

## Zienswijze nota

Zienswijzen van mr. dr. K. Heede van 29 april 2010, ingekomen op 4 mei 2010, gericht tegen het ontwerp bestemmingsplan 'Fregat'.

Het voorliggende ontwerp bestemmingsplan betreft het plangebied Fregat en ziet niet op de ontwikkeling van het zorggebouw. De ingediende zienswijzen zullen worden behandeld voor zover zij betrekking hebben op het plangebied van het ontwerp bestemmingsplan Fregat. Op het moment dat de ontwikkeling van het zorggebouw verder plaatsvindt en een ontwerp bestemmingsplan in procedure wordt gebracht kan daartegen een nieuwe zienswijze worden ingediend. De indiener van de zienswijze is hierover reeds schriftelijk ingelicht per brief van 25 mei 2010, verzonden 31 mei 2010.

### Zienswijze

- a. In de huidige situatie voorziet het bestemmingsplan Zuurland ter plaatse in laagbouw en een groene en waterrijke omgeving. Aan de kant van de G.J. van den Boogerdweg wordt de laagbouw afgeschermd door een groensingel van 80 bomen. In het onderhavige bestemmingsplan is deze groensingel verdwenen en is van de parkachtige leefomgeving niets over. De herontwikkeling van het gebied had in het bestaande natuurbeeld ingepast moeten worden in plaats van een niet noodzakelijke drastische verandering. Ook de wens achter het verhogen van het bebouwingspercentage en de toegenomen verharding had moeten worden meegewogen.

### Beantwoording

In de Structuurvisie, vastgesteld in december 2009, zijn enkele randvoorwaarden voor de locatie Reede aangegeven, zoals wonen in parkachtige setting (campus), openbaar karakter in relatie tot omliggende woonwijken en het ontwikkelen van een groenzone. In het onderhavige ontwerp bestemmingsplan is hieraan vorm gegeven, zoals omschreven in hoofdstuk 3 en in het bijzonder paragraaf 3.1.5 dat is gewijd aan 'Openbare ruimte en groen'. Daarin is het volgende opgenomen:

"Centraal tussen de drie appartementengebouwen wordt een groengebied aangelegd in de vorm van een parkachtige omgeving. In deze parkachtige omgeving komen lichtglooiende grasvelden met boomgroepen. Dit hoogteverloop van het terrein is slim gebruikt door half in de grond en onder de gebouwen parkeergarages te situeren. De woongebouwen zijn zo geplaatst, dat lange zichtlijnen vanuit de woonwijk Zuurland gegarandeerd zijn. Door het 'optillen' van de woonblokken, door er ruimten onder te maken voor halfverdiept parkeren, voorziet het plan in zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte waardoor er een transparant beeld over en door het gebied wordt gecreëerd. In het plangebied ligt ten noorden van de watergang een groenelement langs de G.J. van den Boogerdweg. De watergang zelf maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan. De functie van het groen is die van wijk- en buurtgroen. In deze groenzone ligt een hogedruk aardgasleiding."

Anders dan reclamant van mening is, is gelet op het voorgaande geen sprake van verdwijnen van de groensingel en de parkachtige leefomgeving, integendeel. Met de

voorgestane ontwikkeling is in ruime mate rekening gehouden met het bestaande natuurbeeld en wordt de ontwikkeling ingepast in het heersende beeld. En voldoet daarmee aan de Structuurvisie.

#### Zienswijze

- b. De geprojecteerde woningen worden 15 meter hoog en bevinden zich op 50 meter van de zuidwestzijde van de woning. Reclamant begrijpt niet hoe dergelijke bouwhoogten in een dorpse omgeving geprojecteerd kunnen worden op korte afstand van de bestaande woonwijk. Er is derhalve geen evenredige afweging gemaakt tussen de verschillende belangen.

#### Beantwoording

De ontwikkeling is getoetst aan het bestaande beleidskader, zowel op Europees, Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarbij is geconcludeerd dat het vastleggen van de drie appartementengebouwen met in totaal circa 85 appartementen binnen het voorgestane beleid van de verschillende schaalniveaus past. De drie appartementengebouwen aan het Fregat zijn ook opgenomen in de Structuurvisie, die is vastgesteld in december 2009. Voorts is de ontwikkeling ruimtelijk en functioneel geanalyseerd en zijn de relevante omgevingsaspecten beoordeeld. Ook hier zijn geen belemmeringen geconstateerd.

