

Zienswijzennotitie ontwerpbestemmingsplan 'Delden-Zuid, herziening Bernhardstraat 1'

Zienswijzennotitie ontwerpbestemmingsplan 'Delden-Zuid, herziening Bernhardstraat 1'

Deze notitie kent de volgende opbouw:

- A. Zienswijzen & gemeentelijke reactie
- B. Ambtshalve aanpassingen en aanpassingen n.a.v. de zienswijzen

A. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Delden-Zuid, herziening Bernhardstraat 1' heeft met ingang van 16 juni 2022 tot en met 27 juli 2022 gedurende 6 weken voor eenieder ter inzage gelegen. Binnen de inzage termijn zijn de volgende zienswijzen ingediend:

Zienswijze 1

Gedateerd op 26 juli 2022, ingekomen 27-07-2022, nummer 306065.

Zienswijze 2

Gedateerd 7 juli 2022, ingekomen 11 juli 2022, nummer: 298310.

Ingebrachte bedenkingen van de bewoners van de Bernhardstraat 2,4,6,8 en 10

Gedateerd 18 mei 2021, ingekomen 21 mei 2021, nummer: 168153, 168151, 168149, 168148 en 168147.

De bewoners hebben in het begin van het participatietraject (mei 2021) per brief aangegeven dat zij bedenkingen hebben tegen de bouw van het appartementencomplex op de locatie van de sporthal De Reiger. Tijdens de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen hebben de bewoners hun bedenkingen echter niet als zienswijzen ingediend. Hoewel de in de participatiefase ingediende bedenkingen formeel niet als zienswijzen kunnen worden aangemerkt, is besloten om met de bewoners in gesprek te gaan en toch te kijken of deze kunnen worden weggenomen. De resultaten hiervan zijn in deze notitie opgenomen.

Hieronder een weergave van de inhoudelijke zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.

Zienswijze 1

Datum 26 juli 2022, ingekomen 27 juli 2022, nummer: 305371.

De reclamanten geven aan zich niet te kunnen vinden in twee onderdelen van het plan. Het gaat hierbij ten eerste om de aan de Cramerstraat gesitueerde rijwoningen. De reclamanten zijn van mening dat de rijwoningen niet aansluiten op de bestaande bebouwing. In hun beleving was het in beginsel ook niet de bedoeling was dat er rijwoningen aan de Cramerstraat zouden worden gepositioneerd. Zij verwijzen hierbij naar een, tijdens de participatiefase, voorgelegd model waarin aan de planzijde van de Cramerstraat alleen vrijstaande en twee-onder-een-kappers waren gesitueerd. Ten tweede kunnen reclamanten zich niet vinden in de ontsluiting van de parkeerplaats via de Cramerstraat. Hierbij speelt vooral de verkeersstroom van en naar de centrale parkeerplaats een rol. De reclamanten geven aan dat zij vrezen dat de Cramerstraat en de Van Limburgstraat door de hoeveelheid verkeer van en naar deze parkeerplaats te zwaar zal worden belast. Zij stellen voor de uitrit/inrit van de parkeerplaats te verplaatsen naar de noordzijde van het plan (de Reigerstraat).

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van de zienswijzen is er gekeken of er voor de ingediende bezwaren een oplossing kan worden geboden. Vanuit de gemeentelijke Woonvisie is het wenselijk om verschillende doelgroepen te kunnen bedienen. Daarbij wordt specifiek ook aandacht gevraagd voor starters die het de laatste jaren moeilijk hebben op de woningmarkt. Dit betekent dat het plan qua grondgebonden woningen niet enkel vrijstaande of twee-aaneen gebouwde woningen moet bevatten, maar ook rijwoningen. Dit om, voor zover mogelijk, ook betaalbare woningen te kunnen realiseren. Het enkel omzetten van de rijwoningen naar vrijstaande of twee-aaneen gebouwde woningen is daarmee beleidsmatig niet wenselijk. Wel is onderzocht of de rijwoningen met een aanpassing van de stedenbouwkundige schets anders gepositioneerd kunnen worden om tegemoet te komen aan de zienswijze van reclamanten. Dat bleek te kunnen. In samenhang met die aanpassing kan ook de inrit naar het parkeerterrein worden gesitueerd naar een locatie waar bestaande woningen de minste hinder ervan ondervinden. Daarom is besloten om het plan op onderdelen aan te passen. Het gaat hierbij om;

1. Het omwisselen van de rijwoningen aan de Cramerstraat met een vrijstaande- en twee twee-onder-een-kapwoningen aan de Reigerstraat. Hierdoor bestaat na deze aanpassing de bebouwing in de Cramerstraat enkel uit vrijstaande- en twee-onder-een-kapwoningen maar blijft het totale aantal woningen in het nieuwe plan gelijk met het conceptplan.
2. Naast de onder 1 genoemde aanpassing ook de uitrit van de centrale parkeerplaats te verplaatsen naar de Reigerstraat.

