



Gemeente **Heerde**



Zienswijzenverslag

Met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan De Kolk fase 2
(NL.IMRO.0246.213herzieningkolk-ON01)

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Overzicht procedure ontwerpbestemmingsplan	3
3. Zienswijzen	3
3.1 Weergave zienswijze	3
3.2 Conclusie	45
Bijlage 1. Parkeerbalans de Kolk	47
Bijlage 2. BVA Verkeer (Verkeerskundige reactie op zienswijze, 22-02-2010, hde-99)	48

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'De Kolk fase 2' voorziet in een juridisch-planologische regeling ten behoeve van de bouw van 36 woningen tussen Zwartekolk 12 en Boskolk 22 te Wapenveld. De procedure van dit bestemmingsplan wordt in samenhang met een ontwerp-omgevingsvergunning doorlopen op basis van de coördinatieregeling. De ontwerp-omgevingsvergunning betreft specifiek het bouwen van 36 woningen gelegen op gronden tussen Zwartekolk 12 en Boskolk 22 te Wapenveld (artikel 2.1 lid 1 onder a Wabo).

2. Overzicht procedure ontwerpbestemmingsplan

Op 30 mei 2017 heeft het college van B&W een positieve grondhouding aangenomen ten aanzien van de herontwikkeling van een deel van nieuwbouwlocatie De Kolk in Wapenveld. Op 13 juni is de raad op basis van een Actieve Raadsinformatie geïnformeerd over de herontwikkeling van de Kolk in Wapenveld. Op 11 september 2017 heeft de Raad ingestemd met de coördinatieregeling voor onderliggend plan. Vanaf 17 oktober 2017 heeft het ontwerp bestemmingsplan in combinatie met het ontwerp-omgevingsvergunning voor de bouw van 36 woningen voor de duur van zes weken ter inzage gelegen.

Gedurende deze periode zijn door 22 belanghebbenden zienswijzen ingediend.

Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. Zij weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee. De vaststelling wordt mede bekend gemaakt in de Schaapskooi. Indieners van een zienswijze krijgen een brief met informatie over de vaststelling en de mogelijkheid tot indienen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

3. Zienswijzen

3.1 Weergave zienswijze

In totaal zijn er 22 zienswijze ingekomen. Deze zijn hieronder geanonimiseerd weergegeven.

1. Ingekomen zienswijze d.d. 17 november 2017.

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appellant betoogt dat parkeren tot problemen zal leiden en dat geen rekening is gehouden met de situatie in de wijk. Daarnaast wordt aangegeven dat de consequentie is dat auto's op plaatsen worden geparkeerd waar niet geparkeerd mag worden en dat de ervaring leert dat mensen niet elders in de wijk zullen parkeren.
2. Appellant geeft aan dat de toenemende verkeersdruk niet goed kan worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Bovendien heeft appellant zorgen over de verkeersveiligheid ten gevolge van de toename van het verkeer in combinatie met het grote aantal in de wijk wonende kinderen.
3. Appellant vindt het vreemd dat er geen twee-onder-een-kapwoningen worden gerealiseerd maar rijwoningen. Voor de twee-onder-een-kapwoningen zijn volgens appellant lange wachtlijsten. Appellant vraagt zich dan ook af waar de stelling op gebaseerd is dat geen behoefte is aan de eerst geplande twee-onder-een-kapwoningen. De betrokken makelaars hebben appellant laten weten dat de woningen nog niet in de

- markt stonden en dat daardoor ook niet is te bepalen of de woningen al dan niet verkoopbaar zouden zijn.
4. Appellant vreest voor overlast ten gevolge van de huurders van de woningen. Het is op dit moment volledig onduidelijk welk soort huurders de woningen zal betrekken.
 5. Appellant verwacht dat er door de toename van het aantal kinderen onvoldoende speelcapaciteit in de wijk aanwezig is.
 6. De indiener betoogt dat het thans aanwezige uitzicht op de kolk ernstig verminderd zal worden en de openheid in zijn algemeen zal ook grotendeels verdwijnen, waardoor het woongenot wordt beperkt.
 7. Appellant vreest dat de woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan.

Gemeentelijke reactie

- 1.1 De parkeerbehoefte voor de Kolk is bepaald op basis van de vigerende parkeernormennota van de gemeente Heerde (versie hde-123 van 5 oktober 2012) en het vigerende parkeerbeleidsplan van de gemeente Heerde (versie hde-121 van 5 oktober 2012). In bijlage 1 van deze reactienota is een tabel opgenomen waarin de woningtypologie, het aantal woningen, de gerealiseerde parkeerplaatsen en de parkeernorm tegen elkaar zijn afgezet. Dat resulteert in een parkeerbehoefte en een parkeerbalans.

