

**NOTA VAN BEANTWOORDING (EN WIJZIGING)
Bestemmingsplan “Kamerlingh Onnes”**

ZIENSWIJZEN EN OVERLEGREACTIES OP HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “KAMERLINGH ONNES”

Corsanummer: A24.000217
Datum: 18 juni 2024



Inhoud

1. INLEIDING	3
2. NOTA VAN BEANTWOORDING	4
2.1 Reacties ingediende zienswijzen	4
R1 – Particulier	4
R2 – Particulier	5
R3 – Particulier	7
R4 – Particulier	10
R5 – Particulier	11
R6 – Particulier	15
R7 – Particulier	29
2.2 Overlegreacties wettelijke overlegpartners	31
R8 – Veiligheidsregio Hollands Midden	31
R9 – Hoogheemraadschap van Schieland.....	32
3. NOTA VAN WIJZIGING.....	34

1. INLEIDING

In het kader van de vaststellingsprocedure heeft het ontwerpbestemmingsplan "Kamerlingh Onnes" vanaf donderdag 28 december 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis en via ruimtelijkeplannen.nl

Gedurende deze inzageperiode kon een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen. Een zienswijze is tijdig ingediend wanneer zij voor het einde van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is verzonden/ontvangen.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan digitaal aan de wettelijke overlegpartners ter kennis gesteld met het verzoek om binnen voornoemde termijn op de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan te reageren.

In deze Nota van Beantwoording (en Wijziging) zijn de samenvattingen van de op het ontwerpbestemmingsplan "Kamerlingh Onnes" ingediende zienswijzen en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen. In hoofdstuk 2 is tevens de inhoud van de overlegreactie en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen.

Onderdelen van de ingediende zienswijzen die niet expliciet worden genoemd, zijn wel bij de beoordeling betrokken. De zienswijzen zijn dus in hun geheel beoordeeld.

Per reclamant is opgenomen:

- het nummer van de zienswijze van de reclamant;
- de datum van indiening en datum van ontvangst;
- een samenvatting van de zienswijze (om de zienswijze te kunnen onderscheiden heeft elke (deel)reactie een cijfer gekregen);

- de reactie van de gemeente;
- of de reactie leidt tot wijziging van het bestemmingsplan (is in de conclusie per zienswijze aangegeven).

We streven ernaar om de beantwoording van zienswijzen richting de reclamanten zo begrijpelijk en leesbaar mogelijk vorm te geven. Aangezien een bestemmingsplan/ uitwerkingsplan een planologisch-juridisch instrument is, heeft de beantwoording van zienswijzen een juridisch/ technisch karakter. Het gebruik van vakterminologie is daardoor vaak nodig. We proberen het gebruik van vakterminologie wel te vermijden. Dit geven wij ook aan wanneer wij reclamanten schriftelijk informeren over de beantwoording van de zienswijze.

Formele vereisten

Ten aanzien van de ingediende zienswijzen wordt in artikel 3.16 lid 3, juncto 6.9 (en 6.10) Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaald welke zienswijzen tijdig zijn ingediend. Artikel 6.9 Awb regelt dat een bezwaar- of beroepschrift tijdig is ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een bezwaar- of beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Er zijn 7 zienswijzen en er 2 overlegreacties binnengekomen.

Ontvankelijk

De zienswijzen en overlegreacties zijn tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk.

2. NOTA VAN BEANTWOORDING**2.1 Reacties ingediende zienswijzen**

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R1 – Particulier		Corsanummer E24.000267	31 januari 2024	31 januari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	In het ontwerpbestemmingsplan van het Project Kamerlingh Onnes zijn het aantal (direct) te realiseren parkeerplaatsen verminderd ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten. De reden hiervoor is de verlaging van het gehanteerde getal van de parkeernorm voor een sociale huurwoning en middeldure huurwoning (van 2,0 naar 1,6 en van 2,3 naar 1,9). Er is geen enkele onderbouwing voor de verlaging van deze getallen gegeven. Daarnaast is niet SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden) gemaakt hoe gemonitord wordt of de parkeerdruk onder de 85% blijft en wanneer er dus overgegaan wordt tot het realiseren van deze 19 parkeerplaatsen. Het lijkt erop dat de gemeente naar de beschikbare plaatsen toe rekent. De onderbouwing van dit verlaagde getal doet er eigenlijk niet eens toe, want er dient voldaan te worden aan de getallen die in de Nota Parkeernormen zijn opgenomen. In de Nota Parkeernormen is geen ruimte voor maatwerkoplossing zoals het later realiseren van parkeerplekken voor een project als de Kamerlingh Onnes. Er is voor de beoogde woningen in bijlage 2 keihard een parkeernorm opgenomen van 2,0 en 2,3 en het Project Kamerlingh Onnes valt niet onder de specifieke situaties zoals beschreven in hoofdstuk 5. Er dient direct bij de bouw het aantal parkeerplaatsen gerealiseerd te worden dat met de getallen uit deze nota berekend wordt.		In het ontwerpbestemmingsplan is inderdaad een reservering opgenomen voor 19 parkeerplaatsen. Hier is voor gekozen omdat de doelgroep waarvoor gebouwd wordt (1 en 2 persoonshuishoudens voornamelijk in de sociale huur) een lagere parkeerbehoefte heeft. Dit is onderbouwd in een parkeeronderzoek van Commeo mobiliteit van 31 mei 2024. Door een deel van de parkeerplaatsen als reservering op te nemen wordt ruimte geboden voor meer groen en wordt de aanleg van onnodige verharding voorkomen, waarmee kosten en hittestress kunnen worden verminderd, terwijl de parkeerplaatsen wel kunnen worden gerealiseerd als de parkeerdruk uit metingen te hoog blijkt te zijn. De zorgen van de omwonenden dat de realisatie van het plan tot gevolg zal hebben dat er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zijn echter begrijpelijk en geeft aanleiding om de parkeerplaatsen direct te realiseren, zodat wordt voldaan aan de parkeernorm uit de Nota parkeernormen 2019. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast.	
2.	Het argument dat het streven is zo veel mogelijk groen aanwezig te laten zijn en daar parkeerplaatsen voor op te offeren gaat niet op. Als er meer groen gewenst is, moeten er minder woningen gerealiseerd worden dan het voorziene aantal en niet beknipt worden op het aantal parkeerplaatsen. Ik wil afsluiten met een quote van de wethouder dhr. J.W. Schuurman tijdens de raadsvergadering op 27-6-2023 (zie ook bijgevoegd fragment): <i>“Dat heeft ermee te maken wat je haalbaar acht als het gaat over de ruimte die je nodig hebt om het parkeren goed te regelen. Waarbij we (...) altijd wel</i>		Het programma van 44 woningen is naar onze overtuiging ruimtelijk goed in te passen op het perceel. Voor het bijbehorende parkeerprogramma afgeleid van de Nota parkeernormen 2019 is voldoende ruimte beschikbaar. Met behoud van het woningprogramma is gezocht naar een balans tussen het parkeerprogramma enerzijds en het verminderen van hittestress, ruimte voor groen, het verhogen van de mate van waterinfiltratie en het vermijden van onnodige kosten. Hierbij is al rekening gehouden met de mogelijke aanleg van de 19 gereserveerde parkeerplaatsen. Het direct aanleggen van de	

<i>moeten toetsen aan onze huidige Nota Parkeernormen. Dus we kunnen niet voor dit plan zeggen: het kan wel een onsje minder."</i> Ik verzoek u zich aan de woorden van de wethouder, de Nota van Uitgangspunten en bovenal aan uw eigen beleid van de Nota Parkeernormen te houden en direct bij de bouw het aantal parkeerplaatsen te realiseren wat daarbij hoort.	betreffende parkeerplaatsen heeft dus niet tot gevolg dat het woningbouwprogramma moet worden aangepast.
---	---

CONCLUSIE

Deze reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:

- In het bestemmingsplan is de bestemming van de parkeerplaatsen die als 'reserve' werden aangemerkt gewijzigd van Groen naar Verkeer- Verbijfsgebied, zodat deze direct kunnen worden gerealiseerd. De verbeelding, toelichting en regels zijn overeenkomstig aangepast.
- Bijlage 2a, 2b en 2c bij de toelichting zijn vervangen door bijlage 2, toelichting parkeeronderzoeken en parkeeronderbouwing Kamerlingh Onnes van Commeo mobiliteit, waarin de voorgaande parkeeronderzoeken zijn geconsolideerd en voorzien van een eindconclusie.

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R2 – Particulier	Corsanummer E24.000304	4 februari 2024	5 februari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Op maandag 22 januari heb ik bij een informatiebijeenkomst kennis kunnen nemen van de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan. Ik ben daar hevig van geschrokken. Na een eerdere informatieavond heb ik schriftelijk al eens laten weten niet in te kunnen stemmen met het realiseren van een gebouw van drie verdiepingen hoog vlak voor mijn woning, waarbij de ingang van dat nieuwe gebouw ook nog eens pal tegenover mijn woning is gesitueerd. Ik heb u daarom dringend verzocht te zoeken naar een alternatieve oplossing. Daarvan is niets terecht gekomen.	Het programma van 44 woningen is ruimtelijk vertaald een gebouw van twee en drie bouwlagen. Het gedeelte met drie bouwlagen is gesitueerd daar waar de afstand tot de bestaande woningen het grootst is en dat is in de Kamerlingh Onnesstraat (28,7 meter van gevel tot gevel). De nota van uitgangspunten die op 27 juni 2023 vastgesteld is door de gemeenteraad gaat nog uit van balkons aan de zijden van de Kamerlingh Onnesstraat, Zeemanstraat en zuidelijke helft Tinbergenpad. Deze worden niet gerealiseerd om aan de zorgen van omwonenden over verlies aan privacy tegemoet te komen.	
2.	In 1995 heb ik zeer bewust een woning gekocht aan de Kamerlingh Onnesstraat. Die woning keek uit op basisschool 'De Tweemaster', een gebouw dat geen verdiepingen kende en alleen op de begane grond klaslokalen had. In het vigerende bestemmingsplan van 2007 is de bestemming 'maatschappelijke doeleinden' gehandhaafd. Nu bent u van plan een geheel andere bestemming aan het betreffende gebied te geven. Ik begrijp dat sprake moet zijn van een	Het bouwplan heeft een grotere bouwhoogte dan de bebouwing die oorspronkelijk op deze locatie stond. Dit heeft tot gevolg dat het zicht vanuit de woning van reclamant wijzigt. Op grond van vaste jurisprudentie bestaat er echter geen recht op blijvend ongestoord uitzicht. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is gekozen voor een zo optimaal mogelijke situering van de bebouwing ten opzichte van de bestaande bebouwing door de 3 lagen te situeren daar waar de afstand tot de gevels van de bestaande woningen het grootst is	

	zekere herontwikkeling, maar woningbouw van deze omvang en deze hoogte zal ten koste gaan van mijn woongenot. Het nieuwe bestemmingsplan zal ook een negatieve invloed hebben op de ontwikkeling van de waarde van mijn woning.	Overigens staat het eenieder vrij om gebruik te maken van de regeling ten aanzien van nadeelcompensatie (planschade).
3	Ten opzichte van het geldende bestemmingplan zou een nieuw bestemmingsplan, dat overeenkomstig het OB wordt vastgesteld, mij op de volgende punten in een nadeliger positie brengen: • Pal tegenover mijn woning komt een hoge muur van 3 woonlagen, tezamen plm. 10 hoog, met ramen van woon- en slaapkamers aan mijn zijde. Aan de door mij zo gekoesterde privacy wordt hierdoor in ernstige mate afbreuk gedaan; • Vermindering van zonlicht in de winterperiode i.c.m. met logischerwijze te verwachten hogere stookkosten; • Niet meer in de voortuin kunnen zitten in voornoemde periode, omdat de temperatuur dan, zonder warmte van de zon, te laag is; • Drukke in de straat door auto's, fietsers en voetgangers; • Tekort aan parkeerruimte. Er is op dit moment al sprake van parkeerproblemen. Als er 44 woningen bijkomen, zijn de extra parkeerplaatsen nooit voldoende. Veel huishoudens hebben de beschikking over twee of meer auto's; • Schijnsel koplampen in mijn woonkamer bij in- en uitparkeren; • Geluidsoverlast van leging afvalcontainers.	Zoals onder 1. en 2. is aangegeven is bij de plaatsing van het gebouw gekozen voor een zo optimaal mogelijke situering op het perceel ten opzichte van de bestaande bebouwing. In deze situatie heeft dit tot gevolg dat de bebouwing op een afstand van 28.7 meter van de woning van reclamant is gesitueerd. Deze afstand biedt voldoende ruimte tussen de woningen om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Om aan de privacy-zorgen van de omwonenden tegemoet is er eerder al voor gekozen om onder meer aan de kant van de Kamerlingh Onnesstraat geen balkons te realiseren. De bezonningsstudie laat zien dat de schaduwwerking acceptabel is en binnen de lichte TNO-norm valt. De gemeente heeft daarnaast op vraag van bewoners van de Kamerlingh Onnesstraat een extra studie laten doen die aantoont dat in de Kamerlingh Onnesstraat alleen tussen september en april in de ochtend 2 uur minder zon in de voortuin zal zijn. Tijdens de inloopbijeenkomst van 22 januari konden omwonenden via dit bezonningsprogramma op elke gewenste plek de schaduwwerking van het bouwplan zien. Aangeboden is dat bewoners een studie konden laten doen waarbij het bezonningsprogramma op hun eigen woning toegepast kon worden. Daarvan heeft een bewoner gebruik gemaakt. Verkeer en parkeren: Ten opzichte van de oude situatie, waarin op de planlocatie een school was gevestigd, is sprake van een relatief geringe toename van het aantal verkeersbewegingen. De straten rondom de planlocatie zijn hierop berekend. Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze R1. Met de directe aanleg van de 19 parkeerplaatsen die in het ontwerpbestemmingsplan als reserve waren opgenomen wordt voldaan aan de parkeernorm zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2019. Daarmee worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd om te voldoen aan de parkeerbehoefte. Voor de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot schijnsel van koplampen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze R5 onder 3. Enig geluidsoverlast bij de leging van afvalcontainers is lastig te voorkomen.

