

Nota van beantwoording zienswijzen Meenthof, 1^e fase

Het college van burgemeester en wethouders van Wijdmeren heeft op 8 november 2023 de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan “Meenthof, 1^e fase” bekend gemaakt. Tevens zijn de ontwerp omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en het ontwerpbesluit hogere waarden bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Het plan heeft betrekking op het pand Meenthof 46 en de naastgelegen gronden op de hoek van de Kerklaan/Hoflaan te Kortenhoef. Het voornemen is om de bestaande bebouwing (De Dobber) te slopen en een appartementengebouw met 23 woningen te realiseren, de supermarkt uit te breiden en twee winkels te verplaatsen.

Het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbesluit hogere waarden, de ontwerp omgevingsvergunning en de bijbehorende stukken hebben met ingang van donderdag 9 november 2023 tot en met woensdag 20 december 2023 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende die termijn zijn in totaal vier schriftelijke zienswijzen ingediend, twee op het ontwerpbestemmingsplan, één op het ontwerpbesluit hogere waarden en één op de ontwerp omgevingsvergunning.

Hieronder zijn de ingediende zienswijzen per reclamant samengevat en van een reactie voorzien. Bij de beantwoording is, waar nodig, een nadere onderbouwing opgenomen evenals een voorstel om de zienswijze wel of niet gegrond te verklaren.

Op grond van wet- en regelgeving over privacy bestaat er een verplichting tot het anonimiseren van de zienswijzennota. Om die reden zijn NAW-gegevens en andere gegevens van natuurlijke personen niet in deze zienswijzennota vermeld. De namen van bedrijven, stichtingen en (juridisch) vertegenwoordigers hoeven niet te worden geanonimiseerd.

Reclamant 1

a. Deze zienswijze richt zich op het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder. Reclamant vindt dat de verkeersdruk zelf aangepast moet worden in plaats van dat de normen voor geluidsbelasting worden gewijzigd.

Reactie

Algemeen merken wij op dat op het ontwerpbesluit hogere waarden enkel door belanghebbenden een zienswijze kon worden ingediend. Reclamant is woonachtig op een afstand van (hemelsbreed gemeten) meer dan 700 meter van het plangebied en heeft geen zicht op de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast leidt het besluit om hogere waarden vast te stellen niet tot enige gevolgen voor reclamant. Zodoende merken wij reclamant niet aan als een belanghebbende bij dat ontwerpbesluit.

Aanvullend merken wij op dat de Wet geluidhinder de mogelijkheid biedt om, als niet aan de voorkeurswaarde van 48 dB kan worden voldaan en de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB niet wordt overschreden, onder voorwaarden een hogere waarde vast te stellen. Hieraan is voldaan. Deze waarden zijn opgenomen in de Wet geluidhinder en betreft geen normen die worden gewijzigd.

b. Reclamant vraagt om er bij de provincie Noord-Holland op aan te dringen de Kanaalbrug definitief voor vrachtverkeer te sluiten, evenals de Kortenhoefsedijk.

Reactie

De 1e Kanaalbrug is in eigendom van de gemeente Hilversum. De gemeente Hilversum is momenteel bezig met de vervanging van de brug. Tijdens het opstellen van het Mobiliteitsplan 2045 'Duurzaam, Veilig & Vooruit' waren de ontwikkelingen rondom de Meenthof bij de gemeente bekend en is hier rekening mee gehouden. In dit beleid is vastgelegd dat wij inzetten op een nachtelijk vrachtverbod, ondanks dat op basis van telcijfers betreffende vrachtverkeer tijdens nachtelijke uren de problematiek objectief gezien meevalt. Omdat wij tijdens het opstellen van dit beleid al bekend waren met de ontwikkelingen rondom De Meenthof zien wij geen aanleiding om de koers die is aangegeven in het Mobiliteitsplan te wijzigen.

Conclusie

Wij stellen voor de zienswijze van reclamant 1 niet ontvankelijk te verklaren omdat wij reclamant niet als belanghebbende bij het hogere waardenbesluit aanmerken. Aanvullend hierop stellen wij voor om de zienswijze van reclamant ongegrond te verklaren.

Reclamant 2

Reclamant 2 heeft twee identieke zienswijzen ingediend, één op het ontwerpbestemmingsplan en één op de ontwerpomgevingsvergunning.

a. In het verkeersonderzoek wordt aangegeven dat het moment van de schouw representatief was voor het functioneren van het winkelcentrum. Er wordt echter niet aangetoond waarom. Reclamant stelt dat de schouw niet representatief kan zijn, aangezien die is uitgevoerd ten tijde van de sluiting van de Kortenhoefsedijk. Verder waren er COVID-19 maatregelen.