Over deze aanpassingen heeft er een gesprek plaatsgevonden met de reclamanten. Deze gaven hierin aan blij te zijn met het plan dat nu voorligt en dat ze tegen dit aangepaste plan geen bezwaar meer hebben.

Zienswijze 2

Datum 7 juli 2022, ingekomen 11 juli 2022, nummer: 298310.

Het betreft hier een zienswijze welke is ingediend door ProRail. Zij geven hierin de volgende punten aan;

1. Uit het verkeerskundig onderzoek dat voor het plan is uitgevoerd blijkt dat er naar verwachting meer verkeer over de Bernhardstraat zal gaan rijden. Hierdoor zal de daar aanwezige overweg zwaarder worden belast. Hierdoor is ProRail van mening dat er conform de Beleidsagenda Spoorveiligheid een Risico analyse Overwegen

moet worden uitgevoerd om na te gaan in hoeverre de overwegveiligheid achteruit gaat en welke maatregelen er nodig zijn om deze afname te compenseren. Daarnaast verzoeken zij om een onderbouwing in hoeverre er meer verkeer wordt verwacht op de omliggende overwegen aan de St. Annabrinkstraat en de Van Wassenaerweg als gevolg van de woningbouw.

2. ProRail geeft aan dat er in de verkeersparagraaf van het ontwerpbestemmingsplan geen weergave over de bereikbaarheid van het station aanwezig is. Zij verzoeken om in de genoemde paragraaf de loop- en fietsbereikbaarheid van het station op te nemen.
3. Tot slot betiteld ProRail, gezien de nabijheid van het station en de centrale ligging van het plan, de gehanteerde parkeernorm van het plan als fors. Zij verzoeken om de parkeernorm aan te passen aan de ligging van het plan, mede de ligging ten opzichte van het station.

Gemeentelijke reactie

De door ProRail ingebrachte zienswijzen zijn voorgelegd aan het adviesbureau dat ook het verkeerskundig onderzoek heeft uitgevoerd. Zij geven hierbij het volgende aan:

1. In de Beleidsagenda Spoorveiligheid staat aangegeven dat de veiligheid op bestaande overwegen niet mag afnemen door ontwikkelingen op het spoor (bijvoorbeeld frequentie-verhoging) of wijzigingen in de omgeving die leiden tot toename of wijziging van het weggebruik op de overweg. Hoe dit laatste geïnterpreteerd moet worden staat hier expliciet bij: 'Het 'Nee, tenzij'-principe uit de Derde Kadernota Railveiligheid blijft onverminderd van kracht. Dit houdt in dat de veroorzaker van toenemende onveiligheid op overwegen ervoor verantwoordelijk is dat de veiligheid wordt beheerst. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het realiseren van nieuwe bebouwing of het wijzigen van de verkeersfunctie van een overweg'. Van dit laatste is bij het onderhavige geval geenszins sprake. De verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer per etmaal is en blijft dermate laag (1.526 en 1.729 motorvoertuigen per etmaal), dat deze de verkeersintensiteit van een rustige woonstraat zowel in de voor- als na situatie niet zal overstijgen. Van een wezenlijke wijziging in de verkeersintensiteit, laat staan van het wijzigen van de verkeersfunctie van de (over)weg, is totaal geen sprake. Hierbij dient aanvullend in gedachten te worden gehouden dat de beschreven (worstcase) verkeersstudie niet is gecorrigeerd voor functies/voorzieningen die eerder op de betreffende percelen aanwezig waren (sporthal, basisscholen, café) en die zijn komen te vervallen. Gezien de verkeersgeneratie op etmaalbasis van deze functies/voorzieningen is het zelfs aannemelijk te maken dat de ontwikkeling van woningen leidt tot een verbetering in de verkeerssituatie. Het uitvoeren van een risicoanalyse overwegen is dan ook niet noodzakelijk.

Het verkeerskundig effect op de overweg Sint Annabrinkstraat, ten opzichte van het effect op de Bernhardstraat, is verwaarloosbaar. Hoewel niet uitgesloten kan worden dat er verkeersbewegingen, vanaf of naar de ontwikkeling, via de overweg Sint Annabrinkstraat gaan verlopen, gaat het hierbij dan hoogstens om enkele motorvoertuigen per etmaal. Ook hiervoor geldt dat het uitvoeren van een risicoanalyse overwegen niet noodzakelijk is.

Het opstellen van de gevraagde onderbouwing van het verkeerskundig effect op de overweg ter plaatse van de Van Wassenaerweg is niet mogelijk. Dit omdat het hier geen overweg betreft, maar een ongelijkvloerse kruising van het spoor (spoorwegviaduct).

