

**Antwoordnotitie bestemmingsplan
“Appartementen Beurtschipperstraat
Kortgene”**

Behoort bij besluit van de raad van de gemeente Noord-Beveland van 25 februari 2021

Antwoordnotitie bestemmingsplan “Appartementen Beurtschipperstraat Kortgene”

Het ontwerpbestemmingsplan “Appartementen Beurtschipperstraat Kortgene” heeft met ingang van 30 januari 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 16 zienswijzen ingediend, maar één zienswijze is recent ingetrokken. Hieronder zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Dat de zienswijzen zijn samengevat, betekent niet dat deze slechts gedeeltelijk zijn beoordeeld; bij de beantwoording is de volledige inhoud betrokken.

I. Delta Marina

Brief van 2 maart 2020:

Aan de Veerдам staan parkeerplaatsen ingetekend. Als deze worden gerealiseerd komt er op de kruising Veerдам/Botterlaan doorgaand, uitrijdend, inparkerend en achteruitrijdend verkeer. Bovendien liggen de parkeerplaatsen dichtbij de kruising Kaaidijk/Veerдам, wat verkeersgevaarlijke situaties op kan leveren. De Veerдам wordt in de zomerperiode ook veel door fietsers gebruikt. Ook bestaat de mogelijkheid dat Delta Marina, als zij de botenloods gaat realiseren, de in/uitgang gaat verleggen, waardoor de verkeersdrukke ter hoogte van de parkeerplaatsen nog intensiever wordt.

Antwoord:

Uit verkeerskundig oogpunt zijn geen problemen te verwachten. Bovendien is de verkeersintensiteit op de Veerдам sterk verminderd door het omleggen van de Botterlaan.

II en III. DNWG Infra (namens Enduris en Evides)

Brieven van 25 februari 2020:

DNWG Infra merkt op dat het gebouw is geprojecteerd bovenop de alhier gelegen kabels en leidingen. Teneinde het bouwplan mogelijk te maken zal de ondergrondse infrastructuur verlegd moeten worden. Het is redelijk en billijk dat de kosten voor deze verlegging door de gemeente dan wel initiatiefnemer gedragen worden.

Antwoord:

Dit is bekend. Vanzelfsprekend zullen de kabels en leidingen worden verlegd voor rekening van initiatiefnemer.

IV. Particulier

Brief van 4 maart 2020:

1. Het ontwerp van het gebouw harmonieert niet met de omringende bebouwing. De gehele bebouwing rondom de landbouwhaven vormt architectonisch één geheel, waarvan in het ontwerp voor het appartementengebouw niets is terug te vinden.
2. De omvang van het gebouw en de hoogte is niet in verhouding met de aangrenzende woningen. Het hoogste punt is bijna driemaal de hoogte van de lager gelegen woningen. Het is niet wenselijk dat de bouwhoogte zelfs hoger is dan het torengebouw aan de overzijde. Mijn inziens is het wenselijk dat de bouwhoogte wordt beperkt tot maximum 3 bouwlagen. Bij een bouwhoogte van vijf lagen zal dit een nadelige invloed hebben op de ochtendzon op de nabij gelegen terrassen. Het genot van zonlicht is nu net de voornaamste reden waarom ik die woning in het verleden gekocht heb. Tevens meen ik dat de privacy op de omliggende terrassen daalt naarmate de bouwlagen hoger zijn.

Laagbouw en minder wooneenheden zijn meer passend dan een gigantische bouwvorm in breedte en hoogte.

3. In het plan wordt de huidige uitweg van de Beurtschippersstraat vervangen door een weg langs de kademuur van de haven. Mijn inziens gaat dit veel geluidhinder meebrengen van de voertuigen die naar de Beurtschippersstraat rijden en de auto's die parkeren voor het nieuwe appartementsgebouw. De geluidhinder zal des te groter zijn wanneer deze parkeerplaatsen ook door niet-bewoners van het appartementengebouw kunnen gebruikt worden. Temeer daar het niveau van geluid wordt versterkt binnen de kom van de landbouwhaven. Misschien is het beter de toegangsweg iets achteruit te leggen. Als er een talud ligt tussen de weg en het water zal dit voor minder geluidshinder zorgen en worden de auto's onttrokken aan het zicht. Men dient ook rekening te houden met een vlotte toegang voor hulpdiensten.
4. Een idee dat beter in de huidige omgeving past is hieronder weergegeven.