Uit de tabel met de parkeerbalans is af te lezen dat zowel in het noordelijk als in het zuidelijk gebied van de Kolk voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het theoretische tekort in het middengebied te compenseren. De totale parkeerbalans laat zien dat na realisatie van de 36 woningen in het middengebied in het gehele plangebied van de Kolk een restcapaciteit beschikbaar is van 10 parkeerplaatsen. Er is vanuit deze parkeerbalans geen rede om het aantal parkeerplaatsen te vergroten.

Daaraan wordt toegevoegd dat een redelijke loopafstand op basis van de gemeentelijke parkeernota 100 meter bedraagt. Binnen het plangebied zijn binnen deze afstand voor alle woningen voldoende parkeermogelijkheden. Het parkeren van de rijwoningen vindt plaats op eigen terrein.

Gezien de signalen die zijn afgegeven door de buurt ten aanzien van de verwachte parkeerdruk, zal de gemeente actief op zoek gaan naar locaties binnen de Kolk om extra parkeerplaatsen te realiseren. Hiervoor worden gronden die nu de bestemming 'wonen' hebben, gewijzigd in de bestemming 'groen' waarbinnen parkeren mogelijk is. Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel gewijzigd.

- 1.2 In het kader van het bestemmingsplan de Kolk (2010) heeft als reactie op een zienswijze op dat betreffende bestemmingsplan, een onderzoek plaatsgevonden door BVA Verkeer (Verkeerskundige reactie op zienswijze, 22 februari 2010, hde-99) naar aanleiding van vragen over de capaciteit van de wegen. Het onderzoek is als bijlage 2 opgenomen.

Ten aanzien van de ontsluiting van de Kolk is in de rapportage het volgende aangegeven. Er zijn twee routes mogelijk van en naar de Kolk: via de kern Wapenveld (Klapperdijk – Kerkstraat) en via het buitengebied (Werwerweg – Kloosterweg). Gesteld wordt dat 2/3 deel van het verkeer met een herkomst of bestemming in de wijk de Kolk gebruik zal maken van de ontsluiting op de Kerkstraat. Het overige deel zal de ontsluiting via de Werwerweg kiezen.

De Werwerweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide een capaciteit van 1.500 voertuigen per dag. Dat aantal wordt op basis van de plannen niet gehaald. Uit berekeningen van 2010

blijkt op basis van de dan geldende plannen dat de Werverweg een verwachte toekomstige verkeersintensiteit heeft van respectievelijk 593 motorvoertuigen per dag (zuidelijke richting) en 487 (noordelijke richting). Er kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de toename van 16 woningen niet leidt tot een overschrijding van de verkeersbelasting van 1.500 motorvoertuigen per dag.

Voor de ontsluitingsroute Klapperdijk - Kerkstraat geldt dat deze is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erftoegangswegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze wegen verzamelt en via deze wegen naar de hoofdwegenstructuur rijdt. Gezien de profilering van de Kerstraat en de Klapperdijk bedraagt de capaciteit van deze wegen circa 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toekomstige verkeersintensiteit als gevolg van de oorspronkelijke plannen laat zien dat de Klapperdijk 2.968 motorvoertuigen per etmaal krijgt te verwerken en de Kerkstraat 1.403. Er kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de toename van 16 woningen niet leidt tot een overschrijding van de verkeersbelasting van 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per dag. Geconcludeerd kan worden dat wijziging van het plan op dit onderwerp niet noodzakelijk is.

Gezien de vrees van bewoners van de Zwarte Kolk voor een toename van het verkeer door onderliggend plan, is de gemeente voornemens om de ontsluiting van de wijk via de Werverweg en de Kerstraat op basis van verkeer begeleidend maatregelen meer te spreiden. Dit leidt echter niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

De toename van het aantal woningen en de daarmee samenhangende toename van autoverkeer is beperkt en wijkt niet significant af van de huidige situatie. De wegenstructuur is ingericht op de benodigde capaciteit.

- 1.3 Sinds oktober 2009 heeft Geveke als ontwikkelaar en risicodragende partij verschillende malen twee-onder-een-kapwoningen in verkoop gehad. Telkenmale bleken de woningen onverkoopbaar. Aangezien het een ontwikkeling betreft van een commerciële marktpartij kan ervan uit gegaan worden dat juiste economische afwegingen zijn gemaakt ten aanzien van het al dan niet uitvoeren van de plannen. Onderliggend plan betreft een financieel en ruimtelijk haalbaar plan voor een doelgroep waar markt voor is.
Reclamant biedt geen onderbouwing waaruit blijkt dat er lange wachtlijsten zijn.
- 1.4 De doelgroep van de woningen is vrijesector huurwoningen. Het gaat daarbij om woningen met een huur boven de liberalisatiegrens. Dat deze doelgroep voor overlast zal zorgen is een aanname, speculatief en niet onderbouwd.
- 1.5 In de Kolk is speelgelegenheid aanwezig, het aantal extra woningen (16) zorgt naar verwachting niet voor een significante toename van het aantal kinderen waardoor de speelcapaciteit onvoldoende wordt. Daarnaast bestaat geen wettelijk kader waarbinnen is geregeld hoeveel speelgelegenheid er dient te zijn in een wijk.
- 1.6 Op basis van het vigerende bestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om tegenover Boskolk 16 woningen te realiseren. Uitzicht op de Kolk is daarom op basis van het huidige bestemmingsplan (2010) niet gegarandeerd. In zijn algemeenheid bestaat geen recht op een onaangetaast uitzicht.