Nota van Beantwoording (en wijziging) Bestemmingsplan 'Kamerlingh Onnes'

4	De definitieve vast stelling van het voorliggende ontwerp tot nieuw bestemmingsplan zou mijn woongenot op een voor mij onaanvaardbare manier aantasten en zeker leiden tot planschade als het om de waarde van mijn woning gaat.	Met de situering van het plan binnen het plangebied is gepoogd de gevolgen voor omwonenden zo beperkt mogelijk te houden. Als het bestemmingsplan gevolgen heeft voor de waarde van de woning, dan kan hiervoor nadeelcompensatie (planschade) worden aangevraagd. Hiervoor kan een verzoek worden ingediend binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.
5	Ik maak dan ook bezwaar tegen dit OB. Een andere invulling van het terrein levert u wellicht financieel minder inkomsten op, maar zal ook minder inbreuk op mijn woonplezier tot gevolg hebben. Ook zou het plan bijvoorbeeld gewijzigd kunnen worden door te volstaan met een gebouw van twee woonlagen tegenover mijn woning in plaats van drie en ingangen aan de kopse kanten t.w. aan de Zeemanstraat en aan de parkeerplaats tegenover de locatie van de Thorbecke-school.	Gekozen is voor de meest optimale situering van het gebouw op het perceel door de hoogte van 3 lagen te situeren daar waar de afstand tot de bestaande bebouwing het grootst is. Een andere invulling van het terrein is onderzocht in het kader van de Nota van Uitgangspunten en zou leiden tot een ander ruimtelijk model met aanzienlijk minder woonkwaliteit voor de nieuwe bewoners en het verlies van de ook door omwonenden gewenste semi-openbare tuin. Het verwijderen van een bouwlaag van het gedeelte van het gekozen model tegenover de woning van reclamant zou betekenen dat elders in het plan, op een minder geschikte plek, een extra laag moet worden gerealiseerd. Het volledig weglaten van de derde bouwlaag zou leiden tot een kleiner programma en tot gevolg hebben dat het plan financieel niet meer uitvoerbaar is. Een hoofdingang aan de kopse kanten houdt in dat ook de liften aan een kopse kant geplaatst moeten worden. Daarmee worden de loopafstanden tot de liften aanzienlijk langer voor de bewoners of er moeten meer liften gerealiseerd worden en dat leidt tot hogere kosten. Het bezwaar van de reclamant wordt in dat geval verschoven naar andere omwonenden. Deze suggesties kunnen dus niet worden overgenomen.
CONCLUSIE		
Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R3 – Particulier	Corsanummer I24.000322 / E24.000336	3 februari 2024	6 februari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Allereerst wil ik een persoonlijke noot plaatsen. Ik ben opgegroeid aan de Kamerlingh Onnestraat. Na 2 woningen elders in Dorrestein hebben we een woning betrokken op het Tinbergenpad. We hebben altijd bewust voor de wijk Dorrestein gekozen in plaats van de wijk Zuidplas vanwege het open karakter waar nog ruimte is voor groen om te spelen en plek om te parkeren. Toen wij	Ondanks het feit dat de planlocatie lang onbebouwd is geweest is het altijd de bedoeling geweest om het perceel te herontwikkelen. Er is bij dit plan wel veel aandacht voor een groene inpassing en het behoud van bestaand groen, zodat het goed aansluit bij de bestaande structuur van de wijk.	

	onze woning in 2017 kochten waren wij ervan bewust dat er in de toekomst iets gebouwd zou worden daar waar ooit het schooltje had gestaan. Was het maar waar dat wij ons zulke stukjes groen konden veroorloven!	
2	Wij zijn niet tegen een herbestemming van de grond maar de manier waarop (weinig gedaan met de reacties uit de klankbordgroep) en de intensiteit van het bouwplan is iets waar wij en andere omwonenden bezwaar tegen hebben. Daar waar op andere woningbouwprojecten in Zuidplas verzuimd is om sociale huur te bouwen worden wij geconfronteerd met een intensief bouwplan van 44 huur appartementen. Dit wringt met de omgeving, de privacy, de parkeergelegenheid en bezonning van de huizen. Wij zijn het daarom niet eens met hetgeen wordt aangegeven in de toelichting dat het nieuwe appartementengebouw zich voegt in de bestaande structuur van de wijk Dorrestein. Het is juist niet passend bij de structuur en ligging in de wijk.	Stedenbouwkundig past dit plan in de opzet van de wijk met veel 2- en 3 laagse rijwoningen en andere gebouwen met groene tuinen en parkeerplaatsen. Dit is ook uitgangspunt bij het gekozen ruimtelijk model. De gemeente is op een aantal punten tegemoetgekomen aan de zorgen van omwonenden: - Aan de zorgen om overlast van hangjongeren in het groen wordt tegemoetgekomen door de tuin semi-openbaar en afsluitbaar te maken. De tuin wordt eigendom van de woningcorporatie. - Zorgen om de armoedige uitstraling van een galerij in de sociale huur. Met een zorgvuldig ontwerp zijn galerijen bedacht waarover omwonenden hun waardering uitgesproken hebben. - Geplande balkons aan de Zeemanstraat en Kamerlingh Onnesstraat zijn weggelaten om aan de zorgen van privacy-verlies tegemoet te komen. - Met behoud van het programma is de verdeling van twee en drie lagen zorgvuldig gedaan, rekening houdend met de afstand van de nieuwbouw tot de bestaande woningen. - Door het direct aanleggen van de in het plan opgenomen parkeerplaatsen wordt voldaan aan de parkeernorm uit de Nota parkeernormen 2019. Hiermee worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd om te voldoen aan de parkeerbehoefte. De gemeente is niet tegemoetgekomen aan de wens van een aantal omwonenden om een kleiner programma te bouwen omdat de gemeente de overtuiging heeft dat het programma van 44 woningen met bijbehorend parkeerprogramma verantwoord ingepast kan worden en de behoefte naar woningen voor de bedoelde doelgroep zeer hoog is.
3	<i>Positie bouwvlak</i> Ons grootste bezwaar richt zich op het bouwvlak welke niet de contour van het Tinbergenpad volgt. Hiermee is de afstand van het nieuw te bouwen appartementencomplex tot mijn woning Tinbergenpad nummer veel kleiner dan bij andere de woningen aan het Tinbergenpad. Er is geen woning waar de bebouwing zo dicht nabij komt als bij mijn woning. Wij worden hiermee meer benadeeld dan andere woningeigenaren. Wij verzoeken u derhalve het	Het klopt dat de afstand van de woning van reclamant tot aan de nieuwbouw het kleinst is. Die afstand is ca. 16 meter tot aan de garagedeur en ca. 21 meter tot aan de voorgevel van de woning. De nieuwbouw is aan die zijde 2 lagen hoog. Tussen de nieuwbouw en de voorgevel van de woning bevinden zich in die 21 m. vanaf de nieuwbouw een groenstrook, een brede en hoge groene haag en in de tuin van de reclamant een muur van ca. 1,5 m. hoog met dichte begroeiing. Wij verwachten dat reclamant vanuit zijn woning kijkend de nieuwbouw op dezelfde wijze en zelfs vanwege de begroeiing in zijn tuin en in de tuin van de nieuwbouw mogelijk minder ervaren dan zijn burens die op grotere

	bouwvlak zodanig aan te passen dat deze de lijn van het Tinbergenpad volgt en de afstand gelijk is met de andere woningen aan het Tinbergenpad.	afstand wonen. Ook laat het vigerende bestemmingsplan toe dat op vergelijkbare afstand gebouwd mag worden. Wij delen de conclusie van reclamant over de mate van benadelen t.o.v. andere omwonenden daarom niet.
4	<i>Doorgang naar Tinbergenpad</i> In de toelichting wordt aangegeven dat de groene heg langs het Tinbergenpad behouden zal blijven. Echter lees ik dat er op meerdere plaatsen er een doorgang worden gemaakt. Dit wijkt af van eerdere toezeggingen dat er geen ontsluiting zou komen op het Tinbergenpad. Wij verzoeken om de heg in tact te laten en de doorgang te verwijderen van de verbeelding.	Ook In de Nota van Uitgangspunten is de ontsluiting met wandelpaden reeds meegenomen. Dat is in de verdere uitwerking vertaald naar een enkel wandelpad. Dit pad geeft toegang tot de semi-openbare tuin. De groene haag blijft behouden. De tuin wordt afsluitbaar en is semi-openbaar op wens van de omgeving ook bedoeld voor de omwonenden.
5	<i>Geen balkon aan straatzijde</i> In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt aangegeven dat er aan de buitenzijde (straatzijde) géén balkons te realiseren. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan bezwaren van bewoners en vanuit de klankbordgroep. Ik kan dit op de huidige schetsen niet goed verifiëren. Ten overvloede geven wij hierbij aan dat een balkon aan de zijde van het Tinbergenpad een grote inbreuk is op onze privacy. Wij verzoeken u dit punt mee te nemen in de beoordeling van het definitieve ontwerp.	Er komen geen balkons. Er komen brede galerijen die uitkijken op de parkeerplaatsen aan de Kamerlingh Onnesstraat en de tuin aan het Tinbergenpad. Op de verbeelding (de tekening behorende bij het bestemmingsplan) zit is de tuin aangeven waar de letter "G" in staat. Aan de zijde van Kamerlingh Onnesstraat komen galerijen aan de ZO-gevel en de ZW-gevel. Aan het Tinbergenpad komen galerijen aan de NO-gevel van de tuin en de NW-gevel van de tuin.
CONCLUSIE		
Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R4 – Particulier		Corsanummer E24.000337	6 februari 2024	6 februari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Beperking overlast door bouwwerkzaamheden en andere werkzaamheden rond het bouwterrein De bouwwerkzaamheden behorend bij dit bestemmingsplan geven gedurende een aantal maanden voor de omwonenden veel overlast – vooral in en rond de Zeemanstraat en de Kamerlingh Onnesstraat. Daarnaast plant de gemeente onderhoudswerkzaamheden, waaronder ophoging van de straten en herstel/ verbetering van de riolering in dit gebied. Ook dit geeft veel overlast, zoals blijkt uit de passage <i>Wateroverlast door overvloedige neerslag</i> in het bestemmingsplan. Het is de nadrukkelijke wens van de omwonenden om deze bouw- en onderhoudswerkzaamheden in dezelfde periode uit te voeren. De onderstaande tekst over wateroverlast in het bestemmingsplan duidt dit slechts aan op een vrijblijvende manier. Het moet vastliggen dat de gemeente ervoor zorgt dat er slechts één periode van overlast komt. Dit leidt naast minder overlast ook tot lagere totale kosten. Wij vragen de gemeente om dit te garanderen – in dit bestemmingsplan of op een andere wijze. Als de tweede weg wordt gekozen moet het besluit hiertoe zijn genomen vóórdat het bestemmingsplan wordt goedgekeurd. Ik dien deze zienswijze in als secretaris van de klankbordgroep Kamerlingh Onnes. Uit gesprekken met de klankbordgroep en vele andere omwonenden blijkt dat de wens om de deze overlast te beperken breed leeft.	Enige overlast van de bouwwerkzaamheden is onvermijdelijk maar de gemeente en de woningcorporatie zullen hun best doen de mate van overlast zo klein mogelijk te houden. Het project reconstructie van de omliggende straten met vervanging van het riool is vanwege bezuinigingen volgens de huidige gemeentelijke planning uitgesteld tot 2027. Wel zal eventuele beschadiging door bouwverkeer gerepareerd worden in afwachting van de reconstructie. De gemeentelijke stresstest bij wateroverlast geeft volgens het bestemmingsplan aan dat bij een bui van 70 mm in 2 uur tijd tot ca. 30 cm water in de straten kan komen te staan. Dat staat los van de bouwwerkzaamheden en het uiteindelijke bouwplan. Voor de compensatie van de vergroting van het oppervlakte aan verharding wordt bergingscapaciteit uitgebreid binnen het peilgebied. Het bouwplan vergroot daarmee eventuele wateroverlast niet. Het tegengaan van wateroverlast is het meest gebaat bij de uitbreiding van de rioolcapaciteit in 2027. Het reconstructieproject van de omliggende straten zou gelijk op lopen met de ontwikkeling van het project Kamerlingh Onnes maar door bezuinigingen is dit van elkaar losgekoppeld en zal de reconstructie later plaatsvinden. De zorgen van de klankbordgroep over een langere periode van bouwoverlast is begrijpelijk en wij hebben daar aandacht voor.		
CONCLUSIE				
Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.				

Nummer		Nummer gemeente		Datum indiening		Datum binnenkomst gemeente	
R5 – Particulier		Corsanummer E24.000359 / E24.000377		7 februari 2024		7 februari 2024	
VERKORTE WEERGAVE REACTIE				REACTIE VAN GEMEENTE			
1	De hoogte van het ontwerp, met name aan zijde van de Kamerlingh Onnesstraat De ene helft van het nieuwe gebouw bestaat uit 2 verdiepingen, de andere helft uit 3 verdiepingen. In eerdere ontwerpen was sprake van 3 verdiepingen voor het gehele pand. Al met al kan dit worden gezien als een vooruitgang, omdat een hoogte van 3 verdiepingen door de meeste omwonenden als te hoog wordt ervaren. Er zijn ook een aantal maatregelen genomen om de privacy van de omwonenden te beschermen, bijvoorbeeld door de balkons aan de binnenzijde van het gebouw te plaatsen. Het blijft echter een feit dat vooral de bewoners van de Kamerlingh Onnesstraat (hierna K.O. straat) tegen een extra verdieping aan zitten te kijken. Daarnaast geeft dit extra schaduw in de voortuinen, die van de herfst tot het voorjaar de zon zullen moeten ontberen. Dit zeker omdat de K.O. straat ook nog eens forse bomen bevat die veel zon wegnemen. Uit een gedetailleerde zonnestudie die is opgemaakt voor K.O. straat 21 blijkt met name tijdens de maanden september t/m april een wezenlijk verlies aan zonuren, zowel op de gevel als in de voortuin. Deze zonnestudie is toegevoegd als bijlage. Het verlies aan zonuren vindt u in onderstaande tabel. .. Te verwachten is dat dit voor betreffende woningen aan de K.O. straat negatieve gevolgen gaat hebben door langer koude (dus meer stookkosten) woningen, omdat intredend zonlicht/daglicht en daardoor inpandige natuurlijke opwarming wordt belemmerd. Daarnaast kan dit een waardedaling van de panden aan de K.O. straat opleveren, mede door verminderd woongenot in de huiskamer. Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn om het gebouw te spiegelen over de lijn die parallel loopt aan de K.O. Straat. Weliswaar komt het hoge deel dan dichterbij het Tinbergenpad, maar er zijn daar minder huizen die er last van hebbe (4 i.p.v. 6 à 7) en bovendien ligt niet de woonkamer van de woningen aan het Tinbergenpad aan de zijde van het nieuwe perceel maar de keuken, hetgeen minder hinder oplevert voor woongenot in de huiskamer.			De bezonningsstudie van het ontwerpbestemmingsplan laat zien dat de schaduwwerking acceptabel is en binnen de lichte TNO-norm valt. De gemeente heeft daarnaast op aanvraag van bewoners van de Kamerlingh Onnesstraat een extra studie laten doen die aantoont dat in de straat alleen tussen september en april in de ochtend 2 uur minder zon in de voortuin zal zijn. Aan deze studie wordt gerefereerd door reclamant. Tijdens de inloop van 22 januari konden omwonenden via dit bezonningsprogramma op elke gewenste plek de schaduwwerking door het bouwplan zien en is aangeboden om dit na de inloop zonodig op individueel niveau te laten berekenen. Daar heeft reclamant van gebruik gemaakt. Nu besloten is om de bomen langs de Kamerlingh Onnesstraat te verwijderen omdat ze in slechte staat zijn zal de schaduwwerking als gevolg van die bomen verdwijnen. Mocht de schaduwwerking leiden tot een onacceptabele verhoging van de stookkosten of waardedaling van de woning dan zal een eventueel in te dienen nadeelcompensatieclaim (planschade) daar duidelijkheid in brengen. Voor de huidige situering van de nieuwbouw is gekozen omdat daarmee de grootste afstand (28,7 m.) tot de bestaande bebouwing wordt gecreëerd. Bij spiegelen van het pand is dit niet het geval. Uitgaande van het programma van 44 woningen zou het gedeelte van drie hoog op minder dan 15 m. van de bestaande bebouwing komen. Alles afwegende hebben we daar niet voor gekozen.			