Antwoord:

1. De architectuur van een bouwplan valt buiten het kader van het bestemmingsplan. Dit wordt beoordeeld door de welstandscommissie. Het bouwplan is overigens aangepast naar aanleiding van de zienswijzen.
2. Op ons verzoek is het bouwplan aangepast, waarbij de bovenste bouwlaag is geschrapt. Tevens is een bezonningsstudie gemaakt, waaruit blijkt dat de schaduwwerking van het gebouw niet of nauwelijks effect heeft op de naastgelegen bebouwing.
3. De verkeersintensiteit ter plaatse zal zeer gering zijn, gezien het aantal wooneenheden aan deze doodlopende straat. Het realiseren van een talud is ruimtelijk en technisch gezien niet haalbaar. Het plan levert geen belemmeringen op voor een vlotte toegang voor hulpdiensten.
4. Wij zijn er niet van overtuigd dat het geschetste idee beter in de omgeving past. Zoals gezegd hebben wij het bouwplan laten aanpassen, waarmee ons inziens voldoende wordt tegemoetgekomen aan de ingediende zienswijzen.

V. Particulier

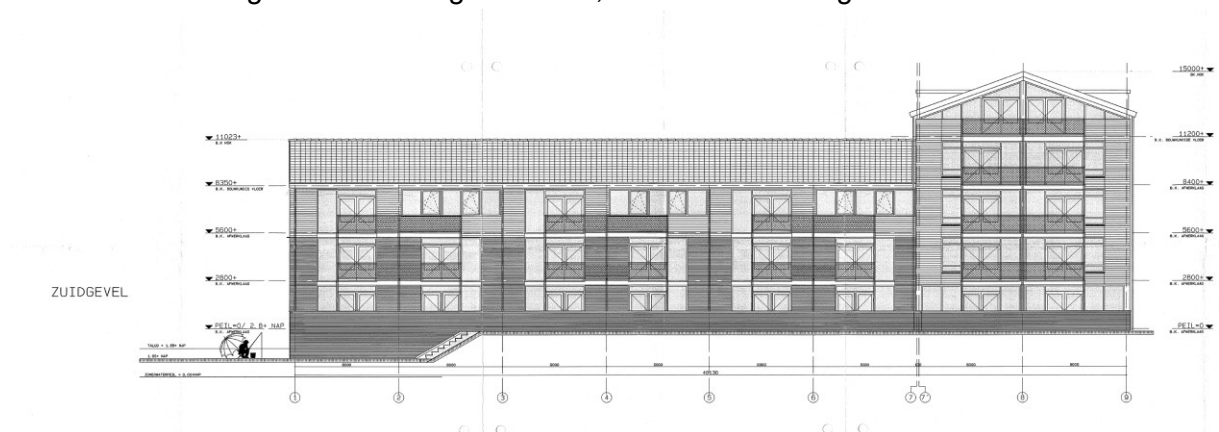
Brief van 2 maart 2020:

1. Het plan is veel te kolossaal ten opzichte van de omgeving en de omliggende huizen.
2. Het plan staat veel te dicht op de bestaande bebouwing.
3. De hoogte is te hoog en teveel afwijkend ten opzichte van de omliggende huizen, met name de vijf lagen aan de waterzijde.
4. De privacy bij de naastgelegen huizen komt in het geding, met name inkijk op de terrassen en huizen.
5. De lichtinval en zonsopkomst wordt nadelig beïnvloed door de hoogte van het plan.
6. Hoe is de parkeerruimte bedacht voor het complex ? Komt er meer druk op de parkeerplaatsen aan de Beurtschippersstraat ?
7. Positief vinden we dat er eindelijk een invulling komt voor de lege kavel. Graag zouden we willen meedenken en de volgende adviezen willen voorstellen aan de project ontwikkelaar:
 - Minder kolossaal complex creëren;
 - Minder aantal lagen, bijvoorbeeld 2 of 3 lagen;
 - Eventueel 4 lagen aan de dijkzijde en laten aflopen naar 2 lagen aan de waterzijde;
 - Meer afstand creëren tot de omliggende huizen, complex iets naar achteren verplaatsen.

