte Blokweg veelvuldig zullen draaien om in westelijke richting weg te rijden. Dit zal extra verkeersonveilige situaties creëren. Een toekomst gerichte inrichting van de parkeervakken langs de Korte Blokweg zal moeten voorzien in voldoende ruimte voor elektrische laadpalen. De hiervoor benodigde ruimte mag geen hinder zijn voor een verkeersveilige inrichting van de Korte Blokweg. Daar lijkt nu onvoldoende ruimte voor.

Hinder bouwverkeer

De planperiode zal circa 10jaar zijn. Gedurende deze periode zal er een behoorlijke overlast zijn voor de aanwonenden van de Lange Blokweg en Korte Blokweg. Voorgesteld wordt om de afwikkeling van het bouwverkeer via de Kadeweg te laten lopen.

Maaiveldhoogte

Door de ontwikkeling van de Noorderpolder I, deelgebied De Velden, fase 1 is wateroverlast ontstaan bij een aantal huizen aan de Lange Blokweg. Oorzaak hiervan is het hoger aanleggen dan de oorspronkelijke maaiveldhoogte. Hierdoor achten wij het van extra belang dat er een zorgvuldige afweging komt welke hoogte van het maaiveld of grondslag aangehouden wordt. Met name bij de bestaande bebouwing aan de Korte Blokweg is het van belang dat de hoogte van de nieuwbouw niet extra verhoogd wordt.

Waterhuishouding

Het slootje aan de achterkant van de huizen aan de Lange Blokweg geeft onvoldoende waarborg dat er geen wateroverlast plaats vindt vanuit het ontwikkelingsgebied de Noorderpolder. Daarom is een afgewogen waterhuishouding van groot belang, zeker ook gezien het hiervoor aangedragen aspect over de hoogte van het maaiveld.

Overlast door depot van de aannemer

Het gronddepot van de aannemer, halverwege de Korte Blokweg, zorgt regelmatig voor behoorlijk overlast. De transportbewegingen hierbij zijn geen onderdeel van het onderliggen plan. Als door de vorderingen van de bouw van de woningen het depot wordt verplaatst richting de Lange Blokweg, dan neemt de overlast voor meerdere jaren toe. Gevraagd wordt om overleg om te zoeken naar een oplossing.

Beantwoording

Verkeersdruk en geluidshinder op de Lange Blokweg

Het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het ontwerp is openomen, heeft gebruik gemaakt van verkeersstellingen uit de zomerperiode van 2019. De aantallen uit dit onderzoek op de verschillende wegvakken sloten onderling goed op elkaar aan. Ook sloten de aantallen aan op de tellingen uit het weginformatiesysteem van de provincie. Uit een telling enkel op één punt aan de Lange Blokweg begin 2023 volgde een fors hogere verkeersintensiteit. Er zou in een periode van ruim drie jaar sprake zijn van een toename van het aantal verkeersbewegingen zijn van meer dan 50%. Voor deze toename is geen eenduidige verklaring (zoals bijvoorbeeld een technische meetfout of omleidingsroutes in de nabije omgeving die tot hogere aantallen leiden) en de tellingen sluiten ook niet aan op het actuele weginformatiesysteem. De uitkomsten van de telling uit begin 2023 lijken dan ook voor wat betreft het aantal verkeersbewegingen niet bruikbaar als uitgangspunt voor een akoestisch onderzoek naar de gevolgen van dit plan.

Desondanks hebben we opnieuw tellingen laten uitvoeren, niet alleen op hetzelfde punt aan de Lange Blokweg, maar op nog 4 wegvakken in de omgeving. De uitkomsten van deze tellingen sluiten wel aan op eerdere tellingen op de Lange Blokweg en aansluitende wegvakken en op het weginformatiesysteem.

De recente tellingen geven aan dat de tellingen uit 2019 de situatie correct inschatten en soms zelfs een lagere verkeersintensiteit geven dan de tellingen uit 2019. Het akoestisch onderzoek geeft dan ook een goed beeld van de gevolgen van het plan voor het geluid van het wegverkeer op de woningen in de omgeving. Voor de vaststelling van een hogere waarde bestaat ook zeker geen enkele aanleiding.

Verkeersveiligheid op de Korte Blokweg

Het gevolg van de ontwikkeling op de verkeersveiligheid op de Korte Blokweg betreft een uitvoeringsaspect dat in beginsel geen rol speelt bij de ruimtelijke keuzes in dit wijzigings- en uitwerkingsplan. Een uitwerking van de verkeersveiligheid hoeft dan ook niet in de toelichting op het plan openomen te worden. De Korte Blokweg is geschikt om de toename van het aantal verkeersbewegingen goed en veilig aan te kunnen.

Uiteraard is een verkeersveilige inrichting van de weg wel van groot belang. In dat kader wordt de inrichting van de Korte Blokweg ook nog aangepast: Zo is ook de realisatie van snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau's op de aansluiting met zijwegen) voorzien om naleving van het snelheidsregime af te dwingen. Ook voorziet de herinrichting nog in de realisatie van een trottoir (om voetgangers een veilige plek op de weg te bieden). Het wegprofiel (met een wegbreedte van 5,5 meter) faciliteert verder het veilig onderling passeren van weggebruikers. De weginrichting (en profiel) voldoet hiermee aan gangbare richtlijnen van het CROW voor 30 km erfwegen. Het mengen van (fiets en gemotoriseerd) verkeer wordt bij deze lage verkeersdruk overigens als veilig beschouwd: bij verkeersintensiteiten van meer dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal worden (volgens gangbare

richtlijnen) fietsvoorzieningen noodzakelijk geacht. De verkeersdruk op de Korte Blokweg is echter veel lager. Over de Korte Blokweg zal ook na de aanleg van alle woningen minder dan 2.000 motorvoertuigen per etmaal rijden.