2.	Het verkeer en doorstroming rond het perceel en de directe omgeving In de huidige situatie staan er in de Zernikestraat diverse auto's langs de stoep geparkeerd. Soms zelfs aan beide zijden van de weg, waarbij aan de even kant de auto's soms half op de stoep staan. Vooral op werkdagen bij aanvang van lestijden op het Thorbecke College in de K.O. straat en ook bij begin/einde van de lesuren is het momenteel al een drukte van belang waarbij om de auto's heen geslalomd moet worden en er onoverzichtelijke en risicovolle (verkeers)situaties kunnen ontstaan met auto's die de straat in dan wel uit rijden. 44 additionele woningen die door deze straat ontsloten worden zullen alleen maar een toename van het verkeer (en (kort)parkeren) veroorzaken en daarmee een toename van gevaarlijke situaties in deze straat. Mogelijke oplossingen zouden kunnen zijn het instellen van een parkeerverbod langs de stoep in de Zernikestraat, en/of het maken van haakse parkeerplaatsen en/of het eenrichtingsverkeer maken van de Zernikestraat tussen de Prins Alexanderlaan en de K.O. straat (met handhaving uiteraard!).	De toename van het verkeer dat wordt gegenereerd door de nieuwe woningen is beperkt. Een dergelijk complex met 44 woningen genereert circa 250 extra voertuigbewegingen per etmaal, dat komt neer op 25 extra voertuigbewegingen in het spitsuur. Daarnaast is het binnen een 30km zone toegestaan om langs het trottoir te parkeren. Wij hebben, gezien de beperkte toename van het aantal voertuigbewegingen en de lokale parkeerdruk, niet de intentie om hier een parkeerverbod in te stellen. In het kader van de reconstructie van omliggende straten wordt de situatie aan de Zernikestraat te zijner tijd meegenomen en wordt bekeken of een herinrichting nodig is.
3	Parkeersituatie en te verwachten parkeerdruk rond het perceel, met name in de Kamerlingh Onnesstraat In de K.O. straat is het vaak druk tot zeer druk met parkeren. Zeker als alle bewoners van de K.O. straat (en omliggende straten, zie hierna) 's avonds thuis zijn. Dat is helemaal het geval als er ook nog activiteiten (ouderavonden e.d.) plaatsvinden op de school. Dit komt deels doordat ook veel bewoners van de Zernikestraat en de Prins Alexanderlaan hun auto's in de K.O. straat parkeren (de formele afstand is groter dan 150 meter, maar zij lopen achterom via het binnenplein). Toch zijn er ook in de K.O. straat stevast plekken die als laatste worden gevuld. De reden? Zowel aan de Prins Alexanderlaan als aan de K.O. straat staan bomen (dezelfde die ook al onder 1. zijn genoemd). Deze bomen worden graag bezocht door kauwen, duiven en kraaien. Vanaf het vroege voorjaar tot de late herfst vind je de auto terug onder de vogeluitwerpselen die bijzonder lastig zijn te verwijderen indien er wordt geparkeerd onder deze bomen. Iedereen zoekt dan ook bij voorkeur een andere plek: vooral langs het trottoir aan de overkant van de parkeerplaatsen onder de bomen. Aan de Prins Alexanderlaan is daarnaast sprake van enorme wateroverlast op de parkeerplekken als het regent waardoor de auto alleen ten koste van natte	De herinrichting van de Kamerlingh Onnesstraat wordt naar verwachting in 2027 opgepakt. De bomen langs de Kamerlingh Onnesstraat worden in het kader van het bestemmingsplan verwijderd. De hinder die parkeerders ondervinden van de bomen is dan weggenomen. Vanwege het bouwproject en de herinrichting van de openbare ruimte direct langs het bouwproject worden 42 van de huidige parkeerplaatsen opgeheven. Dit zijn insteekparkeerplaatsen in de Zernikestraat ter hoogte van het Thorbeckecollege en langspaarkeerplaatsen langs de projectzijde van de Kamerlingh Onnesstraat en de Zeemanstraat. Deze 42 parkeerplaatsen worden binnen de projectgrenzen gecompenseerd naast de parkeerbehoefte van 63 plaatsen voor het bouwproject zelf. Daarmee wordt voldaan aan de in de Nota Parkeernormen 2019 opgenomen parkeernorm. Wij verwachten daar bovenop dat de nieuwbouw een aanzienlijk lagere parkeerbehoefte zal hebben dan de normen die wij nu toepassen. Wij verwachten niet dat de parkeerdruk toeneemt door het project. De kwestie met betrekking tot de wateroverlast bij de parkeerplaatsen aan de Prins Alexanderlaan valt buiten de context van dit bestemmingsplan, maar zal intern aan de orde worden gesteld bij beheer en onderhoud.

voeten te bereiken is. De zeer beperkte, of niet functionerende afwatering geeft hier een extra parkeerbezwaar. Het is voorspelbaar, dat ook de bewoners van de 44 nieuwe woningen hun auto zo dicht mogelijk bij de ingang willen parkeren. Er worden volgens het bestemmingsplan nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Alles in ogenschouw nemend verwachten wij dat het aantal parkeerplaatsen misschien wel aan de bezettingsnorm (maximaal 85% bezet binnen 150 meter loopafstand) gaat voldoen, maar dat er in de K.O. straat een 100% bezetting zal zijn (als geen rekening wordt gehouden met de parkeerplaatsen onder de bomen die eigenlijk onbruikbaar zijn gedurende een groot deel van het jaar). Een ander punt is het haaks parkeren rond het gebouw zoals opgenomen in het Ontwerp Bestemmingsplan. Bij haaks parkeren schijnen de koplampen direct de woningen in (of de nieuwe, of de bestaande woningen). Dit zal als zeer hinderlijk worden ervaren. Mogelijke oplossingen voor de ingeplande parkeersituatie zouden volgens ons kunnen zijn: • Het verwijderen/vervangen van de huidige (55-jarige?) bomen uit de K.O. straat. Dit zal ook de zon/schaduw situatie zoals genoemd onder 1. verbeteren (twee vliegen in 1 klap) • Hetzelfde doen aan de Prins Alexanderlaan, tezamen met het zorgen voor een betere afwatering rond de parkeerplekken. • Het aanbrengen van meer haakse parkeerplekken in de Zernikestraat • Bij een vervolg parkeeronderzoek, als het gebouw er eenmaal staat, niet alleen kijken naar de parkeernorm volgens de 150 meter regel, maar ook kijken of de parkeerdruk in specifieke straten (en dan vooral aan de K.O. straat) wellicht te hoog is (boven de 85% uitkomt). • Bij het aanbrengen van haakse parkeerplaatsen zorgen dat er hagen/heggetjes van voldoende hoogte aan beide zijden van de K.O. straat worden aangebracht waardoor naar binnen schijnen van koplampen vanaf de parkeerplekken onmogelijk wordt	Koplampen: tussen de gevel en de straat met parkeerplaatsen bevindt zich aan de Kamerlingh Onnesstraat een openbare groenstrook met bomen en struiken. Met de afdeling groenbeheer zullen afspraken gemaakt worden om het groen minder laag te snoeien om zo de mogelijke hinder van koplampen te verminderen. Daarmee willen we dit probleem aan de Kamerlingh Onnesstraat voorkomen. Ook bij de inrichting van het groen voor het project kunnen maatregelen genomen worden om hinder zoveel mogelijk te voorkomen in de vorm van een haag. Wij verwachten overigens niet dat een onaanvaardbare situatie zal ontstaan. Er is sprake is van een stedelijke omgeving, waarbij het geconfronteerd worden met licht vanwege nabijgelegen woningen of autoverkeer niet geheel valt te voorkomen. De situatie aan de Prins Alexanderlaan is doorgegeven aan de betreffende afdeling.
---	---

4	Vermindering van groenvoorzieningen in de wijk en directe omgeving van de Kamerlingh Onnesstraat De wijk Dorrestein heeft, zeker vergeleken met de meeste andere wijken in Nieuwerkerk, weinig groen. Feitelijk is dit het enige stukje in de wijk waar kinderen onbekommerd in de bosjes kunnen spelen en waar hondenbezitters elkaar ontmoeten. Bovendien zorgt een dergelijk “minipark” voor de broodnodige vermindering van de hittestress in de zomer en wateropvang in natte periodes. De invulling van het perceel is zodanig dat er 2 stukken groen komen die ook voor de omwonenden toegankelijk zijn. Een van deze stukken echter, gelegen aan de K.O. straat kan, bij gebleken gebrek aan parkeerplaatsen, worden omgezet in extra parkeerplaatsen. Dit gaat ten koste van de wadi en het groen en vermindert de mogelijkheden van waterberging zoals genoemd in 4.9 van de Bestemmingsplan toelichting. Een van de groene ruimtes vervalt dan immers. Mogelijke (en misschien wel te verwachten) wateroverlast zal dan meer (milieu)schade opleveren aan de omgeving en infrastructuur. Daarnaast is dan hittestress een factor die in deze wijk zal toenemen.	Het perceel is een braakliggend stuk grond van een voormalige school waarvan het sinds de sloop de bedoeling is geweest om het te bebouwen en zo bij te dragen aan het tekort aan woningen. Door verschillende omstandigheden heeft het vele jaren geduurd om te komen tot een nieuwbouwplan. Bij het bouwplan is ruimte gecreëerd voor semi-openbare tuinen die door de toekomstige gebouweigenaar en de bewoners ingericht en bijgehouden gaan worden. Hiervan kunnen omwonenden ook profiteren. In de wijk Dorrestein is sprake van veel groen in private tuinen. Deze semi-openbare tuinen zijn een welkome aanvulling op het groen en bieden de mogelijkheid tot ontmoeten. De geplande wadi's zijn bedoeld om regenwater op te vangen en te infiltreren in de bodem, net als de waterdoorlatende verharding van alle nieuw aan te leggen parkeerplaatsen. Er is niet voldoende infiltratieruimte om zware regenpieken op te vangen. Dat is er in de huidige situatie ook niet. Daarom worden de wadi's voor overloop gekoppeld aan het riool. Wateroverlast wordt niet verwacht. Dit is getoetst door het Hoogheemraadschap. Compensatie vanwege meer verharding vindt plaats in hetzelfde peilgebied maar buiten de bebouwde kom. Voor deze compensatie is niet gerekend met de oorspronkelijke situatie van een schoolgebouw met een verhard schoolplein maar er is gerekend met een geheel groen terrein. Dat heeft als gevolg dat in het buitengebied meer gecompenseerd gaat worden dan in het geval de situatie van de school als uitgangspunt genomen was. Hittestress wordt bestreden door de diepe galerijen en andere gebouwonderdelen die voor schaduw zorgen. De toename van verharding en daarmee verhitting wordt beperkt door het toepassen van groenklinkers in de parkeerplaatsen.
5	Overlast en mogelijke schade tijdens/door de werkzaamheden Werkzaamheden geven overlast, dat is bekend en wordt ook deels geaccepteerd. Maar er is hier sprake van een gebied met al een grote parkeerdruk en op bepaalde tijden met veel verkeer. Door de werkzaamheden zullen ook werklui hun auto in de omgeving willen parkeren, wellicht vervallen er tijdelijk parkeerplaatsen door werkzaamheden en zal er een toename van vrachtverkeer in de Kamerlingh Onnesstraat en omliggende straten zijn. Daarnaast zal er bij het aanleggen van de fundering ongetwijfeld geheid moeten worden. Wij vrezen dat heien kan leiden tot scheurvorming in de bestaande woningen, met name als het heien gebeurt met een hydraulische impacthamer. Mogelijke oplossingen:	Enige overlast van de bouwwerkzaamheden is onvermijdelijk maar de gemeente en de woningcorporatie zullen hun best doen de mate van overlast zo klein mogelijk te houden. Over de uitvoering zal door de bouwer gecommuniceerd worden met de omgeving. De bouwer is verantwoordelijk voor schade in de omgeving door bouwwerkzaamheden. Tussen gemeente en de bouwer worden afspraken gemaakt over: - Een vooronderzoek voor trillingsoverlast - Afwikkeling bouwlogistiek - Afwikkeling woonverkeer tijdens de bouw - De heimethode in relatie tot de situatie van de woningen in de omgeving waarbij schade door trillingen zo veel mogelijk voorkomen moet worden. - Opname van de woningen in de omgeving i.v.m. eventuele schadeafwikkeling