Antwoord:

1. Om het plan goed te kunnen beoordelen, moeten we teruggaan naar de basis, namelijk het stedenbouwkundig plan voor het Havenfront. Voor de locatie van het nu geplande appartementengebouw waren de volgende uitgangspunten geformuleerd:
 - *“De voormalige silo van de CZAV was een landmark dat kenmerkend was voor Kortgene. Het nieuwe plan moet op een nieuwe manier een identiteit geven aan het gebied en aan de kern door het aanbrengen van nieuwe markeringspunten in de ruimtelijke structuur.”*
 - *“Om de overgang van land en water en de ontmoeting van de Veerdam met de Botterlaan/Kaaidijk nader te markeren zijn op de plaats van de voormalige silo 2 appartementencomplexen gepland met maximaal 5 en 3 bouwlagen.”*

Op basis van dat stedenbouwkundige plan heeft de gemeente op 23 oktober 2001 een bouwvergunning verleend voor een appartementengebouw zoals hieronder afgebeeld. De inhoud van dit gebouw bedroeg 7.000 m³, maar het is nooit gerealiseerd.



In 2004 is een nieuw plan gemaakt voor vijf vrijstaande woningen, in afwijking van het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan. In dit plan was geen gemeenschappelijke buitenruimte opgenomen, maar de locatie werd volledig ingevuld voor particuliere woningbouw (met bijbehorende erfafscheidingen). Het huidige bouwplan voor het appartementengebouw grijpt terug op het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan. Zoals hiervoor is vermeld, is het bouwplan naar aanleiding van de zienswijzen aangepast. Het bouwplan omvat nu vier bouwlagen op het hoogste punt.

2. Bij de planvorming is nadrukkelijk rekening gehouden met de aangrenzende bebouwing. Het appartementengebouw is zover mogelijk van de bestaande bebouwing gesitueerd. In vergelijking met het oorspronkelijke bouwplan uit 2001 is zelfs een grotere afstand aangehouden.
3. Zie de beantwoording onder punt 1.
4. De afstand is dermate groot dat de privacy redelijkerwijs niet in het geding is. Er is niet of nauwelijks inkijk in aangrenzende woningen mogelijk. Bij de huidige woningen kan men al – van veel kortere afstand – vanaf de bovenverdieping op het terras van de burens kijken.
5. Er is een bezonningsstudie gemaakt, waaruit blijkt dat de schaduwwerking van het gebouw niet of nauwelijks effect heeft op de naastgelegen bebouwing.
6. Er zijn 33 parkeerplaatsen gepland. Daarmee wordt voldaan aan de landelijke parkeernormen. Er ontstaat dus geen extra druk op de parkeerplaatsen in de Beurtschipperstraat.
7. Zoals gezegd is het plan aangepast naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen. Het bouwplan is daardoor duidelijk minder kolossaal. Het is niet mogelijk om het complex nog verder naar achteren te situeren.

VI. Particulier

Brief van 8 maart 2020:

1. Het volume van het appartementencomplex is te groot en niet passend binnen het dorpsbeeld.
2. Er is onvoldoende rekening gehouden met de impact op de directe omgeving. Het appartementencomplex is te hoog, waardoor aan de achterzijde van de woningen aan de Beurtschippersstraat inbreuk gemaakt wordt op de privacy. Het andere appartementencomplex is aanzienlijk lager. Ook zal schaduwwerking optreden op de terrassen.
3. Wij vrezen waardedaling van onze woning.

Antwoord:

1. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze V punt 1.
2. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze V punt 1, 2, 4 en 5.
3. Eventuele planschade zal conform de wettelijke regelingen worden vergoed, indien men daartoe een verzoek indient bij de gemeente.

VII. Particulier

Zienswijze is ingetrokken.

VIII. Particulier

Brief van 10 maart 2020:

Sinds 2014 wonen wij aan de Kaaidijk. Onze keuze is op dit object gevallen omdat het voor ons een unieke plek is. Vrij uitzicht aan zowel de voor- als achterzijde. Door de bouw van het MFA is ons uitzicht aan de achterzijde geheel ontnomen. In 2016 hebben wij een informatieavond van de gemeente bijgewoond over het herstructureren van het havengebied in Kortgene. Er waren slechts enkele hersenspinsels voor de invulling van de kavel aan de Beurtschipperstraat. Een woontoren zoals aan de Havenweg werd geopperd, maar hierop is fel kritiek geleverd door belanghebbenden, inclusief ons. Eéngezinswoningen, relatief laag gebouwd, genieten onze voorkeur. Vanaf onze woning onder aan de Kaaidijk is een gebouw dat 17 meter boven de dijk uit torent volstrekt misplaatst in deze omgeving, en ontnemt ons aan de voorzijde alle resterende vrije uitzicht. De Stadspolder lijkt ons voor een dergelijk ontwerp een meer geschikte locatie. Wij staan open voor overleg, hoe wij als buurtbewoners graag zouden zien hoe er invulling wordt gegeven aan onze omgeving.

