

## **Nota van zienswijzen bestemmingsplan Van Kleefstraat e.o. Huissen.**

### **1. Inleiding.**

Het ontwerpbestemmingsplan Van Kleefstraat e.o., heeft met ingang van 7 november 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn vier zienswijzen ingediend.

### **2. Resumé van de zienswijzen.**

De door appellanten ingediende zienswijzen zijn identiek, met uitzondering van hetgeen vermeld staat onder de kop 'voorgeschiedenis'. Appellanten hebben in de periode 2005-2009 van de Woningbouwvereniging (nu Waardwonen) hun woning gekocht.

#### ***Voorgeschiedenis:***

Appellanten nr.1 wijzen erop dat zij hun woning in 2007 van de Woningbouwstichting (nu Waardwonen) hebben gekocht. Destijds hebben zij de plannen voor de locatie tegenover hun woning mogen inzien. Ter plaatse van de te slopen aaneengesloten woningen zouden haaks op de weg aaneengesloten woningen worden gerealiseerd. Appellanten zijn onaangenaam verrast door een plan dat voorziet in de bouw van appartementen in vier bouwlagen.

Appellanten nr. 2, 3 en 4 die hun woning gekocht hebben in 2005, 2009 en 2007 geven aan dat ten tijde van de koop van de woning de plannen voor de locatie gelegen tegenover hun woning niet bekend waren en dat zij later gehoord hebben dat er dwars op de straat aaneengesloten rijen woningen zouden worden gerealiseerd.

#### ***Hoogte en massaliteit:***

Appellanten zijn van mening dat het appartementencomplex qua grootte en bouwhoogte niet past binnen dit gebied. De goot- en bouwhoogte van de huidige eengezinswoningen bedraagt 6, respectievelijk 10 meter. De goot- en bouwhoogte van het appartementencomplex bedraagt 14 meter. Door de hoogte en het feit dat het appartementencomplex 4 meter dicht op de woning van appellanten staat, zijn zij van mening dat het appartementengebouw te massaal is voor deze wijk. Appellanten vrezen, als gevolg van de bouw van de appartementen licht- en zichthinder te ervaren. Daarnaast zal de aanwezigheid van balkons leiden tot geluidsoverlast en aantasting van de privacy. Dit zal leiden tot waardedaling van de woningen van appellanten.

#### ***Parkeerproblematiek:***

Appellanten geven aan dat er op dit moment in de wijk sprake is van een parkeerprobleem. Zij vragen zich af of er in de toekomst in de V. Gelrestraat aan twee zijden geparkeerd gaat worden. Zij zijn van mening dat dit met name voor de leefbaarheid in de wijk ongewenst is. Als er aan de on-evenzijde een parkeerverbod komt wordt de parkeerproblematiek verder vergroot.

Appellanten zijn van mening dat het uitgangspunt dat ten grondslag ligt aan de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen niet deugt. In de berekening wordt alleen ingegaan op de toe te voegen woningen en wordt niet gekeken naar de bestaande woningen. Dit is, gelet op het feit dat dat deze wijk is gebouwd in een tijd dat het autobezit aanzienlijk lager lag, ongewenst. Daarnaast geven appellanten aan dat de gehanteerde parkeernorm van 1,5 pp/woning voor deze buurt aan de krappe kant is. Indien de bestaande woningen ook aan de parkeernorm moeten voldoen is er, volgens de berekening van appellanten, sprake van een tekort van 33 tot 56 parkeerplaatsen. Daarnaast is volgens hen op geen enkele wijze gegarandeerd dat de geplande parkeerplaatsen daadwerkelijk worden aangelegd.

## **Reactie van de gemeente**

### ***Voorgeschiedenis:***

De eerste plannen voor de herontwikkeling van het gebied Van Kleefstraat-Van Gelrestraat dateren uit 2011. Op 21 november 2011 is door KAW Architecten het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan gepresenteerd in de welstandscommissie. Op basis van deze plannen, die positief zijn ontvangen, zijn de bouwplannen voor het gebied verder uitgewerkt. In 2011 zijn door Waardwonen in samenwerking met de gemeente meerdere inloopavonden georganiseerd voor zowel de betrokken bewoners als de omwonenden. Tijdens deze avonden zijn het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan toegelicht. Het stedenbouwkundig plan voorzag destijds in eenzelfde combinatie van appartementen en eengezinswoningen.

Zoals ook door appellanten 2 t/m 4 wordt aangegeven, was er ten tijde van de aankoop van de woning, in de periode 2005-2009 geen sprake van concrete bouwplannen, maar was wel bekend dat de tegenover de woning van appellanten gesitueerde woningen zouden worden gesloopt en dat het gebied tussen de Van Kleefstraat-Van Gelrestraat zou worden herontwikkeld. De door appellanten bijgevoegde schets betreft een foto van de maquette van het huidige plan waarop door appellanten haaks rijen eengezinswoningen zijn getekend. Niet na te gaan valt of dit destijds de bedoeling was, maar van concrete plannen is nooit sprake geweest.