	- Wij zouden graag een verkeer- en parkeer plan zien dat gehanteerd wordt tijdens de werkzaamheden. - Wij zouden het aanbrengen van de funderingspalen graag geschroefd of geboord aangebracht willen hebben.	Hierover zal met de omgeving gecommuniceerd worden.
6	Alle bovenstaande genoemde punten zorgen voor een duidelijke vermindering van het woongenot en daardoor ook een potentiële waardedaling van onze woningen. De aanpassing van het bestemmingsplan was voor ons bij aankoop van de woning niet te voorzien.	Vanaf 2011 is bekend dat hier een andere ontwikkeling zou gaan plaatsvinden, zie raadsvoorstel R11.000118 (via link hieronder). Niet alle omwonenden hadden deze ontwikkeling kunnen voorzien. De taxatie van de OZB t.t.z. zal uitwijzen of sprake is van waardevermindering. Als de reclamant het daar niet mee eens is staat de weg van bezwaar maken open. Reclamant kan een verzoek tot nadeelcompensatie (planschade) indienen. Een onafhankelijk bureau beoordeelt deze planschadeverzoeken. https://zuidplas.raadsinformatie.nl/document/4826738/1/
CONCLUSIE		
Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R6 – Particulier	Corsanummer E24.000373/I24.000374 / E24.000441 (aanvulling pro forma zienswijze) E24.000462 (aanvulling pro forma zienswijze) E24.000481 (aanvulling pro forma zienswijze)	7 februari 2024 12 februari 2024 14 februari 2024 15 februari 2024	8 februari 2024 12 februari 2024 14 februari 2024 15 februari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Onder punt 4.10.2 wordt een samenvatting gegeven van de uitgangspunten en de keuzes die hebben geleid tot de schets van het inrichtingsplan met de 86 parkeerplaatsen. In onze Parkeernota 2019 (zie onder) staat dat de normatieve (!) parkeeropgave moet worden opgelost binnen de contouren van de ontwikkeling. - Wat is de reden dat in de achterliggende 5,5 jaar de verschillende aanvragers niet is staat waren om aan dit uitgangspunt te voldoen? - Wanneer en op grond van welke argumenten heeft het college besloten om toestemming te geven af te wijken van dit uitgangspunt? - De keuze voor een stedenbouwkundig ontwerp met een kleinere footprint zou een eenvoudige oplossing kunnen bieden om op eigen	Onderzoek heeft aangetoond dat het onderbrengen van de gehele parkeeropgave en het bouwprogramma binnen de projectgrenzen maar gedeeltelijk mogelijk is omdat anders te weinig ruimte voor groen zou overblijven, de bebouwing met behoud van het programma meer dan drie lagen zou moeten krijgen, een kostbare gebouwde parkeervoorziening gemaakt zou moeten worden of het programma kleiner zou moeten worden. Dat laatste zou, vanwege de dringende behoefte aan deze woningen, vermeden moeten worden. In de Nota Parkeernormen 2019 staat dat als de parkeeropgave niet binnen de contouren van de ontwikkeling opgelost kan worden dat op een in de Nota Parkeernormen 2019 voorgeschreven wijze parkeerplaatsen in de omgeving bij de berekening betrokken mogen worden. De parkeeronderzoeken behorende bij deze planontwikkeling hebben dat als uitgangspunt gehanteerd.	

	terrein te voldoen aan de parkeereis (zie volgende pagina). De footprint (1.965 m²) van de gekozen C' variant (rode lijn) is 23% groter dan de voorkeusvariant (gele vlak, 1.600 m²) van de klankbordgroep. Een kleinere footprint betekent ook dat er meer ruimte overblijft voor het groen! Waarom blijft dit alternatief buiten beschouwing?	2. Het college heeft in het kader van de besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten besloten de Nota Parkeernormen 2019 op de hierboven genoemde wijze toe te passen. De raad heeft de Nota van Uitgangspunten op 27 juni 2023 vastgesteld. 3. Reclamant heeft voor zijn berekening een modellenstudie van 15 december 2021 genomen. De voorkeusvariant van de klankbordgroep is de z.g. corridorvariant omdat die met zijn gevels enkele meters minder dicht bij de omliggende woningen komt. Deze variant gaat uit van een ontsluitingsgang tussen de appartementen van ca. 2 meter. Om tot een acceptabele ruimtelijke kwaliteit van de ontsluitingsruimte te komen is een aanzienlijk bredere ruimte nodig. De footprint van 1.600 m² wordt daarmee groter en komt in de buurt van de 1.965 m². Het groen dat overblijft bij de corridorvariant is niet meer dan restgroen rondom het gebouw dat niet ingericht en onderhouden kan worden door de gebouweigenaar en bewoners en zijn waarde zou verliezen voor de bewoners en omwonenden.
2.	Op 14-11-2023 heeft het College besloten om "maatwerk" te leveren door af te wijken van de eigen Parkeernota. Dit besluit houdt echter alleen rekening met een aangepaste parkeernorm voor de toekomstige bewoners. De "parkeernorm" van de huidige bewoners c.q. gebruikers wordt hierbij geheel buiten beschouwing gelaten. Daarom de volgende opmerkingen bij de Commeo-rapporten. 1. Op basis van een berekening in het Commeo-rapport dd. 31-10-2023 wordt onder 4.10.2 een overzicht getoond met een "gereserveerde" ruimte voor 19 parkeerplaatsen. Een mooi gebaar om de kritiek op te vangen over de aangepaste parkeernormen. Maar tegelijk ook een loos gebaar. Want waar in de Parkeernota staat de procedure beschreven om deze "parkeerreserve" tot leven te wekken? Wie krijgen er recht van spreken? De omwonenden met 3 auto's? De omwonenden die vanwege hun werk pas 's avonds laat thuiskomen en moeten "zoeken"? De toekomstige bewoners die deze parkeerplaatsen voor hun neus krijgen? Kortom, procedureel volstrekt onuitvoerbaar. 2. het Commeo-rapport dd. 31-10-2023 wordt middels een rode lijn het zoekgebied aangegeven op basis van de norm van 150 meter afstand van de bouwkael. Duidelijk is te zien dat hierbij het hele stuk Kostraat voor de school is meegenomen. Dit is in tegenspraak met de afspraak dat de helft van dat gedeelte wat betreft parkeercapaciteit wordt toegerekend aan het project De Twee Gebroeders. Dit geldt ook voor	1. Zie de beantwoording R1. Om aan de zorgen van de omwonenden op dit punt tegemoet te komen zullen de parkeerplaatsen die in het ontwerpbestemmingsplan nog als 'reserve' waren opgenomen direct worden gerealiseerd. Daarmee wordt voldaan aan de in de Nota Parkeernormen 2019 genoemde parkeernormen voldaan. Het bestemmingplan wordt op dat punt aangepast. 2. Het zoekgebied is conform het eerdere onderzoek van Goudappel Coffeng beperkt vanwege de toekomstige ontwikkeling 'De Twee Gebroeders'. Dit is ook meegenomen in het definitieve rapport. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat een enkele extra parkeerplaats binnen bereik van het bouwplan komt en die is gelegen aan de Prins Alexanderlaan. 3. De parkeerbehoefte van de school is meegenomen in de parkeerdrukmetingen. Deze metingen zijn ook tijdens de openingstijden van de school uitgevoerd. Bij de parkeerdrukmetingen is in kaart gebracht hoeveel parkeerplaatsen er zijn in het telgebied en hoeveel er vrij zijn en op welke plek. Dit is conform de regels van de Nota Parkeernormen 2019 uitgevoerd. Vervolgens is daar de parkeerbehoefte van de nieuwbouw aan toegevoegd en is berekend, rekening houdend met een maximale parkeerdruk van 85% hoeveel extra parkeerplaatsen toegevoegd moeten worden. De methode laat dus zien dat inclusief de parkeerbehoefte van de school de parkeerdruk aanvaardbaar is. Het parkeervraagstuk van het project de Twee Gebroeders is hier niet bij betrokken. 4. Voor de aanpak van de hinder van de koplampen zie de beantwoording onder R5 punt 3. Door haaks te parkeren ontstaat de situatie van koplampen op de gevels. Bij de nieuwe bebouwing is voldoende ruimte tussen parkeerplaatsen en gevel waar bewoners zelf met groen maatregelen kunnen nemen als ze last hebben van naar binnen schijnende koplampen. Ook

de gehele parkeerplaats aan de Lorentzstraat voor het winkelcentrum. Het criterium van 150 m. geldt hier dus niet. 3. Diverse malen heb ik aandacht gevraagd (ook op 27-6-23, tijdens het inspreken bij de NvU) voor de parkeerbehoefte van de school. De huidige 21 plaatsen aan het Tinbergenpad worden nu consequent toegerekend aan de beschikbare parkeercapaciteit ten behoeve van de uitbreiding. Toch staan er dagelijks 15 tot 18 auto's geparkeerd van het schoolpersoneel. Die zullen dus straks gebruik gaan maken van de parkeerplaats aan de Lorentzstraat. Is deze extra parkeerdruk meegenomen in de ontwikkeling van De Twee Gebroeders? Ik kan dit nergens terugvinden. U wel? 4. Het gekozen stedenbouwkundig ontwerp laat zo weinig ruimte over voor parkeren dat het complex wordt omringd door ruim 60 haakse parkeerplaatsen. In de KO-straat krijgen de nieuwe bewoners koplampen of uitlaat op nog geen 4,5 meter van hun slaapkamerraam! Die hele noodoplossing van dat haaks parkeren leidt tot een permanente aantasting van woongenot en leefomgeving. Het uitzicht naar buiten, maar ook het aanzien van het gebouw wordt er alleen maar minder van. Prachtig, al die architectonische hoogstandjes hoe mooi het er straks uit gaat zien. Allemaal fake! Durf eens een presentatie te laten maken met alle 66 parkeerplaatsen in gebruik. Dan pas krijg je een goede indruk van de "uitstraling" van het complex. In de presentatie voor de KBG op 8 jan jl. kwamen slechts 2 auto's voor. Hoe wil je bedrogen worden. 5. Zoals hierboven reeds opgemerkt heeft het College bij haar besluit om de parkeernorm aan te passen alleen aandacht gehad voor de toekomstige bewoners en is de bestaande situatie buiten beschouwing gebleven. Daarom wil ik die ommissie graag rechtzetten met het aanleveren van de volgende feiten. Allereerst onze parkeer"norm" conform de huidige Parkeernota 2019: <i>In geval van nieuwbouw zou onze "buurt" dus recht hebben op 251 parkeerplaatsen. Maar volgens de telling van Commeo zijn er slechts 129 parkeerplaatsen, ofwel een capaciteit van 110 bij 85% bezetting. Maar toch blijkt er nog ruimte over te zijn! Althans volgens Commeo.</i> En dan nu de werkelijke parkeergegevens, gebaseerd op eigen tellingen: Gemiddeld over 6 avonden blijken er in het zoekgebied 58	kunnen bewoners aan de binnenzijde maatregelen nemen met gordijnen die ze sluiten als het donker wordt. 5. De Nota Parkeernormen 2019 geldt voor nieuwbouw. Om de parkeerdruk in buurten te monitoren voert het College elke 4 jaar per buurt een parkeerdrukonderzoek uit. De woningen in het door de reclamant bedoelde gebied begrensd door de Zeemanstraat, Burgemeester Vogelaarsingel, Europalaan en Prins Alexanderlaan bestaat uit 72 zogenaamde drive-in woningen. Deze woningen zijn indertijd gebouwd met korte opritten voor hun garage. Geparkeerde auto's staan soms met hun achterwielen op het trottoir. Het trottoir langs de 8 woningen aan de Prins Alexanderlaan is zeer breed, wandelaars kunnen eenvoudig passeren. De geparkeerde auto's van de 34 woningen in de doodlopende hofjes tussen de genoemde straten hebben ook ruimte genoeg. Bij de 30 woningen aan de Zeemanstraat is bij de politie nagegaan of zich hier incidenten voorgedaan hebben die gerelateerd zijn aan de parkeersituatie. Vanaf 2014 bleek dat niet het geval te zijn en van voor 2014 was dit niet geregistreerd. De politie is ook gevraagd of in de situatie handhavend opgetreden zou moeten worden. Dat zou alleen in het uiterste geval van een gehele blokkade van het trottoir gedaan worden. Verder heeft de afdeling verkeer aangegeven dat het hier om een rustige woonstraat gaat waar geen sprake is van gevaar als de straat overgestoken zou moeten worden. De situatie zal dus niet veranderen en leidt dus niet tot een grotere parkeerdruk dan nu berekend is. Verder geeft jurisprudentie aan dat een bestaand parkeertekort buiten beschouwing mag blijven bij nieuwbouw. Dat betekent dat de parkeerproblemen in de rest van de wijk niet behoeven te worden opgelost door de nieuwbouw. Wel moet er binnen de nieuwbouw zelf zijn voorzien in voldoende parkeerplaatsen volgens het parkeerbeleid van de gemeente. Dat is naar onze mening hier het geval.
--	--

	auto's MEER te staan dan door Commeo worden geteld. Hoe kan dat? Die zie je toch niet over het hoofd? Jawel, want die staan niet op een officiële parkeerplek, dus die tellen niet mee. Die staan half op de stoep, voor de garagedeur, naast het huis middels een extra oprit of op eigen grond. In de Zeemanstraat, Eykmanstraat, Van 't Hoffstraat (totaal 40) staan ze allemaal half op de stoep, half op de inrit. <i>Artikel 24, lid 1b van het RVV(1990) zegt: "De bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren voor een inrit of een uitrit".</i> Dat het hier om een aparte situatie gaat was ook al opgevallen bij de onderzoeker van Commeo (citaat rapport Commeo 11 mei 2023, blz 11)	
3	Conclusie: Omdat er enkele tientallen bewoners hun auto onzorgvuldig parkeren blijven er een aantal reguliere plekken "leeg". Kunnen we mooi meetallen bij de capaciteit voor de a.s. nieuwbouw! Enige voorwaarde is dat we het parkeren op de stoep moeten "gedogen". En dat doen we al jaren, dus Maar hier gaat het fout, want op die manier telt u al die "foute" parkeerplaatsen stilletjes mee in de totale capaciteit. En dat is niet eerlijk, want ik kan er geen gebruik van maken. Voorbeeld: Ik moet uitwijken naar de Van 't Hofstraat en alle "gewone" plekken zijn vol, dus ik zet m'n auto voor één van de inritten die nog "leeg" is. Wedden dat u dat niet gaat "gedogen", u stuurt de politie op me af. Dus als de bewoner er gaat staan, dan is het op eens een "parkeerplaats", maar als ik er ga staan niet. Op deze manier ontstaat er een lastige rechtsongelijkheid. M.a.w. als u het huidige parkeeronderzoek wilt handhaven, dan bent u niet verplicht om het fout parkeren te "gedogen", maar dan dient u de betreffende bewoners te "verplichten" om hun auto "fout" te parkeren, want anders klopt er geen hout meer van uw tellingen. U zult dus onder het kopje Parkeren nog een alinea moeten toevoegen hoe u dit gaat handhaven.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder R6 punt 2
4	Aanvulling pro forma zienswijze d.d. 12 februari 2024 (R6B) B. Zienswijze in relatie tot effect bouwplan op omwonenden In het ontwerpbestemmingsplan staan de ideeën van de architect, de wensen van de projectontwikkelaar en de belangen van de toekomstige bewoners centraal. Dit is vanaf het allereerste begin zo geweest. Reeds bij de eerste bijeenkomst van de KBG op 31 mei 2018 lag er een uitgewerkte	1. Er heeft veel overleg plaatsgevonden met de klankbordgroep bestaande uit omwonenden en er is op veel punten rekening gehouden met zorgen van omwonenden. Gemeente en omwonenden hebben elkaar uiteindelijk niet kunnen vinden in de keuze van het ruimtelijke model. De gemeente heeft altijd geprobeerd een evenwicht te vinden tussen de belangen van