In het kader van vooroverleg heeft de gemeente Brielle vanaf juli 2004 (1e nieuwsbrief) tot en met maart 2007 (10e nieuwsbrief) met haar inwoners gecommuniceerd over de ontwikkelingen in het plangebied. Tevens is er een klankbordgroep gevormd bestaande uit omwonenden, organisaties binnen het project brede school, ouders van schoolgaande kinderen, ambtenaren van de gemeente Brielle, gehandicaptenplatform, buurtverenigingen, winkeliersvereniging, de vereniging voor verkeersveiligheid (3VO) en senioren onder voorzitterschap van de burgemeester van de gemeente Brielle. De klankbordgroep heeft meegedacht over onderwerpen als sociale veiligheid, parkeer- en verkeersaspecten en de inrichting van de buitenruimte. Bij deze vergaderingen met de klankbordgroep is de ontwikkeling van de drie woongebouwen met appartementen besproken. Het stedenbouwkundig ontwerp voor deze ontwikkeling en de ontwerpen van de architect zijn regelmatig teruggekoppeld met de klankbordgroep. Ook stond het project Brede School Zuurland elke maand op de politieke agenda waardoor er geen informatieachterstand is ontstaan bij het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad (raadscommissies) van de gemeente Brielle. De ontwikkeling van de drie appartementen gebouwen aan het Fregat zijn opgenomen in de Structuurvisie, waarbij het voorafgaande aan de vaststelling in 2009 uitgebreid is gepubliceerd en voor een ieder ter inzage heeft gelegen. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 29 januari t/m 12 maart 2010 voor inspraak ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan zijn geen inspraakreacties ontvangen. Ook naar aanleiding van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) zijn geen overwegende bezwaren ontvangen. Gelet hierop is de gemeente Brielle van mening dat een evenredige afweging is gemaakt tussen het belang van de voorgestane ontwikkeling en de ter plaatse bestaande omgeving.

#### Zienswijze

- c. De geprojecteerde woningen brengen een drastische verhoging van de verkeersintensiteit met zich mee en extra parkeerplaatsen zullen benodigd zijn. Als gevolg daarvan vreest reclamant voor sluipverkeer en extra parkeerdruk in de

aangrenzende woonwijk. In het ontwerp bestemmingsplan lijkt in het geheel geen rekenschap te zijn gegeven aan de verkeersafwikkeling zelf. De toepasselijkheid van de verkeersroute via de verlegde weg en gerealiseerde kruising voor de afwikkeling van het verkeer dat uiteindelijk naar de parkeerplaatsen gaat. Reclamant is derhalve van mening dat een verkeersonderzoek waarin de verkeersafhandeling van het aantal verwachte verkeersbewegingen wordt belicht, een noodzakelijk en onlosmakelijk onderdeel van het plan vormt.

#### Beantwoording

De externe ontsluiting van het plangebied geschiedt via de rondweg de Reede aan de noordwestkant (appartementengebouw A) en het Fregat en de Reede aan de zuidoostkant (appartementengebouw B en C) naar de G.J. van den Boogerdweg. De eerstgenoemde wegen (Fregat en Reede) hebben, vanwege de ligging in een 30 km/h gebied, vooral de functie van verbinding met de G.J. van den Boogerdweg en vormen tevens de toegang tot de parkeergarages onder de appartementengebouwen en de openbare parkeerplaatsen in het plangebied.

Met betrekking tot de parkeerbelasting is uitgebreid onderzoek gedaan, resulterend in de parkeermemo revisie 3. Het aantal parkeerplaatsen (162) voor het plangebied, rekening houdend met de onderzoeksgegevens, voldoet aan de norm van de gemeente Brielle. Dit zal dan ook geen extra parkeerdruk op de naastgelegen woonwijk opleveren.

Ook naar de verkeersintensiteit is onderzoek verricht. Hierbij zijn de verwachte intensiteiten vergeleken met een bovengrens.