2. Ten aanzien van het verzoek om de loop- en fietsbereikbaarheid van het station in het bestemmingsplan op te nemen zien wij geen aanleiding om het plan hierop aan te passen. Hoewel de ligging van het plan in de nabijheid van het station als positief kan

worden aangemerkt heeft het weergeven van fiets en of wandelroutes in het bestemmingsplan ons inziens geen meerwaarde. Er wordt met voorliggend plan aangesloten op de bestaande wegen- en padenstructuur die geschikt is om eventuele bewoners en/of bezoekers van en naar het station te laten gaan.

3. Bij de ontwikkeling van het plan is getoetst aan het gemeentelijk beleid, waaronder het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Daarin is de vastgestelde gemeentelijke parkeernorm als vereiste opgenomen. Deze parkeernorm is erop gericht om een te grote parkeerbelasting in de directe omgeving van het bouwplan te voorkomen. Gezien het voorgaande zijn wij van mening dat het afwijken (versoepelen) van deze norm niet gewenst is.

Bedenkingen bewoners Bernhardstraat 2,4,6,8 en 10.

Gedateerd 18 mei 2021, ingekomen 21 mei 2021, nummer: 168153, 168151, 168149, 168148 en 168147.

De bewoners geven in hun brief van 18 mei 2021 en het gesprek op 17 oktober 2022 de volgende bedenkingen aan.

1. De bewoners vinden dat het appartementencomplex dat op de locatie van sporthal De Reiger kan worden gerealiseerd te dicht op Bernhardstraat is gesitueerd. In het conceptbestemmingsplan is deze afstand circa 4,5 meter. Door deze situering in combinatie met de maximale bouwhoogte van 11 meter vreest men tegen een hoge stenen muur aan te kijken. Door deze situering vreest men ook dat hun privacy wordt aangetast. Daarnaast wordt er licht weggenomen uit de woningen aan de Bernhardstraat. Tot slot gebeuren er op het kruispunt Bernhardstraat-Reigerstraat nu al regelmatig bijna-ongelukken. Door de situering van het nieuwe appartementengebouw wordt het zicht in deze bocht nog slechter waardoor de kans op ongelukken nog groter wordt.
2. De bewoners vragen zich af of de kopgevel van het appartementencomplex voor meer geluidsoverlast zorgt. Dit door weerkaatsing van het geluid tegen deze nieuwe gevel.
3. De bewoners vragen of er ook openbare parkeerplaatsen in het plan worden opgenomen. Dit aangezien er nu regelmatig door de buurtbewoners op de parkeerplaats bij De Reiger parkeren. Daarbij zijn er piekmomenten bij afhaalrestaurant Wenderz aan de Bernhardstraat 2.

De bewoners vragen aan gemeente of het mogelijk is om het bouwvlak voor het appartementengebouw verder (op 8 tot 10 meter) van de Bernhardstraat te situeren.

Gemeentelijke reactie

Hoewel de in de participatiefase ingediende bedenkingen formeel niet als zienswijzen kunnen worden aangemerkt, is besloten om met de bewoners in gesprek te gaan en toch te kijken of deze bedenkingen kunnen worden weggenomen.

1. Vanuit de gemeente is het wenselijk om gebouwen op een goede wijze in te passen in hun omgeving. Hierbij kan gedacht worden aan voldoende openheid en aan het aanbrengen/behouden van groen. Ook verkeersveiligheid is een onderdeel waarbij in de planopzet rekening wordt gehouden. Naar aanleiding van de naar voren gebrachte bedenkingen hebben we gekeken naar de mogelijkheid om de afstand tot de Bernhardstraat te vergroten. Wij zijn hierover in gesprek gegaan met onze stedenbouwkundige en woningbouwvereniging Wonen Delden. Hierbij bleek dat het mogelijk was het bouwvlak 10 meter uit de Bernhardstraat te situeren, zonder dat dit directe gevolgen heeft voor bouwprogramma. Wel is de schuine hoek, die aan deze zijde in het bouwvlak was opgenomen, komen te vervallen. Deze hoek was in het oorspronkelijke plan opgenomen om de hoek van het nieuwe gebouw niet te dicht op de kruising Bernhardstraat/Reigerstraat te positioneren. Door het geheel terugleggen

van het bouwvlak ten opzichte van de Bernhardstraat is de openheid op de straathoek geborgd en is deze schuine hoek zijn functie verloren. Gezien het bovenstaande is besloten om het plan hierop aan te passen. Het gaat hierbij om het aanpassen van de bouwstrook voor het appartementengebouw, waarbij deze op 10 meter uit de Bernhardstraat wordt gesitueerd.