stedenbouwkundige visie op tafel, inclusief een voorkeursvariant van de toenmalige ontwikkelaar Woonpartners. <i>(In mijn zienswijze onder C. kom ik hier nog op terug.)</i> Nooit is er sprake geweest van een overleg/gesprek met omwonenden/KBG-leden om eerst eens een inventarisatie te maken van de (on)mogelijkheden van de locatie en de aandachtspunten m.b.t. de omwonenden. Zo'n voorfase had kunnen leiden tot kader stellende opdrachten aan de architect. Is dat wellicht teveel gevraagd door omwonenden? Nee, zeker niet! Als je geconfronteerd wordt met een planontwikkeling waarbij het bouwvolume 5,5 maal groter wordt dan wat er stond en waarbij het aantal overburen van 0 naar 44 (oorspronkelijk 50) gaat, dan is het vrij normaal om daar in een vroegtijdig stadium bij te worden betrokken. Dus niet op het moment dat de architect al een maquette heeft gemaakt! 1. Door deze procedurele misser zijn belangrijke afwegingen rondom parkeren, het sparen van bestaand groen en het effect op de bezonning van de bestaande bebouwing veel te laat in de besluitvorming betrokken. Ter illustratie: Het woord "bezonning" komt in de hele Nota van Uitgangspunten niet voor! Toch wordt er in die nota al een éénduidige keuze gemaakt voor de stedenbouwkundige variant die moet worden uitgewerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Dit is de omgekeerde wereld. Normaal is dat je eerst de mogelijke effecten onderzoekt en vervolgens op grond daarvan je keuzes maakt. <i>Mijn zienswijze is dat de keuze van de C' variant als uitgangspunt voor het ontwerpbestemmingsplan prematuur is gemaakt.</i> 2. Bovenstaande ommissie is in het ontwerpbestemmingsplan getracht te herstellen door het laten uitvoeren van een bezonningsonderzoek op basis van de zgn. lichte TNO-norm. Deze richtlijn (zonder enige status om bezwaar te kunnen maken!) stelt, dat er sprake is van voldoende(?) bezonning bij tenminste 2 mogelijke(!) zonuren per dag. Hierbij moet worden meegewogen dat deze norm zich beperkt tot de periode van 19 feb tot 21 okt. De tussenliggende 4 "wintermaanden" worden geheel buiten beschouwing gelaten. Bij gebrek aan zon in de winter kun je altijd nog levertraan slikken! Tevens beperkt de TNO-norm zich tot de vensterbank van het raam in de woonkamer. Beetje spijtig voor iedereen met een zonnige voortuin.	de omwonenden en de woonkwaliteit en aantrekkelijkheid voor de doelgroep van dit bouwproject. Zoals in de Nota van Uitgangspunten van 2023 beschreven zou het voorkeursmodel van de omwonenden bestaan uit een drie lagen hoog gebouw met corridorontsluiting. Inzet is om de doorstroming van ouderen in de gemeente op gang te krijgen. De gemeente vond het voorkeursmodel van de klankbordgroep daar minder geschikt voor als het gebouw op een zorginstelling zou lijken. Daarnaast zou er een reep openbaar groen overblijven die niet als semi-openbare tuin ingericht kon worden en als enige betekenis een hondenuitlaatgebied zou hebben. Het voorkeursmodel van de omwonenden zou aan de Kamerlingh Onnesstraat 3 a 4 meter verder van de bestaande woningen afliggen en daarmee iets minder schaduw geven aan die zijde. Maar langs de gehele gevel van de nieuwbouw zouden dan 3-hoog terrassen en balkons gemaakt moeten worden. Dat kwam niet tegemoet aan de zorgen over verlies aan privacy en behoud van groen met enige verblijfswaarde. De gemeente heeft meerdere keren geprobeerd dit aan de klankbordgroep uit te leggen en toch wensten individuele omwonenden zich vast te houden aan een oplossing die niet tegemoet zou komen aan de zorgen van de meeste omwonenden. De raad heeft dat wel onderkend bij vaststelling van de Nota van Uitgangspunten op 27 juni 2023 en het model vastgelegd dat het beste alle belangen borgt, die van de omwonenden, die van toekomstige bewoners en ook die van het woningbeleid van de gemeente dat o.a. uitgaat van het stimuleren van doorstroming van ouderen naar een passende en aantrekkelijke woning. Het bestemmingsplan geeft het voorkeursmodel van de gemeente weer. Het plan komt tegemoet aan veel geuite zorgen van de omwonenden behalve die over een, in de ogen van de reclamant, te hoog bouwdeel aan de Kamerlingh Onnesstraat: Zorgen om overlast van hangjongeren in het groen wordt aan tegemoetgekomen door de tuin semi-openbaar en afsluitbaar te maken. De tuin wordt eigendom van de woningcorporatie. Dat kon niet bij het voorkeursmodel van de klankbordgroep. - Zorgen om de armoedige uitstraling van een galerij in de sociale huur. Met een zorgvuldig ontwerp zijn galerijen bedacht waarover de klankbordgroep op 8 januari 2024 zijn waardering uitgesproken heeft. - Geplande balkons aan de Zeemanstraat en de Kamerlingh Onnesstraat zijn weggelaten om aan de zorgen van privacy-verlies tegemoet te komen. Hier is kwaliteit ingeleverd voor de toekomstige bewoners die nu niet de keuze hebben om in een koelere of warmere
--	---

Maar wat het meest opvalt is, dat die zgn. TNO-norm zich helemaal niet druk maakt over de vraag: En hoe zat het dan met de bezonning in de bestaande situatie? Nee, we doen net alsof die niet bestond. Daarom voeg ik enkele plaatjes toe om de "waarde" van het TNO-model te illustreren. Beide opnames zijn genomen op 2e Kerstdag 26-12-2023 om 10.55 uur. Maar volgens het TNO-model niet de moeite waard om te worden meegewogen bij het maken van Stedenbouwkundige keuzes. <i>Mijn zienswijze is dat er sprake is geweest van onzorgvuldigheid bij het vooronderzoek in het kader van het opstellen voor het ontwerpbestemmingsplan.</i> 3. Naar aanleiding van mijn eigen bevindingen en het delen van mijn zorgen over het effect op de bezonning heeft de (huidige!) projectleider opdracht gegeven tot een meer gedetailleerd onderzoek m.b.t. het effect voor de omwonenden aan de KO-straat. Deze gegevens kwamen do 1 feb binnen, net op tijd om meegenomen te kunnen worden in het kader van het indienen van een zienswijze. De materie blijft ongemeen lastig, maar ere wie ere toekomt, dit was voor mij het eerste voorbeeld van meedenken met de omwonenden in 5,5 jaar. Ik heb de gegevens gebruikt om een berekening te maken van het gemis aan zonuren op onze voortuin en op onze voorgevel, dus het (winter)zonnetje in je kamer. Dat ligt er niet om. Gedurende 6 maanden per jaar is de ochtendzon grotendeels verdwenen uit onze voortuin en onze woonkamer. En wat mijn berekening betreft: het betreffende architectenbureau had géén weerwoord. TABEL Het gaat hier dus niet om wat uurtjes zon minder in juni of juli, maar om dat lekkere zonnetje in de winter! <i>Mijn zienswijze is dat er door alle partijen veel te weinig en veel te laat(!) rekening is gehouden met de impact van de gekozen voorkeursvariant op de direct omwonenden.</i> 4. Na al deze bezwaren mijnerzijds zou uw reactie kunnen zijn: <i>Er zit misschien wel een kern van waarheid in, maar helaas, de gemeente/ontwikkelaar/architect ze kunnen niet anders, ze staan met hun rug tegen de denkbeeldige muur! Kijk, en dat is nu precies niet</i>	buitenruimte te verblijven. Dit had bij het voorkeursmodel van de klankbordgroep niet gekund. - Met behoud van het programma is de verdeling van twee en drie lagen zorgvuldig gedaan, rekening houdend met de afstand van de nieuwbouw tot de bestaande woningen. - Aan de zorg van omwonenden dat het complex gebruikt wordt voor andere bewoners in de sociale huur dan ouderen is tegemoetgekomen door de samenwerking met Woonzorg NL. Deze woningcorporatie is actief in heel Nederland en richt zich alleen op oudere huurders. Daarbij zal in de koopovereenkomst een verplichting meegenomen worden dat het complex enkel aan ouderen verhuurd mag worden. 2. De bezonningsstudie is in het kader van het bestemmingsplan gemaakt en was onderdeel van de stukken die vanaf 28 december 2023 gepubliceerd zijn in het kader van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan. De studie laat zien dat de schaduwwerking binnen de lichte TNO-normen valt en daarmee acceptabel is. 3. Gepoogd is reclamant te helpen en te proberen zijn zorgen over de schaduwwerking te verlichten. Daarvoor is de hulp ingeroepen van de betrokken architect. Dit is aan de gehele klankbordgroep en tijdens de inloopbijeenkomst van 22 januari 2024 aan iedere aanwezige aangeboden. Er was een speciale hoek voor ingericht met beeldscherm. Omdat de reclamant van de zienswijze bij de bijeenkomst van de klankbordgroep op 8 januari en de bij de inloopbijeenkomst op 22 januari 2024 verhinderd was, is contact met hem opgenomen met de vraag of er behoefte was aan nader inzicht in schaduwwerking door het project. Op 17 januari 2024 is met reclamant en architect daarvoor een teamsbijeenkomst opgezet. Ook is toegezegd dat er ca. 150 beelden zouden worden toegestuurd van specifieke momenten waar reclamant om vroeg op 17 januari. Die beelden heeft reclamant op 1 februari ontvangen, een week voor het einde van de periode van tervisielegging. Reclamant heeft via een email op 3 februari 2024 zelf geconcludeerd dat in er in de maanden oktober t/m april in de ochtend gemiddeld 2 uur zon minder op zijn gevel en tuin valt dan in de huidige situatie. Die conclusie is door ons bevestigd. Los daarvan zijn wij van mening dat de schaduwwerking acceptabel is en binnen de normen valt die hier van toepassing zijn. 4. Wij zijn van mening dat we op veel punten tegemoet gekomen zijn aan de zorgen van omwonenden en reclamant. Zie daarvoor de reactie op de zienswijze onder punt 1.
---	---

waar! In de achterliggende 5,5 jaar zijn er minstens 10 varianten de revue gepasseerd die ALLEMAAL tegemoet kwamen aan de doelstelling van de gemeente, namelijk 44 (ooit 50) appartementen voor sociale en midden huur. Conclusie: er zit dus nogal wat flexibiliteit in de mogelijkheid om de doelstelling te realiseren. Daarom mijn volgende zienswijze: <i>De flexibiliteit die aanwezig is in de keuzes m.b.t. de realisatie van de doelstelling, moet ook gebruikt kunnen worden in het kader van het rekening houden met de belangen van direct omwonenden.</i> 5. Gedurende de periode van overleg met de KBG (31-5-2018 tot heden) is er sprake geweest van één majeure aanpassing van de oorspronkelijke doelstelling. Op enig moment heeft de gemeente eigener beweging besloten om de opgave te verlagen van 50 naar 44 appartementen. De reden was om op die manier de planologische ontwikkeling in de pas te laten lopen met de eigen Parkeernota 2019. De reductie met 6 appartementen werd gerealiseerd door een deel van het complex uit te voeren in 2 bouwlagen i.p.v. 3. <i>Mijn zienswijze is dat bij het maken van die keuze volstrekt voorbij is gegaan aan de belangen van de omwonenden met een voortuin en een woonkamer aan de voorzijde. De reductie van 2 naar 3 bouwlagen komt nu alleen ten goede aan omwonenden zonder voortuin en met hun woonkamer aan de achterzijde. Nergens in de NvU of het ontwerpbestemmingsplan wordt deze onbegrijpelijke onderbouwd met inhoudelijke argumenten. Deze foute keuze dient te worden erkend en hersteld.</i> 6. Het is al weer ruim 20 jaar geleden dat we middels een investering in aanbouw de waarde van onze woning aanzienlijk hebben verhoogd. Dat bleef niet onopgemerkt, want sindsdien betalen we de hoogste OZB van de KO-straat. Maar nu wordt het opeens anders! Er ligt een ontwerpbestemmingsplan dat grote gevolgen heeft voor onze leefomgeving en derhalve ook voor ons woongenot. Hoe zit dat nu met de "waarde" van onze woning? Gaat onze OZB straks automatisch omlaag? Wie regelt dat? Moet ik die taxatie zelf gaan betalen? Wat is de relatie met het fenomeen planschade? Ik ben het hele woord planschade nog niet tegengekomen in het ontwerpbestemmingsplan.	5. In 2021 is het programma bijgesteld van 50 naar 44 woningen omdat toen geconcludeerd werd dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd was voor 50 woningen niet gerealiseerd kon worden. Dit besluit is genomen n.a.v. vragen van de klankbordgroep over de toenmalige parkeerberekening. Het bouwplan werd gedeeltelijk verlaagd van 3 naar 2 lagen. In de bijeenkomst van de klankbordgroep van 1 februari 2023 werd gezamenlijk geconcludeerd dat er nog twee ruimtelijke modellen over waren het voorkeursmodel van de klankbordgroep en het voorkeursmodel van de gemeente. De andere modellen konden verder buiten beschouwing gelaten worden. De discussie over de overgebleven modellen leidde niet tot een gezamenlijke voorkeur. De gemeente heeft vervolgens de knoop doorgehakt, heeft daar over gesproken met de klankbordgroep en is doorgegaan met het model dat nu basis is voor het bestemmingsplan. Wij zijn van mening dat, alles in ogenschouw nemende, het model is gekozen dat op de beste wijze een evenwicht heeft gevonden tussen de belangen van omwonenden en de woonkwaliteit voor de toekomstige bewoners. We beseffen daarbij dat niet alle omwonenden even tevreden gesteld kunnen worden en vinden het jammer dat ondanks de inspanningen van de betrokken ambtenaren en de omwonenden dat niet gelukt is. 6. Als de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt gevolgen heeft voor de waarde van de woning, dan kan een verzoek om nadeelcompensatie (planschade) worden ingediend. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Naar aanleiding van dit verzoek zal dan door een bureau worden onderzocht of er sprake is van planschade en zo ja, hoe hoog dat is. Als er inderdaad sprake is van waardevermindering zal dit ook gevolgen hebben voor waardebepaling ten behoeve van de OZB.
---	---