Indien appellant zich beroept op het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan en het daaraan gekoppelde beeldkwaliteitplan geldt het volgende.

Op de verbeelding van het bestemmingsplan worden bestemmingen weergegeven. De geplande woningen langs de Kolk hebben in het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Wonen'. Uit de bestemmingsregels blijkt dat er binnen de bestemming 'Wonen' geen eisen worden opgelegd met betrekking tot de verschillende typen van woningen. Op sommige plekken in het bestemmingsplan is dat wel specifiek aangegeven om de beoogde stedenbouwkundige opzet veilig te stellen. Zo is op de verbeelding de aanduiding 'twee-aaneen' opgenomen voor de bestemming 'Wonen' aan de westrand, maar bijvoorbeeld niet voor de bestemming 'Wonen' aan de rand van de kolk. De intentie van het vigerende bestemmingsplan was om 2 onder 1 kapwoningen te realiseren. Deze woningen passen namelijk binnen de bestemming 'Wonen'. Maar dat geldt ook voor de beoogde rijwoningen in onderliggend plan.

- 1.7 Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden bestaat de mogelijkheid om een planschadeclaim bij de gemeente in te dienen. Dit kan op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en is een procedure die afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure wordt gevoerd. Als reclamant een verzoek om vergoeding van geleden planschade indient, zal de gemeente een onafhankelijke adviseur inschakelen om de hoogte van de eventuele schade te bepalen. Het college van burgemeester en wethouders neemt vervolgens een besluit over het al dan niet vergoeden van de planschade.

2. Ingekomen zienswijze d.d. 28 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting.

De beantwoording van beide ingestuurde stukken vindt hieronder gezamenlijk plaats.

1. De bouwvolumes zijn met de nieuwe plannen verhoogd, niet verlaagd. In het Beeldkwaliteitsplan stond vermeld dat de kappen van de woningen rondom de Kolk haaks op de weg moesten staan, ten behoeve van een open structuur en doorkijk in het landschap.
2. Waaruit blijkt dat binnen de gemeente Heerde belangstelling is voor huurwoningen in het hoge segment? Wat gebeurt er wanneer blijkt dat er niet voldoende animo is voor deze huurwoningen?
3. Zijn er met de beoogde plannen voldoende beschikbare parkeerplaatsen in de wijk? Verder blijkt niet duidelijk uit de parkeernota of en in hoeverre de overige buurtbewoners gebruiken zouden kunnen maken van de plekken die bij de nieuwe woningen worden gesitueerd.
4. Wat betekenen de plannen voor de verkeersdruk op de omliggende wegen van de wijk?
5. Veiligheid in de wijk vermindert door bergingen aan de weg. Hierdoor ontstaan onveilige situaties.
6. Appellant is van mening dat zowel door de hoogte van de bebouwing in het plangebied als door de hoeveelheid woningen (huishoudens) het woongenot onevenredig wordt aangetast.
7. Met De Kolk is beoogd om landelijk wonen mogelijk te maken. Uitgangspunt is, dat de oorspronkelijke landschapselementen de basis vormen voor het ontwerp. De kwaliteitseisen waaraan het gebied dient te voldoen worden beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Op welke wijze hebben de huidige bewoners nu nog een relatie tussen de woningen en de kolk? Appellant betoogt dat het plan nu een doorsnee wijk betreft.
8. Appellant betoogt dat de kolk is gegraven als pronkstuk voor de wijk. In de nieuwe plannen blijft hier niets van over.