Reactie

In het onderzoek is aangegeven dat het functioneren van het winkelcentrum representatief is voor een werkdag. Dit komt voort uit een beoordeling door het adviesbureau dat het verkeersonderzoek heeft uitgevoerd. Aangegeven is dat nagenoeg alle winkels open waren en dat de parkeerplaats goed gebruikt werd. Hiermee is de representativiteit naar onze mening voldoende aannemelijk gemaakt, ondanks dat er nog enkele COVID-19 maatregelen van kracht waren en de Kortenhoefsedijk was afgesloten.

b. Reclamant merkt op dat in het verkeersonderzoek wordt aangenomen dat het winkelcentrum zich voornamelijk richt op de inwoners van Kortenhoef en beperkt bezoekers van buiten Kortenhoef trekt. Volgens reclamant heeft winkelcentrum De Meenthof een grotere functie, ook voor bijvoorbeeld Ankeveen, 's-Graveland en zelfs daarbuiten. Met de revitalisering van het winkelcentrum wordt ook ingezet op juist meer bezoek van buiten.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant over de regionale functie van winkelcentrum De Meenthof. . Om dit uit te zoeken is ten behoeve van de planontwikkeling door Goudappel een verkeersonderzoek uitgevoerd. In dit rapport staat dat het planeffect beperkt is. Daarnaast is er gerekend met de vastgestelde parkeernormen voor de betreffende functies. Hierin wordt al rekening gehouden met een eventuele regionale aantrekkingskracht bij bijvoorbeeld supermarkten.

c. De Hoflaan, het gedeelte van Broekbos tot Kerklaan, wordt volgens reclamant voornamelijk gebruikt door aanwonenden. Hier is nu zeer beperkt ruimte voor bezoekers van het winkelcentrum. Met de komst van de appartementen zal dit niet veranderen. Het verkeersonderzoek bevestigt dat, daarin staat immers dat er weinig beweging is in het parkeren aan de zijde van de Hoflaan. Verzocht wordt om alleen bestemmingsverkeer en bestuurders met een gehandicaptenparkeerkaart toe te laten. Verder verzoekt reclamant om de Hoflaan gesloten te maken voor vrachtwagens.

Reactie

De beschrijving van reclamant, van het bestaande gebruik van de Hoflaan, kunnen wij volgen. Vanwege de voorgenomen (her)ontwikkeling van De Meenthof, waarin het bestemmingsplan voorziet, kunnen wij echter niet meegaan met het voorstel van reclamant voor het alleen toestaan van bestemmingsverkeer of bestuurders met een gehandicaptenparkeerkaart in de Hoflaan. De Hoflaan maakt namelijk deel uit van de directe omgeving van het winkelcentrum. Voor de veiligheid in de directe omgeving van het winkelcentrum achten wij het wenselijk om de Hoflaan open te stellen voor eenrichtingsverkeer richting de Kerklaan. Hiermee voorkomen wij voornamelijk hinderlijk zoekgedrag naar een parkeerplaats. Tijdens het zoeken naar een parkeerplaats is men meer bezig met het scannen van vrije parkeerplaatsen dan met het overige verkeer. Daarnaast zorgt de Hoflaan in de huidige situatie voor parkeerproblemen elders rondom De Meenthof, aangezien de Hoflaan doodlopend is. Er zijn daardoor weinig keer- en draaipunten rondom De Meenthof. Wanneer het mogelijk wordt om rond te rijden, vinden mensen gemakkelijker een passende parkeerplek. Zodoende draagt het kunnen rondrijden rondom De Meenthof bij aan de verkeersveiligheid en aan het verlichten van de parkeerdruk op plekken waar die nu het hoogste is, namelijk op de hoek van de Dodaarslaan en de Hoflaan bij de huisartsenpraktijk. Verder merken wij op dat wij van plan zijn om het stuk Hoflaan tussen de Kerklaan en de Dodaarslaan gesloten te verklaren voor vrachtverkeer. Daartoe wordt een apart besluit genomen. Dat komt tegemoet aan het verzoek van reclamant.

Conclusie

Wij stellen voor de zienswijze van reclamant 2 ongegrond te verklaren.