	<i>Mijn zienswijze is dat onze burgerlijke gemeente de plicht heeft om haar burgers tijdig en inhoudelijk te informeren over de rechten en mogelijkheden die zij hebben om zich te kunnen verweren tegen de aantasting van hun persoonlijk belang. Dat behelst dus ook de waardevermindering van hun onroerend goed t.g.v. een te wijzigen bestemmingsplan. Ik heb er geen woord over gevonden!</i>	
5	Aanvulling pro forma zienswijze d.d. 14 februari 2024 (R6C) Zienswijze in relatie tot aspect participatie Zowel bij de NvU (aparte bijlage 8) als in het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 7.2) wordt uitgebreid aandacht besteed aan het “participatie-traject” van de afgelopen jaren. Het heeft allemaal zolang geduurd dat er een opdeling is gemaakt in afzonderlijke periodes: 2018-2021 en 2021-2023. Een buitenstaander zou de indruk kunnen (moeten?) krijgen: met die participatie zit het wel goed! Ik wil daar graag mijn persoonlijke zienswijze tegenoverstellen en daarbij recht doen aan de feiten. 1. Na een jarenlange stilte werd de KBG door de gemeente uitgenodigd voor een eerste bijeenkomst op do 31 mei 2018. Wie schetst onze verbazing dat we daar door het architectenbureau een uitgewerkt plan gepresenteerd kregen, inclusief diverse volumestudies die dateerden uit april 2015. Conclusie: het aspect “participatie” wordt zo zwaar meegewogen door de gemeente Zuidplas dat ze na 3 jaar op de gedachte komen om ook maar eens de omwonenden erbij te betrekken. Om de discussie met de KBG te vergemakkelijken was er alvast een groen vinkje gezet bij concept B. Dit was namelijk de voorkeursvariant van de ontwikkelaar, de gemeente en de stedenbouwkundige. De rest was rood afgekruid dus daar hoefden we ons als KBG niet het hoofd over te breken. Dit valt dus bij de gemeente Zuidplas allemaal onder het kopje “participatie”. Leg deze gang van zaken nu eens naast de regelgeving in de huidige Omgevingswet. Volstrekt onbestaanbaar! Ik vind deze “valse start” nergens terug in de verslaglegging, maar het is wel het eerlijke verhaal. Mijn zienswijze is dat de start van dit proces niet gericht was. Op deze manier is er geen sprake van participatie, maar van een verzoek om te tekenen bij het “vinkje”.	1. De uiteindelijke discussie tussen klankbordgroep en gemeente spitste zich toe op de ruimtelijke vertaling van het programma incl. het parkeren op het perceel. De parkeeropgave bleek bij een programma van 50 woningen niet onder te brengen. Het programma is toen bijgesteld tot 44 woningen. Gemeente en toenmalig ontwikkelaar hebben een aantal ruimtelijke modellen opgesteld op basis van het programma van 44 woningen. Gemeente en klankbordgroep konden geen overeenstemming vinden over de keuze van het ruimtelijk model. De gemeente zocht naar de balans tussen de waarden die de klankbordgroep inbracht en de woon- en ruimtelijke kwaliteit van het plan. Zie voor verdere uitleg het antwoord op de aanvulling pro forma zienswijze d.d. 12 februari 2024 (R6a) onder punt 1 2. De gemeente zet conform haar woonbeleid in op een sociale huur programma voor ouderen om deze categorie een passende woning te bieden in Nieuwerkerk en de doorstroming te stimuleren zodat ook passende woningen voor andere doelgroepen vrijkomen. Het sociale huurprogramma in Dorrestein is ondervertegenwoordigd. De gemeente heeft in de gevoerde gesprekken met de klankbordgroep telkens uitgelegd waarom zij de voorkeursvariant van de klankbordgroep niet kiest. De gemeente heeft ook uitgelegd welke negatieve gevolgen de voorkeursvariant van de klankbordgroep zou hebben voor de klankbordgroep zelf. Zie het antwoord op de aanvulling pro forma zienswijze d.d. 12 februari 2024 (R6a) onder punt 1. a) De verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op het ruimtelijk model uit de Nota van Uitgangspunten. Dit ruimtelijk model is gebaseerd op het model C', dat het voorkeursmodel van de gemeente is en dat in de bijeenkomst van de klankbordgroep van 1 februari 2023 gepresenteerd is naast het voorkeursmodel H' van de klankbordgroep. Er hebben geen wijzigingen plaatsgevonden in de tussentijd. b) De wijziging van het programma vond plaats in de periode 2018-2021 n.a.v. het commentaar van de klankbordgroep op de parkeerberekening van Goudappel Coffeng van 2020. c) De ruimtelijke vertaling van het programma van 44 woningen heeft meerdere modellen opgeleverd die in 2021 onderwerp van discussie zijn geweest met de klankbordgroep. Nadat

2. Ondanks deze “valse start” heeft de KBG serieus werk gemaakt van haar rol als gesprekspartner namens de omwonenden. Belangrijkste item: Waarom kiest de gemeente op deze beperkte inbreilocatie voor sociale huur in gestapelde bouw en niet voor grondgebonden koopwoningen zoals bij diverse andere inbreilocaties in Dorrestein? Op 20 december 2018 had een afvaardiging van de KBG een eerste gesprek hierover met toenmalig wethouder Hordijk. Uitkomst van dit gesprek (verslag is aanwezig!): als de wethouder zijn zin krijgt m.b.t. “wat” er gaat komen, mogen de omwonenden dan invloed hebben op “hoe” het er uit gaat zien? Wethouder, citaat: “Dat lijkt me niet teveel gevraagd!” Op grond van dit soort uitspraken ga je onwillekeurig geloven dat er toch ruimte is voor alternatieven in de uitvoering van het plan. Vanaf dat moment heeft de KBG zich hard gemaakt om te komen tot een meer compacte vormgeving van het ontwerp. Door de kleinere footprint zou er meer groengespoord kunnen worden en zou er meer ruimte zijn voor de parkeerbehoefte van het project. Echter, vanaf begin 2019 tot maart 2023 is het alternatief vanuit de KBG categorisch afgewezen. Inmiddels zijn we bijna 9 jaar verder na de voorkeursoptie uit april 2015. Er ligt nu een uitgewerkt ontwerpbestemmingsplan op tafel. Na al die jaren van overleg en “participatie” ben je benieuwd naar het effect daarvan op de plannen, dus leggen we het beeldkwaliteitsplan uit de NvU ernaast. Ik zie dan 3 verschillen die alle 3 niet zijn gebaseerd op een verzoek/voorstel vanuit de KBG: a. De “slinger” is langs de lengterichting omgeklapt (variant B -> variant C). Hierdoor is het “semiopenbare” groen niet meer zichtbaar en toegankelijk vanaf de KO-sstraat, maar min of meer verstopt achter de hoge heg langs het Tinbergenpad. Het is onduidelijk langs welke deze wijziging tot stand is gekomen. b. Het aantal appartementen is op initiatief van de gemeente zelf verlaagd van 50 naar 44 omdat men anders geen kans zag om te voldoen aan de normen van de eigen Parkeernota 2019. c. De reductie met 6 appartementen is gebruikt om de derde bouwlaag te laten vervallen aan de kant van de Zeemanstraat en het Tinbergenpad 8-12. Deze laatste keuze is door? gemaakt, zonder overleg hierover binnen de KBG.	in 2022 het planproces stil lag is in 2023 in overleg met de klankbordgroep dd. 1 februari 2023 de uiteindelijke schifting gemaakt naar 2 overgebleven modellen. De gemeente heeft in de aanloop naar de besluitvorming van de Nota van Uitgangspunten beargumenteerd op 23 maart 2023 de knoop doorgehakt. Reclamant stelt dat ondanks 5,5 jaar vergaderen geen concrete wijzigingen in het bouwplan zijn aangebracht. De gemeente is van mening dat dit wel zo is. Zie daarvoor het antwoord op punt 2 van R3. De gemeente is van mening dat zorgvuldig omgegaan is met de belangen en zorgen van omwonenden maar dat niet op alle punten hieraan tegemoetgekomen kan worden omdat ook de ruimtelijke kwaliteit en de woon- en leefomgeving van de toekomstige bewoners bewaakt moet worden. Het ontwerpbestemmingsplan toont aan dat dit op een verantwoorde manier mogelijk is en de positieve reacties van geïnteresseerden geven aan dat de gemeente met dit project haar woonbeleid succesvol kan realiseren.
--	--

	Mijn zienswijze is dat er na 5,5 jaar vergaderen geen concrete aanpassingen in het bouwplan zijn aan te wijzen die rechtstreeks voortvloeien vanuit de participatie door de KBG. 2. Vanaf het begin heeft de KBG gepleit voor een bouwplan met minder impact voor de direct omwonenden. Door de toenmalige overlegpartners werd dit categorisch afgewezen. Inmiddels zijn alle “spelers” (architect, ontwikkelaar, stedenbouwkundige, projectleider, wethouder) gewisseld en is alleen de KBG nog in originele samenstelling aanwezig. Dat betekent dat we nu verplicht worden om verder te gaan met een bouwplan dat tot stand is gekomen onder de verantwoordelijkheid van personen die allemaal uit beeld zijn verdwenen. Mijn zienswijze is dat de voorkeursoptie van de KBG op z’n minst een bespreking verdient binnen de setting van de nieuwe “spelers”. Het zou toch wel heel bijzonder zijn wanneer al die nieuwkomers precies dezelfde voorkeuren hebben als hun voorgangers. Als KBG-lid voel ik me in ieder geval (on)behoorlijk buiten spel gezet.	
6	Aanvulling pro forma zienswijze d.d. 15-2-2024 (R6D) Zienswijze in relatie tot voorkeur stedenbouwkundig ontwerp Voor de tekst van deze zienswijze maak ik graag gebruik van de notitie die reeds op 23 april 2021 namens de voltallige KBG is verzonden aan de toenmalige(!) projectleider bij de gemeente Zuidplas. Het betreft hier dus een samenvatting van de KBG-argumenten voor de zgn. variant H, een compact appartementencomplex met een inpandige en dus veilige toegang tot de 44 wooneenheden. Datum : 23 april 2021 Aan : Jeroen de Hoog (voor ons aanspreekpunt i.r.t. gemeente Zuidplas) Van : Klankbordgroep Tweemaster-locatie Bijlage : Argumentatie keuze voorkeursvariant voor appartementencomplex Tweemaster Voordat wij ingaan op de argumentatie die heeft geleid tot de keuze van ONZE keursvariant willen wij allereerst benadrukken dat wij in deze brief reageren van uit ONZE werkelijkheid.	De gemeentelijke keuze voor het ruimtelijk model is gebaseerd op het volgende: - De woningen met hun combinatie van galerij en veranda versterken de relatie met de beide tuinen en maken van de galerij een ontmoetings- en verblijfsruimte. - Het perceel aan de Kamerlingh Onnesstraat geeft in combinatie met het gekozen ruimtelijk model de mogelijkheid om semi-openbare tuinen aan te leggen die door hun vorm, afmeting en begrenzing betekenis hebben voor de bewoners en de omwonenden. Het lokt uit om een tuinontwerp te maken en met de bewoners na te denken over de inrichting omdat het vanwege de vorm en de relatie met de woningen echt tuinen kunnen zijn en geen randen van openbaar groen. - Het complex en omliggende buitenruimten zijn in samenhang ontworpen vanuit het thema “ontmoeten”. Naast de galerijen en tuinen speelt daarbij ook de ontmoetingsruimte in het gebouw een belangrijke rol. We verwachten dat dit ontmoeten ook met de omwonenden gaat gebeuren en dat daarmee het project niet alleen ruimtelijk maar ook sociaal in zijn omgeving past. - De vorm van het gebouw waarbij de woningen twee gevels hebben, geeft de mogelijkheid om de buitenruimten/zitruimten van de woningen te maken daar waar zij het beste tegemoetkomen aan de zorgen van privacy-verlies voor omwonenden. De galerijen/veranda's

Het feit dat wij een voorkeur uitspreken op basis van schetsen die uitgaan van 44 appartementen betekent overigens niet dat wij ook akkoord gaan met dit aantal. Alleen al op basis van uw eigen parkeernormen zou het aantal appartementen tot maximaal 40 moeten worden teruggebracht.

Hoe ziet **ONZE** werkelijkheid er uit?

De locatie Tweemaster kent 31 aangrenzende woningen met direct zicht (wederzijds!) op deze kavel. In de oorspronkelijke situatie was sprake van een 8-klassige basisschool (één bouwlaag) die vrijwel geheel schuilging achter al het omringende groen.

Het plan om straks op deze kavel 44 appartementen te realiseren leidt tot de volgende veranderingen:

	<i>oorspronkelijk</i>	<i>voorstel</i>	<i>verschil</i>
Aantal woningen op bouwvlak	0	44	= 142% extra t.o.v. aantal aangrenzende woningen
Bebouwd oppervlak	1.030 m ²	1.800 m ² (= gemiddelde van de 6 varianten)	= 175% groter t.o.v. oorspronkelijke situatie
Bouwvolume (bij 3 m per verdieping)	3.090 m ³	16.200 m³	= 523% meer t.o.v. oorspronkelijke situatie
impact op privacy	geén	Mogelijke inijk op verblijfsruimten: 12x woonkamer, 52x slaapkamer, 19x keuken, 29x badkamer/toilet	Sterk afhankelijk van de gekozen variant.