9. Appellant betoogt dat de kolk momenteel van iedereen is en dat er wordt gevist en in de winter geschaatst wordt. Wanneer de toegangswegen naar de kolk grotendeels verdwijnen is dit niet meer mogelijk voor de omwonenden. De steiger zal ook verdwijnen.
10. Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder 3, van het Besluit omgevingsrecht bevat de toelichting die bij het ontwerpbestemmingsplan wordt gevoegd 'een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken'. Uit de toelichting blijkt niet in hoeverre de buurtbewoners bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken, zodat in zoverre niet aan deze bepaling is voldaan. Het moet er dan ook voor worden gehouden dat reeds hierom kan worden geconcludeerd dat het besluit onvoldoende zorgvuldig heeft plaatsgevonden.
11. Appellant stelt dat het aannemelijk is dat met de noodzaak van het realiseren van kleinere, aaneengeschakelde woningen, in bouwblokken, leidt tot vermindering van het uitzicht op de Kolk.
12. Appellant stelt dat vermeerdering van het aantal wooneenheden en dus het aantal inwoners van de wijk automatisch tot minder beschikbare openbare ruimte per inwoner van de wijk, drukte, toename van verkeer en parkeerbehoefte in de wijk leidt.
13. Volgens appellant is het ook aannemelijk te achten dat huurwoningen een ander publiek, dat wil zeggen met een lager budget, trekt dan royale 2-onder-1-kapwoningen. Ook hiervan is niet uit te sluiten dat dit effect heeft op het woon- en leefklimaat in de buurt.
14. In de toelichting van het bestemmingsplan is de regionale behoefte aan (betaalbare) woningen onderbouwd. Echter, hiermee wordt nog geen afdoende motivering gegeven voor het wijzigen van het aantal wooneenheden ten opzichte van de vaststelling van het vorige bestemmingsplan dat nog maar 7 jaar oud is en ten aanzien waarvan verwacht mag worden dat hier een deugdelijk onderzoek naar de behoefte van het aantal wooneenheden heeft plaatsgevonden.
15. Om de plannen uit te kunnen voeren is een vergunning nodig op grond van de Wet natuurbescherming en dient aanspraak gemaakt te worden op ontwikkelingsruimte op grond van het PAS. Dit, omdat door de plannen de grenswaarde van stikstofdepositie in één habitatype wordt overschreden. Deze vergunning is aangevraagd. Naar het oordeel van appellant dient de afgifte van deze vergunning eerst worden afgewacht, voordat beoordeeld kan worden dat de overschrijding planologisch aanvaardbaar is.
16. Op de economische haalbaarheid wordt in de toelichting vrijwel niet ingegaan. Dit, terwijl volgens appellant onvoldoende is onderzocht of het oorspronkelijke plan, aan welk bestemmingsplan een weloverwogen onderzoek ten grondslag ligt, inmiddels wel economisch haalbaar is, terwijl er voor omwonenden alle aanleiding bestaat om een verzoek tot planschade in te dienen.

Gemeentelijke reactie

- 2.1 Ten aanzien van het beeldkwaliteitplan voor de Kolk heeft de gemeenteraad van Heerde op 20 september 2010 besloten het beeldkwaliteitplan voor de Kolk vast te stellen en het nieuwe woongebied De Kolk in Wapenveld aan te wijzen als deelgebied van de gemeentelijke welstandsnota voor een periode van 5 jaar, ingaande per 20 september 2010. Deze termijn van 5 jaar is verstreken. Dat betekent dat het beeldkwaliteitplan geen onderdeel meer uitmaakt van de gemeentelijke welstandsnota. Desondanks is het ontwerp voor advies voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze commissie heeft geen kanttekeningen geplaatst bij de kaprichting van de woningen in relatie tot de open structuur en doorkijk in het landschap. Het nieuwe plan voorziet, in tegenstelling tot het oude bestemmingsplan, in meer doorkijken richting de Kolk. In het oude plan was dat er 1 (aan de Boskolk). In het nieuwe plan zijn dat er twee (aan de Boskolk en aan de Kleinekolk).

- 2.2 Het plan voorziet in huurwoningen in het middensegment, niet in het hoge segment. De

vraag naar huurwoningen in het middensegment is in de toelichting van het bestemmingsplan onderbouwd. Hierin is aangegeven hoe dit plan zich verhoudt met de Woonvisie.

Onderliggend plan voorziet in de woningbehoefte die in zowel regionaal als gemeentelijk verband aanwezig is. Daarnaast wordt met onderliggend plan invulling gegeven aan provinciaal en landelijk beleid om de groep middenhuur te bedienen. Het provinciale rapport 'Samen bouwen aan middenhuur' onderbouwt dit. Hierin staat dat middenhuurwoningen voorzien in een behoefte van woningzoekenden. Middenhuur biedt een plek aan huishoudens met een middeninkomen die graag in een huurwoning willen wonen, of (moeten) wonen omdat zij niet terecht kunnen in de sociale sector of koopsector. Daarnaast biedt middenhuur ten opzichte van een koopwoning bepaalde flexibiliteit waar huishoudens soms bewust voor kiezen. Met het middenhuursegment wordt betaalbare huurwoningen voor middeninkomens bedoeld.

Middenhuur draagt bij aan een evenwichtige woningmarkt, waarbij het belang van een passende voorraad voorop staat. Doorstroming en toegankelijkheid zijn belangrijke thema's binnen de woningmarkt. Zo kan middenhuur de doorstroming op gang brengen: van sociale huur naar vrije sectorhuur en tussen huur en koop. Middenhuur biedt zowel een plek aan mensen die vanuit de sociale sector willen doorstromen als aan mensen die hun huis willen verkopen om vermogen vrij te maken. Zo komen vervolgens woningen vrij in de sociale sector en koopsector. Hiermee heeft het middenhuursegment de functie van draaischijf op de woningmarkt: huishoudens kunnen de woningen gebruiken om op te stappen, door te stromen en terug te stromen, zodat ze altijd opnieuw een passende woning kunnen vinden.