In principe wordt er vanuit Duurzaam Veilig geen maximumgrens gesteld aan de intensiteit van het autoverkeer. Echter geldt dat hoe hoger de intensiteit is, hoe groter de kans op overlast van het autoverkeer wordt (b.v. een verminderde oversteekbaarheid en een toename van de geluidhinder). In de praktijk wordt voor erftoegangswegen (30 km/u) vaak 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal als bovengrens gehanteerd. Maar de intensiteit die maximaal aanvaardbaar is, wordt uiteindelijk bepaald door de specifieke kenmerken van de locatie (centrumgebied, woonwijk, schoolomgeving, wegprofiel etc.). Gezien het wegprofiel dat voldoende ruim is en het parkeerverbod op de rijbaan, wordt in de Verlegde Reede uitgegaan van een bovengrens van 2.500 tot 5.000 mvt/etmaal. Op de Verlegde Reede is in twee periodes geteld, van 16 t/m 29 april 2009 richting de Dukdalf en van 8 t/m 20 mei 2009 vanaf de wijk. Hierin zijn de volgende intensiteiten per etmaal geteld.

	Werkdagintensiteit (mvt/etm)	Weekendintensiteit (mvt/etm)
Verlegde Reede richting Dukdalf	810	605
Verlegde Reede vanaf wijk	733	479
totaal (beide richtingen)	1.543	1.084

Tijdens de tellingen zijn pieken in de verkeersintensiteit van 96 mvt/uur richting de Dukdalf en 79 mvt/uur vanaf de wijk. Alle overige uren in de telperiode waren er minder motorvoertuigen per uur. Op de piekuren is het aantal motorvoertuigen beperkt, het is niet de verwachting dat dit problemen oplevert.

Voor de verkeersgeneratie van woningen zijn kencijfers beschikbaar. CROW-publicatie 256 geeft kencijfers van het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per woningtype en woonmilieutype, per werkdagetmaal. Voor etagewoningen, uitgaande van koopwoningen en buiten centrum overig worden per woning 5,7 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal

gegenereerd. 30 appartementen (appartementengebouw A) worden ontsloten via de Verlegde Reede, 51 appartementen (appartementengebouwen B en C) worden ontsloten via het Fregat en de Reede.

	Aantal woningen	Voertuigbewegingen per woning	Werkdagintensiteit (mvt/etm)
Appartementgebouw A	30	5,7	171
Appartementgebouw B en C	51	5,7	291
totaal (beide richtingen)	81	5,7	462

Als de verwachte intensiteiten door de appartementengebouw A worden opgeteld bij de gemeten intensiteiten op de Verlegde Reede is de verwachte intensiteit  $1.543 + 171 = 1.714$  mvt/etmaal, dit is ruim onder de bovengrens van 2.500 tot 5.000 mvt/etmaal. Door de komst van de appartementen zal de intensiteit op de Verlegde Reede toenemen, echter er is een ruime marge om de toename op te vangen.

Er worden geen problemen verwacht voor de verkeersafwikkeling. Vanwege de goede ontsluitingsmogelijkheden van de appartementengebouwen A, B en C naar de G.J. van den Boogerdweg, met beperkte intensiteiten op de Verlegde Reede, is het niet de verwachting dat er sluisverkeer in de wijk zal ontstaan.

De piekperiodes rondom de in- en uitgaanstijden van de scholen, zijn de drukste periodes op de Verlegde Reede. Het verkeer van en naar de appartementengebouwen is verdeeld over de dag, pieken hierin zijn te verwachten voor 9.00 uur 's ochtends en na 16.00 uur 's avonds. Deze periodes vallen niet samen met de schoolspits. Doordat slechts een deel van de verkeersbewegingen van en naar de appartementengebouwen samen zullen vallen met de schoolspits, is slechts een kleine toename van het verkeer in de schoolspitsperiodes te verwachten.

De komst van de appartementengebouwen zal ook op de G.J. van den Boogerdweg een toename in het verkeer veroorzaken. Ook op deze weg worden de verwachte intensiteiten vergeleken met een bovengrens.