Antwoord:

Er is bij de planvorming juist nadrukkelijk rekening gehouden met de woningen onderaan de Kaaidijk. Wij willen hierbij wijzen op de diverse stedenbouwkundige studies, die zijn getoond in de presentatie aan de gemeenteraad op 14 juni 2018. In één van de stedenbouwkundige modellen is uitgegaan van een appartemententoren van vijf lagen aan de zijde van de Kaaidijk. De gemeente heeft dit model afgewezen omdat dit een grote impact zou hebben op de woningen onderaan de Kaaidijk. Daarom is gekozen voor een model waarbij het hoogteaccent zover mogelijk van de Kaaidijk ligt. Bovendien is naar aanleiding van de zienswijzen de bovenste bouwlaag geschrapt. Verder verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze V.

IX. Particulier

Brief van 9 maart 2020:

Wij hebben ons huis aangeschaft in 2017. Ons huis had een vrij uitzicht op de haven waardoor wij voor deze woning gekozen hebben. Aan het vrije uitzicht hechten wij veel waarde. Daarnaast daalt de waarde van onze woning extreem met een hoog gebouw.

Antwoord:

Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze VI punt 3 en zienswijze VIII.

X. Particulier

Brief van 25 februari 2020:

1. De bouw van een appartementengebouw op deze locatie is niet gewenst. Het gebouw bederft het uitzicht naar het Veerse Meer en sluit niet aan op de bouwhoogte van de bestaande bebouwing. In de structuurvisie 'Rondom Kortgene' is beschreven dat de relatie tussen de kern van Kortgene en het Veerse Meer dient te worden versterkt. De herstructurering van het gebied dient bij te dragen aan vrij uitzicht vanaf de Kaaidijk op de jachthaven en het achterliggende gebied. In de Toekomstvisie Noord-Beveland 2030 wordt verwezen naar te behouden kernkwaliteiten zoals open landschap en natuur waar ook niet aan wordt voldaan.

Mijn zienswijze is om de gronden te bestemmen voor maximaal 5 vrijstaande wooneenheden om voldoende ruimte te geven aan het realiseren van vrij uitzicht vanaf de Kaaidijk op de jachthaven en het achterliggende gebied.

Gezien de ontwikkelingen op de woningmarkt en de leefbaarheid in Kortgene is er grotere behoefte aan permanente bewoning dan recreatieve bewoning. Aan deze behoefte wordt geen invulling gegeven binnen het plan.

Ik verzoek een beperking van de bouwhoogte op te leggen overeenkomstig naastliggende bebouwing. Er wordt een bouwpeil vanaf maaiveld aangegeven, graag een bouwpeil ten opzichte van NAP aangeven. Graag de verplichting opnemen dat bij bouwen in meerdere bouwlagen gebruik dient te worden gemaakt van bouwen in de ondergrond. De woningen aan de noordzijde van de Kaaidijk zijn lager gelegen dan de dijkhoogte van de Kaaidijk. Bouwen vanaf dijkhoogte heeft grotere nadelige gevolgen (zicht op de jachthaven) voor de bewoners aan de noordzijde van de Kaaidijk dan nu in het ontwerpbestemmingsplan is verwoord.

In het ontwerpbestemmingsplan is als argumentatie opgenomen dat er graansilo's op deze locatie hebben gestaan. Deze zijn al meer dan 20 jaar niet meer in het landschap aanwezig en kunnen niet als argumentatie worden aangedragen om hoge bebouwing toe te staan.

Het gebouw aan de westzijde van de haven is een op zichzelf vrijstaand gebouw, waarbij invulling is gegeven aan contact met het Veerse Meer vanaf de Kaaidijk. Gezien de vrijstaande ligging van dat gebouw, kan er in deze situatie niet aan gerefereerd worden.