Op dit moment bestaat de woningvoorraad in Heerde voor 71% uit koopwoningen en voor 29% uit huurwoningen. Huurders zijn ondervertegenwoordigd. De gemeente Heerde wil deze doelgroep bedienen om een evenwichtige woningmarkt te creëren.

In het kader van dit bestemmingsplan en een goede ruimtelijke ordening zullen de woningen te allen tijde worden gebruikt voor woondoeleinden.

Bovenstaande wordt toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

- 2.3 De parkeerbehoefte voor de Kolk is bepaald op basis van de vigerende parkeernormennota van de gemeente Heerde (versie hde-123 van 5 oktober 2012) en het vigerende parkeerbeleidsplan van de gemeente Heerde (versie hde-121 van 5 oktober 2012). In bijlage 1 van deze reactienota is een tabel opgenomen waarin de woningtypologie, het aantal woningen, de gerealiseerde parkeerplaatsen en de parkeernorm tegen elkaar zijn afgezet. Dat resulteert in een parkeerbehoefte en een parkeerbalans.

Uit de tabel met de parkeerbalans is af te zien dat zowel in het noordelijk als in het zuidelijk gebied van de Kolk voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het theoretische tekort in het middengebied te compenseren. De totale parkeerbalans laat zien dat na realisatie van de 36 woningen in het middengebied in het gehele plangebied van de Kolk een restcapaciteit beschikbaar is van 10 parkeerplaatsen. Er is vanuit deze parkeerbalans geen rede om het aantal parkeerplaatsen te vergroten.

De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de nieuwe woningen behoren bij deze nieuwe woningen. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit nog expliciet opgenomen. Daarnaast geldt dat in de parkeernota is opgenomen dat mensen een parkeerplaats op een redelijke afstand van hun woning moeten kunnen beschikken. Deze redelijke afstand bedraagt 100 meter van de woning. Derhalve zijn in de buurt voldoende parkeerplaatsen voor eenieder beschikbaar. Ook dit aspect wordt in de toelichting van het bestemmingsplan expliciet opgenomen.

Gezien de signalen die zijn afgegeven door de buurt ten aanzien van de verwachte parkeerdruk, zal de gemeente actief op zoek gaan naar locaties binnen de Kolk om extra parkeerplaatsen te realiseren binnen bestaande bestemmingen die dat mogelijk maken. Dit is vanuit een goede ruimtelijke ordening gezien geen verplichting, maar een tegemoetkoming van de gemeente na signalen uit de buurt.

- 2.4 In het kader van het bestemmingsplan de Kolk (2010) heeft als reactie op een zienswijze op dat betreffende bestemmingsplan, een onderzoek plaatsgevonden door BVA Verkeer (Verkeerskundige reactie op zienswijze, 22 februari 2010, hde-99) naar aanleiding van vragen over de capaciteit van de wegen. Het onderzoek is als bijlage 2 opgenomen.

Ten aanzien van de ontsluiting van de Kolk is in de rapportage het volgende aangegeven. Er zijn twee routes mogelijk van en naar de Kolk: via de kern Wapenveld (Klapperdijk – Kerkstraat) en via het buitengebied (Werwerweg – Kloosterweg). Gesteld wordt dat 2/3 deel van het verkeer met een herkomst of bestemming in de wijk de Kolk gebruik zal maken van de ontsluiting op de Kerkstraat. Het overige deel zal de ontsluiting via de Werwerweg kiezen.

De Werwerweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide een capaciteit van 1.500 voertuigen per dag. Dat aantal wordt op basis van de plannen niet gehaald. Uit berekeningen van 2010 blijkt op basis van de dan geldende plannen dat de Werwerweg een verwachte toekomstige verkeersintensiteit heeft van respectievelijk 593 motorvoertuigen per dag (zuidelijke richting) en 487 (noordelijke richting). Er kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de toename van 16 woningen niet leidt tot een overschrijding van de verkeersbelasting van 1.500 motorvoertuigen per dag.

Voor de ontsluitingsroute Klapperdijk - Kerkstraat geldt dat deze is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erftoegangswegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze wegen verzamelt en via deze wegen naar de hoofdwegenstructuur rijdt. Gezien de profilering van de Kerkstraat en de Klapperdijk bedraagt de capaciteit van deze wegen circa 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toekomstige verkeersintensiteit als gevolg van de oorspronkelijke plannen laat zien dat de Klapperdijk 2.968 motorvoertuigen per etmaal krijgt te verwerken en de Kerkstraat 1.403. Er kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de toename van 16 woningen niet leidt tot een overschrijding van de verkeersbelasting van 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per dag. Geconcludeerd kan worden dat wijziging van het plan op dit onderwerp niet noodzakelijk is.