2. Voor het plan is voorafgaand aan de procedure een geluidsonderzoek uitgevoerd, echter maakt geluidsreflectie hiervan geen onderdeel uit. Naar aanleiding van de vraag van de bewoners ten aanzien van geluidsreflectie op de nieuwe kopgevel van het appartementengebouw is door de gemeente gevraagd om een aanvulling op het geluidsonderzoek. Hieruit blijkt dat de weerkaatsing van geluid, zeker bij de situering van het gebouw op 10 meter uit de Bernhardstraat, te verwaarlozen is.
3. Bij de ontwikkeling van het plan wordt er gekeken naar de mogelijkheid om aan de Reigerstraat (in het openbaar gebied) enkele langspaarkeerplaatsen te situeren.

Over deze aanpassingen heeft er een gesprek plaatsgevonden met de bewoners. Deze gaven hierin aan blij te zijn met het plan dat nu voorligt en dat ze tegen dit aangepaste plan geen bezwaar meer hebben

C. Ambtshalve aanpassingen en aanpassingen n.a.v. de zienswijzen

De volgende ambtshalve aanpassingen worden doorgevoerd:

Toelichting

- In de toelichting hoofdstuk 2.3 eerste alinea (eindigend op “en ingepast in het plan”) aanvullen met: *“De op de bouwlocatie aanwezige bomen zijn ingemeten en vergeleken met het stedenbouwkundig plan. Om zoveel mogelijk beeldbepalende en waardevolle bomen te behouden is het stedenbouwkundige plan op onderdelen aangepast. Desalniettemin zullen er ook bomen moeten worden gerooid, hiervoor zal er t.z.t. een kapvergunning worden aangevraagd”*.
- Het verwisselen van het vorige (vervallen) stedenbouwkundig plan door de nieuwe aangepaste versie (2.3 van de toelichting).

Regels

- Onder 1 (Begrippenlijst) toevoegen het begrip *“Bouwstrook: het maatvoeringsvlak op het bouwperceel dat grenst aan de voorgevelbouwgrens”*.
- Onder sub a. achter “woningen” de toevoeging *“met bijbehorende bouwwerken en voorzieningen”*.
- Onder 4.2.1.a, toevoegen *“4. de afstand tot aan de weg gelegen bouwperceelgrens minimaal 3,5 m bedraagt”*
- Toevoegen tussen 4.2.1.b en 4.2.1.c: *“woningen mogen enkel vrijstaand en/of twee aaneen worden gebouwd”*.
- Bij artikel 4.2.1.f ten aanzien van de dakhelling verwijzen naar aangegeven graden op plankaart.
- Toevoegen tussen 4.2.1.b en 4.2.1.c: een voorschrift met betrekking tot mogelijke type woningen te weten *“woningen mogen enkel vrijstaand en/of twee-aaneen worden gebouwd”*.
- Toevoegen mogelijkheid voor het bouwen van rijwoningen door het volgende voorschrift op te nemen *“enkel ter plaatse van de aanduiding 'aaneengebouwd' zijn ook aaneengebouwde woningen toegestaan”*.
- Bij artikel 4.2.1.c (ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld' zijn enkel woningen in de vorm van appartementen toegestaan) het woord *“enkel”* verwijderen.
- Bij artikel 4.2.1.h het woord *“bouwperceelsgrens”* aanpassen in *“perceelsgrens”*.
- 7.1.d. aanpassen in: *“de bestemmingsregels in die zin dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, kunnen worden vergroot tot maximaal 45,00m. Dit ten behoeve van het plaatsen/verhogen van zend- en/of sirenemasten;”*

Verbeelding

- Verplaatsen aaneengebouwde woningen van de Cramerstraat naar Reigerstraat.
- Ter plaatse van de twee blokken rijwoningen de aanduiding *“aaneengebouwde woningen {ae}”* op de verbeelding aangeven.
- Uitrit parkeerplaats (binnenplaats) verplaatsen naar de Reigerstraat.
- Aanpassen parkeerplaats (groenbestemming in verband met behouden aanwezige boom).
- Verkorten bouwstrook ter plaatse van de bomen op de hoek Cramerstraat/Strampenstraat.
- Een aaneengesloten bouwstrook aan de Cramerstraat opnemen.

- De dakhelling (minimale dakhelling) in alle bouwstroken aangeven.
- Inkorten van de bouwstrook van de appartementen aan de Reigerstraat (10 meter uit openbare weg).
- Schuine hoek in de bouwstrook ter plaatse van deze inkorting verwijderen.
- Toevoegingen aanbrengen aan achterzijde van de bouwstrook van de appartementen (betreft mogelijkheden trappenhuizen 3x4 meter).
- Voorgevelrooilijn bouwstrook appartementengebouw Reigerstraat rechte trekken (geen verspringing).
- Voorgevelrooilijn bouwstrook woningen Cramerstraat rechte trekken (geen verspringing).
- Voorgevelrooilijn bouwstrook woning Strampenstraat rechte trekken (geen verspringing).