2. In het plan worden haaksparkerplaatsen gerealiseerd langs de Veerdam. De gevolgen zijn onvoldoende in beeld gebracht. Er is er ook geen aandacht voor de toeristische fietsroute vanaf de veerboot Wolphaartsdijk – Kortgene. Mijn zienswijze is om parkeren op eigen terrein toe te staan, mits niet ontsloten wordt op een gebiedsontsluitingsweg (Veerdam). Dit om draaiend en stekend verkeer op de rijbaan nabij kruispunten te voorkomen. Ik verzoek om verdere invulling te geven aan ondergronds parkeren op eigen terrein, zoals gerealiseerd aan de Beurtschipperstraat.
3. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet toegepast en er is geen gebruik gemaakt van een goede motivering. Daarom wordt niet voldaan aan de verplichting om te onderbouwen dat hier sprake is van goede ruimtelijke ordening. Aan zoveel permanente bebouwing lijkt mij geen behoefte, gezien de diverse woningen van het plan "Kroon op Kortgene" die nog niet verkocht zijn. Met de landelijke ontwikkeling waarbij burgers meer naar de grote steden verhuizen is binnen dit plan ook geen rekening gehouden. Mijn zienswijze is om een motivering toe te voegen waaruit blijkt dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening. Waarbij aandacht wordt besteedt aan de uitvoerbaarheid van het plan.
4. In de berekening voor stikstofdepositie wordt aangegeven dat er rekening is gehouden met het gebruik van een kraan, graafmachine, zwaar verkeer en licht verkeer om een appartementencomplex te bouwen. Het in de berekening te gebruiken materieel lijkt mij te beperkt voor uitvoering van de werkzaamheden. Ik verzoek een meer realistischere berekening toe te voegen.
5. Gezien de vormgeving van het gebouw en de overwegende zuidwestelijke windrichting vraag ik me af in hoeverre er rekeningen is gehouden met de windbelasting op de omgeving.
6. Het verbaast me dat er een anterieure overeenkomst is afgesloten aangezien de gronden momenteel nog niet zijn bestemd voor "wonen" en dat ook geen rekening is gehouden met de structuurvisie. Mijn zienswijze is dat er gemotiveerd wordt hoe er rekening is gehouden met de structuurvisie. Tevens ben ik benieuwd naar wat er is opgenomen in de anterieure overeenkomst, aangezien er een bestemming "verkeer" die voor iedereen toegankelijk is wordt omgezet in de een bestemming "wonen" welke niet meer voor iedereen toegankelijk is. Een deel van het dorp Kortgene wordt dus onttrokken aan de bewoners van Kortgene.

7. In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet ingegaan op nieuwe ontwikkelingen. Zo wordt er niet verwezen en getoetst aan de "Toekomstvisie Noord-Beveland" en aan de "Gebiedsvisie Veerse Meer".

Antwoord:

1. Wat betreft de bouwhoogte verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze V. De structuurvisie Rondom Kortgene is niet van toepassing, want deze visie is nooit vastgesteld. Wat betreft de Toekomstvisie merken wij op dat het behoud van de kwaliteit van open landschap en natuur vanzelfsprekend geen betrekking heeft op de bebouwde kom. Het voorstel voor vijf vrijstaande woningen levert geen vrij uitzicht op, integendeel. In dat geval zou het gehele plangebied worden ingevuld als particulier terrein, afgeschermd door erfafscheidingen.
Er is inderdaad behoefte aan permanente woningen, maar er is evenzeer behoefte aan recreatie-appartementen.
Het voorstel om een bouwpeil ten opzichte van NAP op te nemen, zullen wij overnemen. In het bouwplan wordt overigens reeds gebruik gemaakt van de ondergrond, ten behoeve van bergingen.
Wat betreft het zicht vanaf de woningen onderaan de Kaaidijk verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze VIII. Wat betreft de graansilo verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze V.
2. Ondergronds parkeren blijkt niet haalbaar te zijn op deze locatie, omdat dit leidt tot zodanig hoge bouwkosten dat het hele plan daardoor niet uitvoerbaar zou zijn. De parkeervoorzieningen zijn verkeerskundig getoetst en akkoord bevonden. Overigens willen wij hier nog opmerken dat de verkeersintensiteit op de Veerdam sterk is verminderd door het omleggen van de Botterlaan.
3. De ladder voor duurzame verstedelijking is vastgelegd in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit luidt als volgt: *"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."*
Dit betekent dat in dit plan slechts de behoefte te worden beschreven. De toelichting van het bestemmingsplan zal op dit punt nog worden aangevuld. Overigens is in de toelichting voldoende gemotiveerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is aandacht besteed aan alle relevante planologische aspecten.
4. De stikstofberekening is realistisch.
5. Er is inmiddels onderzoek gedaan naar de windbelasting op basis van het aangepaste bouwplan. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:
 - Direct rondom het woongebouw is geen windhinder van enige betekenis te verwachten. Alleen op de hoeken aan de noord- en zuidoostzijde van het appartementengebouw kan sprake zijn van een verhoogde windsnelheid. Dit zal beperkt blijven tot enkele meters vanaf de hoek van het gebouw. Ter plaatse zijn echter geen functies gelegen die windhindergevoelig zijn.
 - Het gebouw heeft geen invloed op het windklimaat ter plaatse van de bestaande bebouwing aan de Kaaidijk, Beurtschippersstraat en Loswal.
 - Er wordt geen verslechtering van het windklimaat verwacht in het gebied ten noorden en ten oosten van het gebouw. De nieuwbouw kan juist mogelijk zorgen voor afscherming.
 - Enige invloed van het gebouw op het windklimaat naar de omgeving is niet te voorkomen.