Gezien de vrees van bewoners van de Zwarte Kolk voor een toename van het verkeer door onderliggend plan, is de gemeente voornemens om de ontsluiting van de wijk via de Werwerweg en de Kerkstraat op basis van verkeer begeleidende maatregelen meer te spreiden. Dit leidt echter niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

De toename van het aantal woningen en de daarmee samenhangende toename van autoverkeer is beperkt en wijkt niet significant af van de huidige situatie. De wegenstructuur is ingericht op de benodigde capaciteit.

- 2.5 De bergingen van de nieuwe woningen staan op sommige plaatsen redelijk dicht aan de weg. Dit kan in potentie leiden tot onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke situaties.

Daarom worden alle schuurtjes zoveel mogelijk naar de woningen en daarmee zoveel mogelijk van de weg geplaatst. Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast.

- 2.6 Zowel de nokhoogte als de goothoogte zijn in onderliggend bestemmingsplan even hoog als in het oude bestemmingsplan. Het aantal woningen neemt inderdaad toe. Dit leidt echter niet tot een strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening. Het betreft een beleving die door appellant niet feitelijk onderbouwd is.
- 2.7 De beeldkwaliteitseisen van de Kolk zijn ten behoeve van het oude bestemmingsplan (2010) beschreven in een beeldkwaliteitplan. Over de status van het beeldkwaliteitplan is in de beantwoording onder 2.1 ingegaan.
- 2.8 De kolk heeft in de wijk een waterbergende functie. Die functie behoudt de kolk. Binnen de wijk de Kolk had en heeft de kolk nog steeds een kwalitatieve functie. De kolk is publiek bereikbaar vanaf de Werverweg, vanaf de Zwartekolk en vanaf de Boskolk. De toegankelijkheid is daarmee groter dan op basis van het bestaande bestemmingsplan.
- 2.9 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.8. Daar kan aan toegevoegd worden dat er na realisatie van de woningen een steiger wordt gerealiseerd die openbaar toegankelijk is.
- 2.10 In het ontwerpbestemmingsplan is inderdaad niet opgenomen op welke wijze overleg heeft plaatsgevonden met omwonenden. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt opgenomen dat onder andere diverse informatieavonden, een hoorzitting en een informeel overleg met de buurt hebben plaatsgevonden.
- 2.11 Op basis van het vigerende bestemmingsplan bestaat ook de mogelijkheid om tegenover Boskolk 22 woningen te realiseren. Uitzicht op de Kolk is daarom op basis van het huidige bestemmingsplan (2010) niet gegarandeerd. In zijn algemeenheid bestaat geen recht op een onaangetast uitzicht. Voorts wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.6, waarin is aangegeven dat ook binnen het huidige bestemmingsplan rijwoningen gerealiseerd kunnen worden.
- 2.12 Een toename van het aantal woningen leidt mogelijk inderdaad tot minder beschikbare openbare ruimte per inwoner van de wijk (afhankelijk van het aantal personen per huishouden). Of dat leidt tot extra drukte is niet onderbouwd en betreft een aanname. Wel zorgt het voor een toename van verkeer en parkeerbehoefte in de wijk. Op basis van de parkeerbehoefte en parkeerbalans (zie bijlage 1) leidt dit niet tot problemen.
- 2.13 Dit betreft een aanname, is speculatief en niet onderbouwd.
- 2.14 Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan in 2010 is nieuw gemeentelijk en regionaal woonbeleid vastgesteld. Hierin komt naar voren dat de gemeente Heerde jaarlijks circa 65 woningen aan de voorraad dient toe te voegen om aan de vraag te voldoen. Onderliggend plan draagt hieraan bij.
- 2.15 De strekking van de zienswijze klopt, er kan geen ontwikkelingsruimte voor (bestemmings)plannen worden geclaimd vanuit het PAS. Wel voor de daaruit volgende activiteit. Daarom is alvast een vergunning aangevraagd. Zodra die verleend is, kan daarmee worden aangetoond dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is in het licht van de Wet natuurbescherming (Wnb). De benodigde vergunning Wnb is dan immers verleend.
- 2.16 De economische haalbaarheid is aangetoond doordat de ontwikkelende partij het project heeft verkocht aan een belegger. Deze belegger zal bij een vigerend

bestemmingsplan en een Omgevingsvergunning op basis waarvan gebouwd kan worden, de woningen bouwen. Dit doet niets af aan de financiële haalbaarheid van eerdere plannen.