Wat betreft de keuze van de bebouwing (sociale huurwoningen in gestapelde bouw) heeft de gemeente besloten om zonder overleg af te wijken van een jarenlang gevolgde gedragslijn om bij inbreilocaties aan te sluiten bij de reeds aanwezige bebouwing. Op 31-05-2018 hebben wij hiervoor 6 voorbeelden aangedragen binnen de wijk Dorrestein. Een inhoudelijke discussie over de dwingende noodzaak achter deze afwijkende keuze is ons altijd geweigerd door de gemeente.

Desondanks hebben wij op 20-12-2018 tijdens ons onderhoud met wethouder Hordijk aangegeven dat wij ons niet langer zouden verzetten tegen de keuze van het soort woningen maar dat wij daarentegen wel inspraak zouden krijgen in de situering en de vormgeving van het project.

Wat speelt een rol bij **ONZE** keuze voor een aanvaardbare vormgeving van het appartementencomplex?

Dat is simpelweg één ding:

Hoe kunnen wij de gevolgen van de hierboven genoemde veranderingen tot een minimum beperken?

zijn min of meer “verstopt” voor omwonenden. Deze mogelijkheid is er vanwege de gekozen ontsluitingsmethode van een galerij in plaats van een corridor of portiekontsluiting.

- Het ontwerp van de galerijen kon de goedkeuring wegdragen van de klankbordgroep (8-1-24) en daarmee is de zorg van een armoedige uitstraling van een galerij in de sociale huur verdwenen.

Een gedragslijn om aan te sluiten bij inbreilocaties aan te sluiten bij de reeds aanwezige bebouwing is ons niet bekend en ook niet bij de besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten aan de orde geweest.

De gemeentelijke bezwaren tegen de voorkeursvariant van de klankbordgroep zijn terug te vinden bij het antwoord onder punt 1 bij R6

Daarover hebben wij de afgelopen 2 maanden intensief overleg gevoerd binnen de klankbordgroep. Leidend hierbij waren de 6 varianten die door de architect waren aangepast aan het nieuwe aantal van 44 woningen. Hiervan is variant F' buiten beschouwing gebleven omdat in een eerder stadium was aangegeven dat bij een aantal woningen de daglichttoetreding niet voldeed aan het bouwbesluit. De resterende 5 varianten betreffen 2 galerijflats en 3 appartementencomplexen met inpandige toegang. <i>Na rijp beraad hebben wij elkaar gevonden in een symbiose van de varianten H en F'. De grondvorm is die van variant H (argumentatie zie onder), aangevuld met de "knik" en de vergrote entreepartij van variant F'.</i> Argumentatie voor ONZE keuze van een appartementencomplex met inpandige toegang. A. Voordelen voor de omwonenden 1. Het complex krijgt een compacte vormgeving waardoor de zichtlijnen van alle 4 de aangrenzende straten zo min mogelijk worden verstoord. 2. Er ontstaat geen discussie over de vraag: wie "krijgt" de galerijen en wie de balkonnetjes. 3. Het ontbreken van galerijen staat netter en geeft meer "cachet" aan het complex. 4. Door compacte bouw een kleinere footprint (per m² appartement), meer ruimte voor openbaar groen. 5. Door de grotere afstand tot de bestaande bebouwing blijft er ook langs de Kamerlingh Onnesstraat voldoende ruimte over voor het handhaven van eenzelfde groenafscheiding langs het complex als langs het Tinbergenpad. B. Voordelen voor de bewoners 1. Bij een centraal gelegen entree blijft de loopafstand lift -> appartement beperkt tot maximaal 40 meter. 2. Minder effect van weersinvloeden op de toegang tot het appartement. 3. Een bredere binnenstraat i.t.t. galerijen maakt gebruik en stalling van een scooter mogelijk. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het streven naar Evolutief Wonen. 4. De lay-out van een appartement met éézijdige daglichttoetreding laat de volgende voordelen zien:	A. M.b.t. voordelen voor de omwonenden 1. De compactheid van de vormgeving is minder dan het voorkeursmodel van de klankbordgroep laat zien. De corridor is op tekening ca. 2 meter breed. Dat is te smal. In de uitwerking zal de breedte groter moeten zijn mede vanwege de opstelruimte van eventuele scootmobielen en omdat het de enige verkeersruimte in het gebouw is en enige kwaliteit nodig heeft. 2. In het model van het ontwerp-BP worden geen balkons toegepast. De galerijen worden alleen langs de tuinen toegepast. 3. Het ontwerp van de galerijen kon op 8 januari 2024 de goedkeuring wegdragen van de klankbordgroep. 4. Vanwege de brede corridor zal de oppervlakte van de footprint dicht in de buurt komen van die van het model uit het ontwerp-BP. 5. Het verschil tussen de afstand tot de bestaande gevels bij beide modellen zal enkele meters zijn vanwege de breedte van de corridor. Daarbij zullen alle gevels voorzien zijn van balkons wat niet tegemoetkomt aan de zorgen van omwonenden over verlies aan privacy. B. M.b.t. de voordelen voor bewoners 1. In het model van het ontwerp-BP ligt de hoofdingang centraal en zijn ook zijingangen gedacht. De loopafstanden zijn acceptabel. 2. De galerijen zijn overdekt maar de weersinvloeden zijn inderdaad meer dan bij een corridorontsluiting
--	---

- bredere woonkamer/keuken met grotere raampartij - grotere slaapkamer met meer kastruimte - géén slaapkamer langs loopruimtes (binnenstraat) 5. Appartementencomplexen met een binnenstraat bevorderen de sociale contacten tussen de bewoners. Als je elkaar ontmoet in een droge en verwarmde gang, dan blijf je eerder een praatje maken dan op een windrige galerij. 6. Mogelijk ervaren de bewoners ook meer veiligheid omdat eventuele indringers niet meer kunnen zien of iemand thuis is of niet. 7. De afwezigheid van een galerij voorkomt dat bewoners die ruimte gaan annexeren met stoeltjes, tafeltjes en bloempotten. C. Voordelen voor de eigenaar/beheerder van het complex 1. Het bouwvolume wordt compacter en dus economischer qua bouwkosten en energiegebruik. 2. Aanzienlijke reductie van het oppervlak aan buitengevels, dus lagere onderhoudskosten. 3. De inrichting en het onderhoud van de buitenruimte wordt eenvoudiger en dus voordeliger. Gezien bovengenoemde argumenten zult u begrijpen dat wij ons in geen enkel opzicht kunnen vinden in het door u ingenomen standpunt zoals verwoord in uw brief van 1 april 2021. Voor uw suggestie dat een complex met inpandige toegang het best vergeleken kan worden met een verzorgingstehuis vinden wij ronduit denigrerend. Alleen al in ons eigen dorp kennen wij meerdere voorbeelden van appartementencomplexen waar veel senioren voor in de rij staan om er te mogen wonen, ondanks of juist(!) vanwege die inpandige toegang: - De Twee Gebroeders (staat gepland voor de huidige Rabobank locatie nog in ontwerpfase) - De Maalderij aan de Kerklaan - Eureka (hoek Kerklaan/Pr. Alexanderlaan) - De beide flats bij het station Nieuwerkerk aan den IJssel - Het complex Dianthus aan het Mezendaal - 4 Appartementencomplexen aan de Burgemeester van Heugtenlaan en aan de Lek in de wijk Esse <i>Onze vraag: lijken die echt allemaal op "verzorgingshuizen"?</i>	3. Evolutief wonen heeft ruimte in beide modellen. Daarbij gaat het model van het ontwerp-BP meer uit van ontmoeten. Verder kan worden opgemerkt dat het plan zal voorzien in voldoende scootmobielplekken. 4. De lay-out van woningen met twee gevels heeft het voordeel dat aan twee zijden daglicht binnenkomt. Omwonenden willen vanwege privacy liever geen woonkamer aan de straatgevel van de nieuwbouw. Dat kan met twee gevels vermeden worden. 5. In de winter zal men elkaar liever binnen ontmoeten. Het voorkeursmodel van de klankbordgroep voorziet daarin. In de zomer kunnen de bewoners in het model van het ontwerp-BP buiten zitten op hun veranda/galerij of in de tuin en zo contact hebben met andere bewoners of omwonenden. 6. Indringers kunnen bij beide modellen niet onopgemerkt binnen komen. Bij het voorkeursmodel vanwege de afgesloten corridor en bij het model van het ontwerp-BP vanwege de sociale controle. 7. De galerijen zijn ontworpen als veranda's. Het is juist de bedoeling dat bewoners hun stukje zelf inrichten. De looproute moet leeg blijven omdat het een vluchtroute is. C. M.b.t. de voordelen voor de eigenaar/beheerder van het complex. 1+2+3: De eigenaar neemt in zijn afwegingen niet alleen de economische aspecten mee bij het maken van het ontwerp maar ook de ruimtelijke- en woonkwaliteit. Investering in kwaliteit zonder de financiële haalbaarheid in gevaar te brengen is uitgangspunt. Bij de selectie van de ontwikkelende partij heeft dat nadrukkelijk een rol gespeeld. Willen we de doorstroming op gang brengen dan is kwaliteit een belangrijk middel om ouderen te helpen bij hun emotionele overweging om hun woning te verlaten. Wij kwalificeren een verzorgingstehuis niet als negatief maar de geïnteresseerden voor dit complex zijn op zoek naar een passende woning als stap voor het verzorgingstehuis. Ons uitgangspunt bij de modelkeuze is dat een verzorgingstehuis over het algemeen een corridorontsluiting heeft en dat we dat daarom beter kunnen vermijden om dit project aantrekkelijk te maken. Over de aangehaalde voorbeelden: Alle voorbeelden hebben door een corridorontsluiting balkons aan de buitenzijde die uitkijken over de omgeving of hebben door een portiekontsluiting hogere bouwkosten die alleen mogelijk zijn bij duurdere woningen.
---	--

Natuurlijk zult u zeggen: ja, maar dat is allemaal “koop” en geen (sociale) “huur”. Nou en, waarom zouden mensen die afhankelijk zijn van sociale huurwoningen het met minder moeten doen dan de beter gesitueerden? Om u op dit punt van dienst te zijn hebben we hieronder nog enkele praktijkvoorbeelden vermeld: 1. Nijmegen, de Genestetlaan. Nieuwbouw woongebouw met 228 appartementen (daf9627eib4jq.cloudfront.net) <i>Gebouw B heeft appartementen in een mix van 90 m2, 60 m2 en 30 m2. De indeling bestaat uit een middengang met aan weerszijden appartementen. Gebouw B heeft daarmee aan de oost - en westzijde een voorgevelkwaliteit. Waar mogelijk zijn de diverse types per verdieping gemengd om een sociale mix van jongeren en ouderen of eenpersoons - en meerpersoonshuishoudens te bevorderen.</i> Conclusie: uitstekende woonkwaliteit en in het geheel geen uitstraling van een verzorgingstehuis. 2. Kimwierde – appartementen voor senioren in Almere Haven. Ymere bouwt appartementen voor senioren in Almere Haven NUL20 <i>“De appartementen hebben een woonoppervlak tussen de 65 en 77 m2”</i> Kimwierde: nieuwbouw geschikt voor senioren leidt tot meer woningen voor jonge gezinnen - Havenhart 2.0 (havenhart2punt0.nl) <i>we hebben met zijn allen geregeld dat de binnengalerij gevuld is met bloembakken, dat zegt wel iets, als je er samen wat moois van wilt maken.”</i> Uitgelicht: Geschikt voor senioren uit de wijk - Ymere werkt Video - luister even vanaf 2.45 minuten. De wethouder in Almere zegt: Het is belangrijk om goed draagvlak in de wijk te hebben Dit hebben we gecreëerd door een klankbordgroep in het leven te roepen. Daar hebben we ontzettend veel aan gehad. Omwonenden hebben meegedacht over het ontwerp van dit gebouw.	1. De Maalderij; een monument dat herontwikkeld is met een portiekontsluiting. Een portiekontsluiting toepassen bij met model van het ontwerp-BP zou betekenen dat er meerdere trappenhuisen met liften moeten komen. Voor een gebouw van 2 en 3 lagen grotendeels in de sociale huur is dat financieel niet haalbaar. Het zou ook veel extra ruimte kosten. De woningen in de Maalderij hebben alle een buitenruimte met balkon. Er is geen gemeenschappelijke tuin, alleen een beklinderd parkeerterrein. 2. Eureka: alle woningen hebben balkons naar alle zijden wat onvermijdelijk is bij een corridorontsluiting. Dit zou voor ons project betekenen dat we veel minder tegemoetkomen aan de zorgen over verlies aan privacy. 3. Flats bij het station: deze gebouwen hebben mooie appartementen maar als geheel is de enige relatie die ze met hun omgeving hebben de voorziening die ze beschermt tegen trein- en autolawaai. De woningen hebben geen buitenruimte. Op onze locatie hebben we de kans om van het gebouw en de buitenruimte een samenhangend ontwerp met een goede woonkwaliteit te maken. 4. Dianthus Mezendaal: Vanwege de corridorontsluiting heeft het gebouw aan alle zijden balkons. 5. Burgemeester van Heugtenlaan: dit is een gebouw met een portiekontsluiting en daarom niet haalbaar op onze locatie. 6. De Genestetlaan Nijmegen; ook hier vanwege de gekozen ontsluitingssystematiek een gebouw met aan alle zijden balkons. 7. Kimwierde Almere Haven; ook hier aan alle zijden balkons. Havenhart2punt0.nl geeft een goede onderbouwing over de wijze waarop Almere poogt de doorstroming op gang te krijgen.
CONCLUSIE	
Deze reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen: - In het bestemmingsplan is de bestemming van de parkeerplaatsen die als ‘reserve’ werden aangemerkt gewijzigd van Groen naar Verkeer- Verbijfsgebied, zodat deze direct kunnen worden gerealiseerd. De verbeelding, toelichting en regels zijn overeenkomstig aangepast.	