Reclamant 3

a. Inleidend merkt appellant op dat de Hoflaan een rustige, doodlopende straat is met weinig verkeer, de kinderen kunnen veilig naar buiten. Hier is toentertijd bewust voor gekozen. Door de plannen van de gemeente zal dit volledig veranderen. Er is berekend dat bij het doortrekken van de Hoflaan naar de Kerklaan de verkeersintensiteit naar verwachting zal oplopen tot rond de 750 à 1.250 voertuigen per etmaal. Een gigantische toename ten opzichte van de huidige situatie, aldus reclamant.

Reactie

Wij zijn ons bewust van de toename van verkeer in de Hoflaan. Ondanks dat dit in relatieve zin een forse toename is, zal het in absolute zin nog steeds een verkeersluwe straat zijn. De berekende aantallen zijn dermate laag dat wij dit acceptabel vinden voor een normale woonstraat.

b. Reclamant geeft aan dat de ouderen die aan de overkant van de Kerklaan wonen dagelijks door de Hoflaan naar winkelcentrum De Meenthof lopen.

Reactie

Wij zijn ons bewust van de huidige verkeersroutes en stimuleren ook het gebruik van 'langzaam verkeer'. Het gaat hier dan vooral om lopen en fietsen. Daarom zetten wij in op betere en veiligere loop- en fietsroutes. In de Hoflaan zal aan de woningzijde een nieuw voetpad worden aangelegd om de veiligheid van voetgangers te vergroten. Ook de directe route naar De Meenthof wordt verder geaccentueerd met een nieuwe oversteek op de Kerklaan die direct uitkomt in het winkelcentrum.

c. Los van de veiligheid voor de omgeving die ernstig in het geding komt, zal er een toename zijn van geluidsoverlast, aldus appellant. Naast automobilisten die gebruik willen maken van deze snelle route, zal er een toename van vrachtverkeer zijn.

Reactie

De toename van verkeer door de Hoflaan zal leiden tot een toename van verkeersgeluid, zoals reclamant aangeeft. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat de gevels van de woningen aan de Hoflaan, als gevolg van het verkeer dat door de Hoflaan rijdt, een geluidsbelasting van 51 dB zullen krijgen (zie p. 14). Dat is wat meer dan in de huidige situatie en die waarde is ook hoger dan een voorkeurswaarde van 48 dB, maar het is zeker geen ongebruikelijke geluidsbelasting in de directe nabijheid van een winkelcentrum. De toename achten wij dan ook aanvaardbaar.

De stelling dat de veiligheid in het geding komt, wordt niet nader onderbouwd. Wij verwachten juist dat de verkeersveiligheid rondom De Meenthof zal verbeteren (zie onze reactie onder 2.c). Als eerder aangegeven zal de Hoflaan, tussen de Dodaarslaan en de Kerklaan, voor vrachtverkeer gesloten worden verklaard.

d. Reclamant verwacht dat, ten behoeve van de bevoorrading van de winkels, er naar alle waarschijnlijkheid gretig gebruik gemaakt zal worden van de Hoflaan.

Reactie

In het verkeersonderzoek is aangegeven dat de Hoflaan gebruikt kan worden door expeditie verkeer. Hierbij wordt wel de voorwaarde gegeven dat er voldoende ruimte moet zijn voor dit verkeer. De Hoflaan biedt voor vrachtwagens (ook) in de nieuwe situatie te weinig ruimte om hier op een veilige manier doorheen te rijden. Uitgangspunt van het plan is daarom dat de Hoflaan een éénrichtingsweg wordt met een verbod voor vrachtwagens. Daarvoor wordt een apart verkeersbesluit genomen.

e. Reclamant stelt dat de gemeente aangeeft dat het voor de bewoners van de Hoflaan wenselijk is dat er een directe aansluiting komt op de Kerklaan, zodat er niet meer van de 'omweg' via de Krabbescheer gereden hoeft te worden.

Reactie

De stelling van reclamant is niet correct. In het verkeersonderzoek staat enkel dat het doortrekken een alternatieve route biedt voor de directe omgeving.

f. Door het plan komt de bebouwing 12 meter dichterbij de woning van reclamant. Daarbij verliest reclamant de groenstrook voor de deur. Hoewel in de plannen wordt gesproken over behoud van het groen, is hier in de schetsen niets van terug te zien. In combinatie met de aanpassing van de Hoflaan zorgt dit ervoor dat de woning van reclamant in waarde zal dalen.