Ten aanzien van de mogelijkheid tot het claimen van planschade wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.7

3. Ingekomen zienswijze d.d. 16 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appellant stelt dat het plan van 36 woningen leidt tot een aantasting van het woongenot. Het plan met 36 rijwoningen betreft volgens appellant een trendbreuk ten opzichte van de oorspronkelijke opzet van een natuurlijke, groene woonomgeving.
2. Appellant stelt dat het uitzicht op rijwoningen afwijkt van zicht op twee-onder-één-kap woningen en spreekt van een enorme bouwmassa.
3. Appellant stelt dat door de opzet van de wijk de (verkeers)veiligheid die er nu is, verloren dreigt te gaan omdat de plannen erin voorzien dat lelijke bouwschuurtjes een integraal onderdeel uitmaken van de 36 rijwoningen. Het zicht daarvan zou het vrije uitzicht op de eigen kinderen volledig ontnemen.
4. Appellant stelt dat er op dit moment voldoende parkeerruimte is maar dat dit door de komst van de 36 rijwoningen niet meer zo is. Appellant stelt dat dit komt doordat de parkeerbehoefte aan een andere doelgroep wordt gekoppeld. Tevens wordt aangehaald dat in het bestemmingsplan onterecht wordt gesteld dat bezoekers verder weg zullen parkeren. De praktijk zou anders uitwijzen.
5. De gemeente heeft zich onvoldoende ingespannen om de oorspronkelijke opzet van de wijk in stand te houden. Het argument van de gemeente om de plannen te wijzigen is dat er onvoldoende belangstelling was voor de twee-onder-één-kap woningen. Gesteld wordt dat er voor de gemeente, gezien de wettelijke noodzaak om een goede ruimtelijke ordening na te streven, ten minste een inspanningsverplichting is om de plannen uit 2008 ongewijzigd doorgang te laten vinden. De gemeente is volgens appellant te kort geschoten door de woningen op de verkeerde manier in de markt te zetten. Zo werd de vraagprijs van de woningen plotseling aanzienlijk verhoogd terwijl het ontwerp van de woningen wijzigde in kleinere woningen.
6. Appellant verzoekt de gemeente om een heroverweging te maken ten aanzien van de doelgroep (huur), omdat het volgens appellant een algemene bekendheid is dat huurders minder zorg besteden aan het onderhouden van de woning en de leefomgeving. Volgens appellant doet dit aspect afbreuk aan de goede bestaande ruimtelijke opzet van de wijk.
7. Appellant vreest voor een waardedaling van de woning.

Gemeentelijke reactie

- 3.1 Aantasting van het woongenot betreft een beleving die door appellant niet feitelijk onderbouwd is. Het bestemmingsplan wordt getoetst aan de planregels/planvoorschriften van het bestemmingsplan met de daarbij behorende bestemmingsplankaart welke tezamen het juridisch kader vormen. Overige zaken bij een bestemmingsplan zijn niet juridisch bindend en vormen geen toetsingsgrond voor de aanvraag Omgevingsvergunning.
- Ten aanzien van de oorspronkelijke opzet van het plan het volgende.

Ten aanzien van het beeldkwaliteitplan voor de Kolk heeft de gemeenteraad van Heerde op 20 september 2010 besloten het beeldkwaliteitplan voor de Kolk vast te stellen en het nieuwe woongebied De Kolk in Wapenveld aan te wijzen als deelgebied van de gemeentelijke welstandsnota voor een periode van 5 jaar, ingaande per 20 september 2010. Deze termijn van 5 jaar is verstreken. Dat betekent dat het beeldkwaliteitplan geen onderdeel meer uitmaakt van de gemeentelijke welstandsnota.

Desondanks is het ontwerp voor advies voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze commissie heeft kanttekeningen geplaatst bij de hoeveelheid woningen aan de oostkant van de kolk, vanaf de Werverweg. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft aangegeven dat de open structuur en doorkijk in het landschap daar op basis van de huidige plannen te beperkt is. Het college heeft het advies naast zich neergelegd omdat het zicht op de kolk niet significant afwijkt van wat het oorspronkelijke bestemmingsplan toelaat. De kolk is en blijft goed zichtbaar. Ten aanzien van de verschijningsvorm van de woningen zijn door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit geen opmerkingen gemaakt. Hieruit kan worden afgeleid dat deze in overeenstemming is met het bebouwingsbeeld van de rest van de wijk.

Het nieuwe plan voorziet overigens, in tegenstelling tot het oude bestemmingsplan, in meer doorkijken richting de Kolk. In het oude plan was dat er 1 (aan de Boskolk). In het nieuwe plan zijn dat er twee (aan de Boskolk en aan de Kleinekolk). Tevens is een vrijwaringszone opgenomen aan de rand van het water. Hierdoor is gegarandeerd dat een strook langs de kolk gevrijwaard blijft van bebouwing. Hiervoor heeft de gemeente bewust gekozen om het zicht op de kolk te vergroten en de kwaliteiten van de kolk te benutten.