Voor gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) wordt over het algemeen een bandbreedte van een toelaatbare intensiteit van circa 12.000 – 15.000 mvt/etmaal aangehouden (bron: infopunt Duurzaam Veilig verkeer). Ook dit is afhankelijk van de mogelijke afwikkelingscapaciteit van de weg, waarbij de capaciteit van de kruisingen uiteindelijk doorslaggevend is. De ondergrens van de hiervoor gegeven bandbreedte wordt als maximaal aanvaardbare intensiteit aangehouden, dit zijn 12.000 mvt/etmaal.

Op de G.J. van den Boogerdweg is geteld in de periode van 4 tot en met 17 november 2008, ter hoogte van de Verlegde Reede. Hierin zijn de volgende intensiteiten per etmaal geteld.

G.J. van den Boogerdweg	Werkdagintensiteit (mvt/etm)	Weekendintensiteit (mvt/etm)
Beide richtingen	3.715	2.868

Tijdens de tellingen zijn vier pieken in de verkeersintensiteit van 400 mvt/uur of meer geteld, waarbij de grootste piek van 437 mvt/uur bedroeg (alle tellingen in beide richtingen). Alle overige uren in de telperiode waren er minder motorvoertuigen per uur. Op de piekuren is het aantal motorvoertuigen beperkt, er is nog voldoende capaciteit om groei

hierin op te vangen. Het is niet de verwachting dat de pieken in verkeersdrukte problemen opleveren.

Als de verwachte intensiteiten door de appartementengebouwen A, B en C worden opgeteld bij de gemeten intensiteiten op de G.J. van den Boogerdweg is de verwachte intensiteit  $3.715 + 462 = 4.177$  mvt/etmaal, dit is ver verwijderd van de bovengrens van 12.000 mvt/etmaal. Door de komst van de appartementen zal de intensiteit op de G.J. van den Boogerdweg toenemen, echter er is een ruime marge om de toename op te vangen. Er worden geen problemen verwacht voor de verkeersafwikkeling.

#### Zienswijze

- d. Ten tijde van de bouw van de Brede School in 2008 is de weg Reede verlegd en is deze aangesloten op de G.J. van den Boogerdweg ter hoogte van de woning van reclamant. Dit kruispunt heeft tot gevolg dat reclamant haar erf met de auto slechts vooruit kan verlaten en hiervoor voorzieningen aan haar erf heeft moeten treffen. Ook heeft dit tot gevolg dat de lichten van het verkeer op de Reede recht in de woonkamer van reclamant schijnen. Bij het verleggen van de Reede is hiermee geen rekening gehouden. Reclamant heeft de gemeente Brielle hiervan op de hoogte gesteld. De reactie hierop van de gemeente is dat voorlopig geen oplossingen voorhanden zijn en wellicht in de toekomst bij een eventuele herinrichting van de G.J. van den Boogerdweg een oplossing gevonden kan worden. Het onderhavige ontwerp bestemmingsplan voorziet niet in een verandering van de aansluiting en/of verlegging van de G.J. van den Boogerdweg, zodat reclamant mede daarom stelt dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de bestaande situatie aan de overzijde van de G.J. van den Boogerdweg. Reclamant wenst een wijziging van de plannen zodat gekozen wordt voor een veilige en goede verkeersafwikkeling.

#### Beantwoording

De wijkontsluiting via de Reede kent een veilige en goede verkeersafwikkeling op de G.J. van den Boogerdweg. Deze wegen voldoen aan de daarvoor gestelde eisen om de veiligheid van het verkeer te garanderen. De bouw van de drie appartementengebouwen hebben geen nadelige invloed op de veiligheid van deze wegen. Voor zover de bezwaren van reclamant zien op de verlegging van de Reede in 2008 en de gevolgen ervan voor reclamant in de vorm van koplampen die in de woonkamer schijnen, kunnen die in dit kader geen rol spelen. De G.J. van den Boogerdweg en Reede maken geen deel uit van het plangebied van het onderhavige ontwerp bestemmingsplan 'Fregat' en er worden geen wijzigingen en/of verleggingen van deze wegen voorzien.

Voor beantwoording van de bezwaren van reclamant omtrent de afwikkeling van verkeer op de G.J. van den Boogerdweg en Reede als gevolg van de voorgestane ontwikkeling wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze c.