6. Een anterieure overeenkomst wordt altijd gesloten vóór het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan (anterieur betekent 'vooraf'). De anterieure overeenkomst is niet openbaar. In de overeenkomst zijn afspraken opgenomen ten behoeve van de omlegging van de Beurtschipperstraat. Er is in juridische zin geen sprake van onttrekking aan de openbaarheid. Wat betreft de structuurvisie verwijzen wij naar de beantwoording onder punt 1.
7. Het plan sluit goed aan bij de in de Toekomstvisie geformuleerde ambitie voor dorpsvernieuwing. Het betreft hier de invulling van een herstructureringslocatie, waar voorheen de graansilo stond. Dat de realisatie zo lang op zich heeft laten wachten, doet daar niets aan af. De Gebiedsvisie Veerse Meer is voor dit plan niet relevant, omdat het een pijlpijnproject betreft.

XI. Particulier

Brief van 11 maart 2020:

1. Ik ben sedert 2019 eigenaar/bewoner te Kortgene. Op 5 februari 2020 ben ik naar uw voorlichtingsavond gegaan. Ik ben erg geschrokken en heb mijn twijfels over de juistheid van het bouwen van appartementen aan de Beurtschipperstraat.
In 2020 zijn de woonwensen, eisen, inzichten en bevolkingstoename sterk veranderd. Maar het gaat mij te ver om dan een appartementengebouw te bouwen en de rechtstreekse toegang tot de straat af te sluiten. En dat afsluiten zou dan gebeuren door een gebouw van vijf woonlagen.
2. Een ander punt is de wind. De wind zal tegen het gebouw aanwaaien en gaan cirkelen. Of wellicht via de smalle toegang tot externe bergingen verdwijnen. Die wordt dan dus een windtunnel. Het appartementengebouw is best mooi, maar een kwartslag gedraaid zou veel beter zijn.
3. Een pijnpunt is de bereikbaarheid. Als de Beurtschipperstraat wordt afgesloten, moet het verkeer vreemde bochten maken. Niet veilig, wel moeilijk. Zeker voor de medewerkers die de ondergrondse afvalcontainers moeten leegmaken. Idem voor de medewerkers die de papiercontainers leegmaken. En de bewoners/recreanten met hun boottrailer. De bewoners van de Kaaidijk kunnen hun garage/parkeerplaats slechts slalomend bereiken.
4. Wat betreft voetgangers: trottoir is niet overal aanwezig. Het parkeren op de Veerdam, hoe stelt u zich dat voor? Er staan parkeerplaatsen getekend met een trottoir ervoor. Is dat veilig?
5. Er moet grond gesaneerd worden. Denkt u dan aan de bewoners, want saneren gaat gepaard met lawaai, verkeersoverlast en stank.
6. Ik wil u ook attent maken op de geluidsoverlast van het gesproken woord. Gesprekken van passanten in de Beurtschipperstraat zijn te verstaan op de balkons. De huidige gevels weerkaatsen veel geluiden. Wat als er straks nog een aantal gevels bijkomen?
7. Op naar een nieuw plan: blauwe huisjes, passend bij de bestaande bebouwing.

Antwoord:

1. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze V punt 1.
2. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze X punt 5.
3. Het plan is verkeerskundig beoordeeld en in orde bevonden. Het plan voor de openbare ruimte is inmiddels nader uitgewerkt. Over het omleggen van de straat is overleg geweest met de ZRD. De ZRD is akkoord met het plan.
4. Het plan voor de openbare ruimte is inmiddels nader uitgewerkt in overleg met de verkeerskundige.