Met de Korte Blokweg zoals hiervoor beschreven, is de aanleg van parkeerplaatsen langs de weg een logische en veilige keuze. Als er in de toekomst laadpalen aangelegd zouden worden bij deze parkeerplaatsen, is dat ook geen enkel probleem.

Hinder bouwverkeer

Het wijzigings- en uitwerkingsplan is een plan waarin ruimtelijke keuzes worden gemaakt. De gevolgen van bouwverkeer zien niet zozeer op de ruimtelijke keuzes, maar op de uitvoering daarvan (de bouw van de woningen). Uitvoeringsaspecten maken echter geen onderdeel uit van deze procedure. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat er belemmeringen zijn die maken dat dit plan feitelijk niet uitvoerbaar is.

Met het vaststellen van het wijzigings- en uitwerkingsplan wordt het mogelijk gemaakt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen verleend kan worden. In het kader van een vergunningaanvraag gelden er voor het bouwen wettelijke eisen aan een aantal aspecten zoals de omgevingsveiligheid. Mochten we bij een aanvraag op grond van dit plan inschatten dat omgevingsveiligheid in geding is, kunnen we in dat kader nadere eisen gaan stellen.

Overigens lijkt op het eerste oog de door de indieners voorgestelde afwikkeling van het bouwverkeer via de Kadeweg juist tot een toename van overlast en een vermindering van de verkeersveiligheid te leiden. Afwikkeling van verkeer op de Kadeweg in noordelijke richting zou een behoorlijke omweg betekenen, die vanaf de rotonde bij de N59 gezien nog steeds langs alle de woningen van de Lange Blokweg leidt. Bovendien is de aansluiting vanaf de Kadeweg op de N654 een stuk minder veilig dan die bij de rotonde naar de Korte Blokweg.

Bij een afwikkeling van het bouwverkeer over de Kadeweg richting de Emil Sandströmweg zou het bouwverkeer niet meer langs ongeveer 20 woningen aan de Lange Blokweg rijden. In plaats daarvan leidt die route echter langs wegen waarlangs zich meer dan 100 woningen bevinden én die leidt langs onder meer de een basisschool en kinderdagverblijf, een verpleeghuis en zorgboulevard Vitoria.

Waterhuishouding

De gronden die grenzen aan de bestaande sloot liggen in de huidige situatie al met afschot naar de sloot toe. Het hemelwater afkomstig vanaf de voorzijde van de te bouwen woningen, voortuinen en wegen die in de strook liggen waar het water nu nog afstroomt naar de bestaande sloot, wordt in de nieuwe situatie met afschot afgevoerd naar de zuidelijk te graven watergang. Het plan heeft dus geen negatieve invloed op de bestaande watergang achter de woningen aan de Lange Blokweg en Korte Blokweg. Er is rekening gehouden met de hoogteligging (afschot naar de nieuw te graven waterpartij) om altijd een bovengrondse afvoer te realiseren richting oppervlaktewater van de te graven watergang.

Voor wat betreft het grondwater is de bestaande sloot bepalend voor de afwatering van grondwater en de sloot vormt de scheiding tussen beide gebieden. Daarbij wordt aan de zuidzijde een aanzienlijke waterpartij gegraven met een streefpeil van NAP -1,70 m (nagenoeg gelijk aan de hoogte van de bodem van de bestaande sloot en duiker).

De gevolgen voor de waterhuishouding vormt geen belemmering voor de bouw van de woningen.

Maaiveldhoogte

Zoals hiervoor beschreven is bij de planontwikkeling voldoende rekening gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding, voor zowel binnen het plangebied, als voor de omgeving. Een eventueel verschil in maaiveldhoogte heeft dan ook geen negatieve gevolgen voor de omgeving.

Verder is het opnemen van verplichte maaiveldhoogtes ook niet nodig om te voorkomen dat gebouwen hoger kunnen worden doordat voorafgaand aan de bouw eerst het maaiveld wordt opgehoogd. Uit de bouwregeling van het wijzigings- en uitwerkingsplan volgt dat de maximale hoogtes van de woningen wordt gemeten vanaf het huidige maaiveld.

Overlast door depot van de aannemer

Dit wijzigings- en uitwerkingsplan ziet op de aanleg van een woonwijk. De gevolgen van het gebruik van de gronden op dit moment maakt van het plan zelf geen onderdeel uit.

Wij als gemeente en ook de ontwikkelaar zijn met de omgeving in gesprek zijn over de allerlei aspecten rondom dit woningbouwproject. In deze gesprekken hebben we het natuurlijk ook over de ervaren overlast van de huidige activiteiten.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Aanpassingen in regels

De zienswijzen geven zoals hiervoor beschreven aanleiding om de regels aan te passen.

- De maximale hoogte van het blok woningen gelegen aan de achterzijde van de woningen aan de Lange Blokweg wordt gewijzigd van maximaal 11,5 meter in maximaal 10,5 meter. Hiertoe wordt artikel 6.2.4 onder h gewijzigd in: "in afwijking van het bepaalde onder g, bedraagt de goot- en bouwhoogte van woningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - afwijkende maatvoering' maximaal 10,5 meter en zijn bij alle woningen 3 bouwlagen toegestaan;"

Verder worden ambtshalve de volgende wijzingen in de regels aangebracht.

- In artikel 6.2.3 van de regels wordt het percentage dat is opgenomen om binnen het plangebied een fasering op te nemen voor het bouwen van woningen gewijzigd van 90% in 70%.
- Artikel 6.2.4 onder i wordt gewijzigd in: "de goot- en bouwhoogte van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld' bedraagt maximaal de met de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' aangegeven hoogte;"