Reactie

De planontwikkeling zal ertoe leiden dat dichterbij op de bestaande woonbebouwing, aan de westzijde van de Hoflaan, wordt gebouwd. In plaats van parkeerplaatsen aan een achterkant van het winkelcentrum, zal na de ontwikkeling sprake zijn van appartementen die op de Hoflaan georiënteerd zullen zijn. Stedenbouwkundig gezien achten wij dat zeker een verbetering. De afstand tussen de gevels van de bestaande woningen (niet de aangebouwde garages) en de nieuwbouw zal circa 18 meter bedragen. De maximum bouwhoogte van 12 meter voor de appartementen is iets hoger dan de bouwhoogten in de directe omgeving, die is veelal 9 meter, vanwege de situering en de afstand tot de bestaande bebouwing vinden wij dat evenwel aanvaardbaar.

Indien reclamant van mening is dat hij planschade leidt als gevolg van het bestemmingsplan, dan kan reclamant na het onherroepelijk worden van het plan een verzoek tot tegemoetkoming van planschade bij de gemeente indienen.

g. Reclamant vindt dat Kortenhoef een klein dorp is en dat de grootte van het winkelcentrum volstaat. Het uitbreiden van de supermarkten zal mogelijk leiden tot nog meer verkeer. Kortenhoef hoeft niet in de voetsporen van Hilversum te treden, aldus reclamant. Aan de zijde van de Hoflaan komen ook geen winkels, het winkelcentrum kan dus prima volgens de huidige situatie aantrekkelijker gemaakt worden. Hiervoor hoeft de Hoflaan niet als ontsluitingsweg te fungeren.

Reactie

In de toelichting op het bestemmingsplan is het volgende aangegeven:

“In de huidige situatie kent het winkelcentrum een kwetsbare kwaliteit. Hoewel de openbare ruimte recent is ingericht, is de bebouwing ouder en de presentatie matig. Bovendien is de bevoorrading van de twee supermarkten lastig.

Het sterker positioneren van het winkelcentrum wordt bereikt door een ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt in het noordwestelijke deel van het winkelcentrum waarin de Albert Heijn is gevestigd. Het bouwplan voegt ‘voorkanten’ toe aan dit deel van het winkelcentrum en er is gelijktijdig aanleiding om de openbare ruimte rondom het nieuwbouwplan een kwaliteitsimpuls te geven”.

Anders dan reclamant lijkt te veronderstellen, is het plan er niet enkel op gericht om de supermarkten uit te breiden of om het winkelcentrum te vergroten. Getracht wordt juist om het winkelcentrum de benodigde kwaliteitsimpuls te geven en ook ruimte te bieden voor woningbouw. Daarin voorziet het bestemmingsplan Meenthof, 1^e fase. Nut en noodzaak van de voorgenomen planontwikkeling staan voor ons zodoende niet ter discussie.

Aanvullend merken wij op dat de ontwikkeling inderdaad zal leiden tot meer verkeersbewegingen naar en van het winkelcentrum. Uit het hiervoor uitgevoerde verkeersonderzoek komen geen belemmeringen naar voren. Ten aanzien van de opmerking over de Hoflaan verwijzen wij naar de eerder gegeven reacties.

h. Reclamant geeft aan dat er beter eerst gekeken kan worden naar de Krabbescheer, welke fungeert als tweerichtingsweg, maar waar nu op de weg wordt geparkeerd. Dit belemmert de doorstroming aanzienlijk. Verwacht wordt dat het probleem van de Krabbescheer zich ook zal voordoen op de Hoflaan wanneer dit een ontsluitingsweg zal worden.

Reactie

Anders dan reclamant aanneemt, zijn de Krabbescheer en de Hoflaan geen ontsluitingswegen. Het zijn beide wegen met als primair doel om bewoners toegang te bieden tot hun woning. Wij beschouwen de Hoflaan en de Krabbescheer dan ook als gelijkwaardige straten. Met dit in het achterhoofd hebben wij deze casus ook beoordeeld. Dat leidt bij ons tot de conclusie dat de Hoflaan als éénrichtingsweg, met toegang tot de Kerklaan, in de afweging het beste is.

Conclusie

Wij stellen voor de zienswijze van reclamant 3 ongegrond te verklaren.

Algehele conclusie

Op basis van deze nota stellen wij allereerst voor om de zienswijze van reclamant 1 niet ontvankelijk en ongegrond te verklaren. Ten tweede stellen wij voor om de zienswijzen van reclamant 2 en 3 ontvankelijk, doch ongegrond te verklaren. De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan Meenthof, 1^e fase, noch tot een aanpassing van de ontwerp omgevingsvergunning.