5. De omwonenden zullen voor aanvang van de saneringswerkzaamheden worden geïnformeerd.
6. De gevel van het nieuwe appartementengebouw ligt op ruime afstand van de straat. Bovendien ligt er een talud tussen de straat en het gebouw. Het geluid wordt dus voldoende gedempt.
7. Het bouwplan is aangepast naar aanleiding van de zienswijzen. Wij zien geen aanleiding om te kiezen voor de bouw van blauwe huizen.

XII. Particulier

Brief van 3 maart 2020:

1. De hoogte van het gebouw past niet op deze plaats en gaat overal bovenuit steken.
2. De toegangsweg gaat naast mijn terras lopen met lawaai, stank en inkijk tot gevolg.
3. Ik verzoek om voor de start van de werken opname te maken van de huidige toestand van ons huis. Dit om achteraf geen discussies te hebben over eventuele schade veroorzaakt door de werken.

Antwoord:

1. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze V punt 1.
2. De straat komt op tenminste 5 meter van het perceel van indiener te liggen. Gelet op de zeer geringe verkeersintensiteit is de vrees voor overlast ongegrond. Overigens ligt er al een voetpad direct naast het perceel, dus qua inkijk treedt er sowieso geen verslechtering op.
3. Akkoord. De initiatiefnemer zal hiervoor zorgdragen.

XIII. Particulier

Brief van 11 maart 2020:

Het bestaande plan gaat uit van vijf appartementen en dat lijkt me qua landschappelijke inpassing doenlijk. Het plan voor 20 appartementen in vijf verdiepingen levert een heel groot bouwblok, dat helemaal uit balans is met de maatvoering van de omgeving. Het draagt daardoor bij aan een permanent landschapsbederf. Ik meen juist dat wij op Noord-Beveland het landschap moeten beschermen. Het heeft een waarde in zichzelf en heeft bovendien een brede economische waarde voor de gehele toeristenindustrie. Het bouwblok heeft slechts waarde voor de eigenaar/exploitant.

Antwoord:

De voormalige graansilo was veel hoger, dus het argument van permanent landschapsbederf gaat niet op. Verder verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze V punt 1.

XIV. Particulier

Brief van 11 maart 2020:

1. Het geplande appartementengebouw heeft een maximale hoogte van 17 meter + 2.70 meter vanaf peil Beurtschipperstraat = 19.70 meter vanaf kade Landbouwhaven. Ter vergelijking, de blauwe flat reikt tot 16.20 meter vanaf kade Landbouwhaven. Dus een verschil in hoogte van 3.50 meter. Oftewel ruim een verdieping hoger dan blauwe flat.
2. Het zicht op de haven is totaal afgeschermd door de massale bebouwing zoals voorgesteld, ondanks de verschuiving van het gebouw.

3. Verkeerstechnisch is de ontsluiting van de Beurtschipperstraat niet correct. Het is voor de vuilophaalwagens veel te beperkt. Tevens ontbreekt het fietspad naar de veerpont Kortgene/Wolphaartsdijk.
4. Vele bewoners van de Beurtschipperstraat, Kaaidijk en Kortgene worden in hun belangen geschaad. Wij verzoeken B&W om een wijziging van de bouwplannen en hierbij vooraf overleg te plegen met de belanghebbenden.

Antwoord:

1. Op ons verzoek is het bouwplan aangepast om tegemoet te komen aan de zienswijzen. Er is één bouwlaag geschrapt.
2. Het voorstel voor vijf vrijstaande woningen levert geen vrij uitzicht op, integendeel. In dat geval zou het gehele plangebied worden ingevuld als particulier terrein, afgeschermd door erfafscheidingen.
3. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze XI punt 4.
4. Er is nadrukkelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze V punt 2 en zienswijze VIII. Ook willen wij wijzen op de voorgeschiedenis zoals beschreven bij de beantwoording van zienswijze V punt 1.