- Bijlage 2a, 2b en 2c bij de toelichting zijn vervangen door bijlage 2, toelichting parkeeronderzoeken en parkeeronderbouwing Kamerlingh Onnes van Commeo mobiliteit, waarin de voorgaande parkeeronderzoeken zijn geconsolideerd en voorzien van een eindconclusie.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R7 – Particulier		Corsanummer E24.000370	7 februari 2024	8 februari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Naar aanleiding van diverse parkeeronderzoeken verricht in de aanloop naar het tot stand komen van het voorliggende ontwerp bestemmingsplan is gebleken dat op basis van de gemeentelijke parkeernorm een maximum van 44 woningen gerealiseerd kan c.q. mag worden. Eerdere versies van plannen moesten door de gemeente en de toenmalige corporatie worden aangepast omdat de hoeveelheid woningen niet binnen de gemeentelijke parkeernorm bleek te passen. In de onderzoeken door Goudappel is al eerder geconstateerd dat niet correct, half op de oprit geparkeerde auto's in bijvoorbeeld de Zeemanstraat, niet zijn meegerekend in de parkeerdruk. Er is kennelijk sprake van een gedoogbeleid maar geeft een vertekend beeld van de parkeerdruk als er gehandhaafd zou worden.		Verwezen wordt naar de beantwoording van R1 onder 1 en R6 onder 2.	
2.	In het ontwerp bestemmingsplan in samenwerking met de nieuwe corporatie Woonzorg, is nu in afwijking van eerdere plannen, sprake van het "reserveren" van 19 parkeerplaatsen. Met andere woorden het niet realiseren hiervan. Deze parkeerplaatsen worden "gereserveerd" op het terrein van het te realiseren woonblok. Hiermee wordt de parkeerdruk direct naar de omwonenden verschoven. Eén en ander niet onderbouwd anders dan op aangeven van Woonzorg dat het auto bezit onder de bewoners doelgroep naar verwachting minder is dan de parkeernorm. Dit is niet meer dan een aanname en een dergelijke uitzondering is niet opgenomen in de parkeernorm van de gemeente. Een aanname zou ook kunnen zijn dat de parkeerdruk veel hoger wordt vanwege de vele auto's van zorgmedewerkers die regelmatig af en aan rijden. Of dat deze specifieke bewonersgroep bovengemiddeld veel bezoek ontvangt. Verder kan de demografische samenstelling van de bewonersgroep		Woonzorg NL heeft onderzoek laten doen bij drie vergelijkbare wooncomplexen om de werkelijk verwachte parkeerbehoefte aan te tonen. Dit onderzoek wordt toegevoegd aan de raadsstukken. Het onderzoek laat zien dat de verwachte parkeerbehoefte van dit complex tussen de 0,4 en 0,7 excl. 0,3 bezoek ligt. Het gaat hier om een regulier woongebouw voor ouderen en niet om een zorginstelling. Verwacht wordt dat daarom het af en aanrijden van zorgmedewerkers aanzienlijk minder is dan bij een zorginstelling. Voor wat betreft het reserveren van de parkeerplaatsen wordt verwezen naar de reactie onder R1. Om aan de zorgen van de omwonenden op dit punt tegemoet te komen zullen de parkeerplaatsen die in het ontwerpbestemmingsplan nog als 'reserve' waren opgenomen direct worden gerealiseerd. Daarmee wordt voldaan aan de in de Nota Parkeernormen 2019 genoemde parkeernormen voldaan. Het bestemmingplan wordt op dat punt aangepast.	

	veranderen. Hier is geen rekening mee gehouden in de gemeentelijke parkeernorm net zo min als het fenomeen "reserveren" van parkeerplaatsen. Het "reserveren" geeft de omwonenden geen enkele garantie dat deze parkeerplaatsen ooit nog gerealiseerd gaan worden. Temeer ook omdat er geen duidelijke en z.g. SMART criteria zijn. Hiermee is er voor de omwonenden geen (wettelijk) kader meer in het geval van uiteenlopende standpunten en belangen. Het risico van een gedoogbeleid is hier aanwezig.	
3	Het feit dat het voorliggende plan in de ogen van de meeste omwonenden als te massaal en belastend voor de omgeving wordt beschouwd is een resultaat van de hoeveelheid geplande woningen. Er gaat veel groen en ruimte verloren en het "reserveren" van de parkeerplaatsen is een middel van Woonzorg om het onttrekken van groen en ruimte aan het eigen terrein te voorkomen. Als Woonzorg dit beoogt dan dient Woonzorg de keuze te maken om binnen de vastgestelde gemeentelijke parkeernorm te blijven en de plaatsen direct aan te leggen of te besluiten pro-rata minder woningen te realiseren.	Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit plan passend binnen de opzet van de wijk, en behoud van zoveel mogelijk groen was een belangrijk aandachtspunt. Om die reden was er ook voor gekozen om een deel van de parkeerplaatsen te reserveren zodat deze plek vooralsnog groen kon worden ingevuld. Om aan de zorgen van de omwonenden met betrekking tot de parkeerdruk tegemoet te komen worden deze parkeerplaatsen direct aangelegd zodat voldaan wordt aan de parkeernorm.
4	Bovenstaande overwegend verzoek ik u het ontwerp bestemmingsplan te laten voldoen aan de geldende wet en regelgeving ten aanzien van (in)correct parkeren en de keuze tussen het direct realiseren van de vereiste parkeerplaatsen of het reduceren van het aantal woningen.	In paragraaf 4.10 van de toelichting van het bestemmingsplan en in een nieuwe bijlage over parkeren wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan regelgeving met betrekking tot parkeren (Nota Parkeernormen). De conclusie is dat wordt voldaan aan de voorwaarden en het onderdeel parkeren geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan. Daarmee voldoet het bestemmingsplan aan de geldende regelgeving voor parkeren.
CONCLUSIE		
Deze reactie geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen: - In het bestemmingsplan is de bestemming van de parkeerplaatsen die als 'reserve' werden aangemerkt gewijzigd van Groen naar Verkeer- Verbijfsgebied, zodat deze direct kunnen worden gerealiseerd. De verbeelding, toelichting en regels zijn overeenkomstig aangepast. - Bijlage 2a, 2b en 2c bij de toelichting zijn vervangen door bijlage 2, toelichting parkeeronderzoeken en parkeeronderbouwing Kamerlingh Onnes van Commeo mobiliteit, waarin de voorgaande parkeeronderzoeken zijn geconsolideerd en voorzien van een eindconclusie.		

2.2 Overlegreacties wettelijke overlegpartners

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R8 – Veiligheidsregio Hollands Midden		Corsanummer E24.000440	8 januari 2024	8 januari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Voor de levensloopbestendige woning geldt een verminderde zelfredzaamheid. Op basis van literatuur en casuïstiek blijkt dat dit leidt tot een (potentieel) hoger brandrisico. Er is dan ook extra aandacht voor de brandveiligheid van senioren vereist. Ouderen zijn niet altijd zelf in staat om adequate maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door achteruitgang van het waarnemend vermogen. Hoewel zelfstandig wonende ouderen geacht wordende in zekere mate zelfredzaam te zijn bij brand, zijn ze dit in de praktijk vaak niet. Wanneer deze ouderen ook nog eens bij elkaar wonen in zogenoemde 'seniorencomplexen' levert dit de situatie op dat ook de burens niet in staat zijn te helpen. Het is evident dat de brandveiligheid bij ouderen vaak problematischer is dan bij andere volwassenen. In principe is een zelfstandig wonende oudere zelf verantwoordelijk voor zijn brand- en vluchtveiligheid. Zorgverleners (thuiszorg) en betrokkenen kunnen ondersteunen bij het preventief veiliger maken van de woning.		Deze opmerking zal worden doorgegeven aan ontwikkelaar, met het verzoek dit mee te nemen in het in definitieve bouwplan.	
2.	Er zijn geen bijzonderheden ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten.		Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	
3.	Er zijn geen bijzonderheden ten aanzien van de bluswaterwinning (brandkraan en open water zijn aanwezig).		Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	

4	Het plangebied is vanuit het Regionale dekkingsplan gelegen in een buurt met de classificatie 'Categorie 2' met het overheersende kenmerk 'Woningen' / 'Gebouwen voor zelfredzame personen'. De nieuwe ontwikkeling past binnen het profiel van de vastgestelde categorie. De referentiewaarde voor deze categorie is 10 minuten. De daadwerkelijke opkomsttijd (prognosetijd) bedraagt 7 minuten. Daarmee scoort het nieuwe initiatief 'Goed'. Er zijn in het kader van het Dekkingsplan geen aanvullende voorzieningen benodigd, de te verwachten preventieve voorzieningen en opkomsttijd voldoen aan de uitgangspunten van het Dekkingsplan.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
5	Naast het scenario 'Gebouwbrand' zijn er geen andere scenario's relevant (denk hierbij aan scenario's vanuit externe veiligheid). Ook heb ik geen aanvullingen/opmerkingen op de uitwerking van paragraaf 'Externe veiligheid' in de Toelichting. Het handelingsperspectief om de ramen en deuren te sluiten en mechanische ventilatie af te schakelen staat hierin reeds benoemd.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
CONCLUSIE		
Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R9– Hoogheemraadschap van Schieland	Corsanummer E24.000439	9 februari 2024	9 februari 2024
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Vanuit waterstaatkundig oogpunt zijn er bezwaren tegen de vaststelling van het plan. Om die reden dienen wij de volgende zienswijze in: - De berekening voor de compensatie voor het verhard oppervlak klopt niet.	De berekening is inmiddels herzien. Er is sprake van toename van 3645 m2 aan verhard oppervlak. Met aftrek van 500 m2 is de berekeningsgrondslag 3145 m2. Op basis van een compensatie-eis van 19,1% bedraagt de netto compensatie 600 m2.	
2.	Het graven van open water De compensatie-eis voor het aanbrengen van verhard oppervlak binnen de polder De Jonge Veenen is 19,1%. Er wordt 3600m ² verhard oppervlak toegevoegd. Volgens het beleid van het hoogheemraadschap wordt hiervan 500m ² vrijgesteld van de compensatieplicht. 3100m ² x 19,1%= 592m ² . Dit	Zie ook voorgaand. Binnen het peilvak wordt dit gecompenseerd door de realisatie van extra wateroppervlak. Opgemerkt wordt, dat het plangebied niet in de polder De Jonge Veenen is gesitueerd. De genoemde compensatie-eis van 19,1 % is echter ook in deze situatie van toepassing.	

	betekent dat er 592m ² oppervlaktewater moet worden toegevoegd binnen het peilvak.	
3.	Berging in de vorm van een bergingsgebied Wanneer redelijkerwijs de ruimte voor het realiseren van berging in de vorm van oppervlaktewater ontbreekt of als dit om andere (waterstaatkundige) redenen niet gewenst of uitvoerbaar is, kan overwogen worden om een bergingsgebied te creëren. Een voorbeeld hiervan is een verlaging in het maaiveld naast een sloot die bij hevige regen onder water kan komen te staan. Het realiseren van een bergingsgebied stelt gezien de wettelijke uitgangspunten niet alleen eisen vanuit de waterhuishouding, maar de status (functie) moet ook in het omgevingsbeleid (omgevingsplan) van de gemeente zijn vastgelegd. Een bergingsgebied wordt eveneens vastgelegd in de legger van het hoogheemraadschap. Eventuele andere functies moeten met de bergingsfunctie te verenigen zijn. Het beheer en onderhoud van het bergingsgebied met de bijbehorende waterstaatkundige voorzieningen moet zijn gewaarborgd, ook voor de langere termijn	Dit is niet van toepassing. Binnen peilgebied wordt 600 m2 oppervlaktewater toegevoegd.
4	Alternatieve waterberging Wanneer de compensatie volledig aangelegd wordt in de vorm van alternatieve waterberging zoals een bergingsgebied, dient deze gedimensioneerd te worden op een T100 bui (WL2085, H+regio, center) minus de afvoernorm van 18mm/dag op het oppervlakte-watersysteem. De berging moet met twee dagen weer leeg kunnen zijn (2x18mm). De T100 bui levert 134mm op. Dus 134mm minus 2*18mm = 98 mm berging. Dit leidt tot een berging met benodigde capaciteit van (0,098m*3100m2 =) 303m³. Deze berging moet kunnen afwateren op en in verbinding staan met het omliggend oppervlaktewatersysteem.	Dit is niet van toepassing. Binnen peilgebied wordt 600 m2 oppervlaktewater toegevoegd.
CONCLUSIE		
Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan: De berekening van de compensatie van het verhard oppervlak wordt aangepast (paragraaf 4.9.3)		

3. NOTA VAN WIJZIGING

Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en overlegreacties:

Toelichting:

Naar aanleiding van de zienswijzen R1, R6 en R7

- Paragraaf 2.2: paragraaf met betrekking tot de reservering parkeerplaatsen is verwijderd. Tevens is de afbeelding van het inrichtingsplan vervangen door een nieuwe tekening inclusief de parkeerplaatsen.
- Paragraaf 4.10.2: tekst is aangepast op basis van de nieuwe rapportage van Commeo Mobiliteit. De paragraaf 'parkeerbalans nav maatwerkoplossing' is verwijderd
- Paragraaf 5.2: de tekst met betrekking tot de functie aanduiding 'parkeerterrein' en de maatwerkoplossing is verwijderd
- Bijlagen 2a, 2b en 2c zijn vervangen door bijlage 9, 'Toelichting parkeeronderzoeken en parkeeronderbouwing Kamerlingh Onnes' van Commeo Mobiliteit.

Naar aanleiding van overlegreactie R9

- In paragraaf 4.9.3. is de berekening van de compensatie van het verhard oppervlak aangepast.

Regels:

Naar aanleiding van de zienswijzen R1, R6 en R7

- Artikel 3 Groen
- Artikel 3.1 c. 'parkeerplaatsen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' is komen te vervallen
- Artikel 3.3.1 'Parkeerterrein' is komen te vervallen
- Het in bijlage bij de regels 1 opgenomen beeldkwaliteitsplan is aangepast voor wat betreft de te realiseren parkeerplaatsen.

Verbeelding:

- Het gedeelte van de verbeelding met de bestemming 'Groen' met de functieaanduiding 'parkeerplaats' is gewijzigd in de bestemming 'Verkeer- Verblijfsgebied'

Ambtelijke wijzigingen:

Toelichting:

Paragraaf 2.3 Bomen Effect Analyse en klimaatadaptatie

- De derde alinea is aangevuld met een tekst met betrekking tot het (onterecht) kappen en herplanten van bomen in het plangebied.
- Onder 'Waterberging' is een toelichting toegevoegd over watercompensatie elders.

Paragraaf 4.7 Ecologie

- Onder 'zorgplicht' is een tekst toegevoegd met betrekking tot het herplanten van bomen binnen het plangebied

Regels

- Artikel 3.3.2 is vernummerd naar 3.3.1
- Artikel 5.1 Bestemmingsomschrijving onder a. is gewijzigd in *'wonen in gestapelde woningen, uitsluitend toegestaan in de vorm van huurwoningen, waarbij het totaal aantal woningen ten hoogste 44 bedraagt'*.

Verbeelding

- Geen aanpassingen