### ***Hoogte en massaliteit:***

De bebouwing in de wijk bestaat ook in de huidige situatie uit een menging van eengezinswoningen en appartementen. De nu aanwezige appartementen in de Van Gelrestraat bestaan uit 3 bouwlagen op een onderbouw met een kap. De goothoogte van deze gebouwen bedraagt ca. 9.30 meter, de nokhoogte ca. 10.30 meter. De nieuw te realiseren appartementen complexen bestaan aan de Van Kleefstraat uit drie bouwlagen met een plat dak en aan de Van Gelrestraat uit vier bouwlagen met een plat dak. De in de Van Kleefstraat geprojecteerde appartementen hebben een bouwhoogte van ca. 9.80 meter, de in de Van Gelrestraat gesitueerde appartementen hebben een bouwhoogte van ca. 12.80 meter. In het bestemmingsplan is een maximale maat opgenomen van 14 meter. Dit in verband met de liftkoker, die een hoogte heeft van 13.80 meter. Qua aantal bouwlagen komt de nieuwbouw grotendeels overeen met de binnen het gebied aanwezige bebouwing. Doordat er als gevolg van de gewijzigde bouwregelgeving sprake is van hogere verdiepingshoogten en dikkere isolatiepakketten is de totale bouwhoogte ca. 2,50 meter hoger dan de bouwhoogte van de bestaande appartementengebouwen.

Vanuit volkshuisvestelijk oogpunt is gekozen voor een combinatie van grondgebonden eengezinswoningen en appartementen. Door de appartementen en de grondgebonden woningen af te wisselen wordt het langgerekte bebouwingslint doorbroken en wordt 'lucht' gecreëerd tussen de bouwblokken, hetgeen in combinatie met het realiseren van extra parkeerplaatsen, het situeren van het merendeel van de parkeerplaatsen op de binnenterreinen en het aanbrengen van kwalitatief hoogwaardige groenvoorzieningen (extra grote bomen) bijdraagt aan de vergroting van de leefbaarheid in deze wijk. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is gekozen voor verspringende voorgevels en een enigszins gerende voorgevelrooilijn. De consequentie hiervan is, in combinatie met de geringe diepte van de tuintjes voor de appartementen op de begane grond, dat de voorgevels, gelegen tegenover de woningen van appellanten, ca. 4 meter dicht bij de woning van appellanten, komt te staan. Het stedenbouwkundig plan en de bouwplannen zijn om advies aan de welstandscommissie voorgelegd en deze commissie is van mening dat de plannen op zichzelf en gezien binnen hun omgeving, voldoen aan redelijke eisen van welstand.

Indien appellanten van mening zijn dat zij als gevolg van het plan schade ondervinden in de vorm van afname van daglichttoetreding, aantasting van de privacy, waardedaling van de woning etc. kunnen zij, na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen.

### **Parkeren.**

Uitgangspunt voor de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij de herontwikkeling van locaties is dat de parkeerplaatsen die als gevolg van de herontwikkeling verloren gaan moeten worden teruggebracht en dat het plan, indien er sprake is van een toename van het programma, voor wat betreft de toename moet voldoen aan de geldende parkeernormen. Dit uitgangspunt wordt bij een herontwikkeling ook elders binnen deze gemeente, maar ook bij andere gemeenten gehanteerd. Indien bij een herontwikkeling de eis zou worden gesteld dat de ontwikkeling ook zou moeten voorzien in extra parkeerplaatsen ten behoeve van woningen en voorzieningen die geen onderdeel van het plangebied uitmaken zou dit betekenen dat er binnen de bestaande wijken geen herontwikkeling meer tot stand kan worden gebracht omdat de fysieke ruimte en de financiële middelen om hieraan te voldoen ontbreken.

Voor de berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen worden de CROW normen (zie bijlage) gehanteerd. Huissen is, gelet op het aantal woningen/km<sup>2</sup>, 'matig stedelijk', het plangebied bevindt zich in de schil/overloopgebied van het Centrum en voor betaalbare woningen wordt de maximale norm gehanteerd. Dit betekent dat de parkeernorm 1,5 parkeerplaats/woning bedraagt. De opmerking van appellanten dat de gehanteerde parkeernorm voor deze wijk te laag is, wordt dan ook niet gedeeld. Uitgaande van bovengenoemde uitgangspunten bedraagt, de parkeerbehoefte, afhankelijk van het wel/niet doorgaan van de zorgplaatsen 56 respectievelijk 79 parkeerplaatsen.

Het voorliggende plan voorziet in de aanleg van 112 parkeerplaatsen, het merendeel van deze parkeerplaatsen wordt op de binnenterreinen achter de appartementencomplexen gerealiseerd en in de parkeerplaatsen die gesitueerd zijn tussen de grondgebonden woningen. Daarnaast worden in de Van Kleefstraat aan beide zijden en in de Van Gelrestraat aan één zijde parkeerplaatsen in de vorm van extra parkeerhavens, gerealiseerd. Door de herinrichting van het openbare gebied en de realisatie van 56 of 33 extra parkeerplaatsen, bovenop het aantal dat nodig is om in de parkeerbehoefte ten behoeve van de nieuwbouw te voorzien, wordt ook de leefbaarheid voor de bestaande bewoners van de wijk vergroot.

### **Conclusie.**

De ingekomen zienswijzen geven ons geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan Van Kleefstraat e.o. Huissen aan te passen. Voorgesteld wordt om de nota van zienswijzen vast te stellen.

de secretaris,