XV. Particulier

Brief van 11 maart 2020:

1. Het vigerend bestemmingsplan gaat uit van vijf woningen ten behoeve van permanente bewoning en/of recreatieve bewoning. Het bouwplan bevat in totaal 20 appartementen. Het bouwvlak en de hoogte van het bouwplan wijkt ook af van het vigerende bestemmingsplan. De hoogte gaat meer dan 15 meter bedragen. Dit is buitenproportioneel ten opzichte van wat passend is ter plaatse, zowel in hoogte als volume. Dit nieuwe plan ademt daarmee meer de ambitie van de gemeente en de projectontwikkelaar, dan dat het bijdraagt aan het behoud van het kleinschalige karakter van Kortgene. De omliggende woningen op de Kaaidijk en aan de Loswal zijn beduidend minder hoog. Ook de in het nieuwe plan geclaimde betere ontsluiting van het gebied is nu al goed geborgd met het oorspronkelijke plan voor vijf woningen.
2. Zoals verwoord in de Structuurvisie "Rondom Kortgene" zijn de vier belangrijke structuurdragers de dijkstructuur, de voorstraat en de verbindingen met het Veerse Meer, die samenkomen in een knooppunt, gemarkeerd door het hoogteaccent van de kerk. Dat zou zo moeten blijven in de nieuwe situatie.
3. Er wordt gesteld dat het aspect "bodem" geen belemmering vormt voor de ontwikkeling. Het oorspronkelijk saneringsplan en het bodemonderzoek zijn echter achterhaald.
4. Cobra adviseurs (bijlage 4, Quick scan Natuur) geeft in 2018 terecht aan dat zorgvuldigheid vereist blijft op het terrein van natuurbescherming. De genoemde vervolgstappen (het inspecteren van de werkomgeving op dieren voorafgaand aan de werkzaamheden en het werken in een richting bij grondwerkzaamheden) zijn essentieel, maar de borging daarvan ontbreekt in het plan.

Antwoord:

1. Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze V punt 1.
2. De structuurvisie Rondom Kortgene is niet van toepassing, want deze is nooit vastgesteld.
3. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is vermeld, is een nieuw bodemonderzoek uitgevoerd. Bij de uitvoering wordt hiermee rekening gehouden. Uit de (vertrouwelijke) exploitatieopzet blijkt dat het plan financieel uitvoerbaar is.

4. De Wet natuurbescherming heeft een zelfstandige werking. Borging in het bestemmingsplan is daarom niet nodig.

XVI. Particulier

Brief van 30 januari 2020:

De stikstofberekening toont aan dat er mogelijk significante effecten vallen te verwachten op Natura2000 gebied Oosterschelde. Afhankelijk van de gebruikte type mobiele werktuigen in de aanlegfase is er een stikstofdepositie berekend van 0,01 mol/ha/jaar. In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat bij de omgevingsvergunning bouwen de voorwaarde kan worden opgenomen dat dit, wanneer het in te zetten materieel bekend is, in een definitieve berekening aangetoond dient te worden. Dit is een onzeker uitgangspunt. De berekeningen tonen aan dat er mogelijk significant effect is, dus is het raadzaam om het traject van vergunning Wnb onderdeel gebiedsbescherming (stikstof) in te gaan.

Huishoudens stoten ook Vluchtige Organische Stoffen (VOS) uit en die zorgen ook voor verzuring van Natura2000 gebieden. De nieuwe woningen zullen dus voor extra emissies stikstof en VOS zorgen. De kans is dus groter geworden dat er in de nieuwste AERIUS versie in de gebruiksfase ook een significant effect wordt berekend qua stikstofdepositie op Natura2000 gebied Oosterschelde.

Dit is een 'groen naar rood' locatie. In de huidige situatie neemt deze groene locatie stikstof op uit de omgeving. Met het bouwrijp maken begin je feitelijk al in de min. Dit effect wordt onderschat en onterecht niet meegewogen in de berekeningen. Als de gemeente 'op safe' wil spelen, is extern salderen de enige mogelijkheid. Consolideren van de stikstofuitstoot is immers niet voldoende.

Antwoord:

Er is een nieuwe stikstofberekening gemaakt met de actuele versie van AERIUS. Uit de resultaten blijkt dat geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar worden berekend voor de gebruiksfase. Alleen in de aanlegfase is er een depositie van maximaal 0,01 mol/ha/jaar op een natuurgebied ten zuiden van Kats. De huidige achtergronddepositie op dit natuurgebied ligt ruim onder de Kritische Depositie Waarde. Een toename met 0,01 mol/ha/jaar levert dus geen significant effect op, mede gezien het feit dat deze toename slechts tijdelijk is, namelijk alleen gedurende de bouwfase.

Bovendien heeft de minister van LNV in het wetsvoorstel Stikstofreductie en natuurverbetering een vrijstelling opgenomen voor de bouwsector ten behoeve van bouwactiviteiten in de bouw- en sloopfase, waarin emissies tijdelijk en beperkt zijn.