- 3.2 Het zicht wijkt af van een stedenbouwkundige invulling die in het bestemmingsplan was opgenomen waarin 2 onder 1 kapwoningen waren voorzien. In het oorspronkelijke bestemmingsplan zijn echter ook woningen mogelijk tegenover de Boskolk 6. Voor een nadere onderbouwing van dit punt wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1.6.
- 3.3 De bergingen van de nieuwe woningen staan op sommige plaatsen redelijk dicht aan de weg. Dit kan in potentie leiden tot onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke situaties. Daarom worden alle schuurtjes zoveel mogelijk naar de woningen en daarmee zoveel mogelijk van de weg geplaatst. Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast.
- 3.4 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 2.3 waar de parkeerbalans is onderbouwd en dat parkeren op 100 meter van de woning volgens de parkeernota een redelijke afstand betreft.
- 3.5 De gemeente heeft er vanaf het begin van de planvorming op toegezien dat er op basis van een goede ruimtelijke ordening een plan tot ontwikkeling kwam. Het economische aspect maakt onderdeel uit van dit traject. Dat leidt er nu toe dat op basis van een marktbehoefte, binnen een passend financieel kader en op basis van een goede ruimtelijke ordening invulling wordt gegeven aan het plangebied.
- 3.6 Onderliggend plan geeft, zoals beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, invulling aan een marktzaak. Enkel de verwachting dat huurders minder zorg besteden aan het onderhouden van de woningen en de leefomgeving is speculatief, niet onderbouwd en daarom geen dwingende rede om de plannen aan te passen.
- 3.7 Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden bestaat de mogelijkheid om een planschadeclaim bij de gemeente in te dienen. Dit kan op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en is een procedure die afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure wordt gevoerd. Als reclamant een verzoek om vergoeding

van geleden planschade indient, zal de gemeente een onafhankelijke adviseur inschakelen om de hoogte van de eventuele schade te bepalen. Het college van burgemeester en wethouders neemt vervolgens een besluit over het al dan niet vergoeden van de planschade.

4. Ingekomen zienswijze d.d. 28 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting.

Samenvatting

1. De motivatie van de gemeente Heerde om mee te werken aan de voorgenomen wijziging is blijkens de inleiding van onderhavig bestemmingsplan gelegen in het feit dat de woningmarkt veranderd is. Echter, nergens wordt gemotiveerd waar die verandering uit blijkt. De door de projectontwikkelaar gestelde onverkoopbaarheid van de twee-onder-één-kapwoningen wordt door appellant betwist.
2. Appellant stelt dat bij de behandeling van de Ladder voor duurzame verstedelijking allerlei algemeenheden worden genoemd over de positie van vrije sector huurwoningen, de effecten daarvan op de doorstroming, landelijke tendensen etc. Appellant stelt dat het idee achter het doorlopen van de Ladder duurzame verstedelijking ex artikel 3.1.6. Bro is dat er bekeken dient te worden in hoeverre er in dit concrete geval behoefte bestaat aan de voorgenomen ontwikkeling. Uit de toelichting noch uit de achterliggende stukken blijkt dat er binnen de gemeente Wapenveld een behoefte naar huurwoningen vrije sector bestaat en of er elders geen mogelijkheden hiertoe zijn.
3. Volgens appellant wordt in het bestemmingsplan niet gegarandeerd dat het huurwoningen zullen blijven. Het bestemmingsplan geeft alleen aan dat er 'woningen' moeten worden gebouwd. Wanneer de gemeente betoogt dat hier er een behoefte is aan vrije sector huurwoningen dan wordt dit niet geborgd in het bestemmingsplan.
4. Appellant stelt dat het voorliggende plan Kolk 2 niet in overeenstemming is met de (stedenbouwkundige) visie achter de uitbreidingslocatie de Kolk. Met name wordt afgeweken van het uitgangspunt dat er sprake moet zijn van een open structuur. Bovendien komen de woningen een stuk dichter op het water dan in het beeldkwaliteitsplan was voorzien. Voor een klein deel van het plan wordt nu een ander stedenbouwkundig plan neergelegd dat niet past binnen de brede stedenbouwkundige visie die voor het gehele plan is neergelegd waardoor de hele structuur/idee achter de stedenbouwkundige visie komt te vervallen. Dit wordt volgens appellant bevestigd door het negatieve welstandsadvies dat het college naast zich neer heeft gelegd.
5. Na een lotingsprocedure heeft appellant de keuze gemaakt voor de woning aan de Boskolk 12. Vanuit deze woning had hij een vrij zicht over de kolk en geen woningen maar groen en een parkeergelegenheid voor zijn woning. Er zijn derhalve niet alleen verwachtingen gewekt die thans niet worden nagekomen, appellant stelt dat hij op basis van deze uitgangspunten ook gekozen heeft voor deze woning. Appellant stelt dat hij door het voorgenomen bouwplan een woningblok voor zijn woning krijgt in plaats van het vrije uitzicht dat hij op basis van het huidige plan heeft.
6. Appellant kan de gestelde redenering in het bestemmingsplan dat de 20 geprojecteerde tweekappers eenzelfde verdichting tot gevolg zouden hebben als de nu voorziene 36 rijwoningen absoluut niet volgen.
7. Appellant stelt dat voor het college ook van belang is dat de woningen door één ontwikkelaar worden gebouwd waardoor de kwaliteit van het stedenbouwkundige beeld met twee extra groenstroken tussen de rijwoningen passend is in de omgeving en op een goede manier vorm heeft gekregen. Een dergelijke beoordeling is volgens appellant subjectief en eigenlijk ook niet ter zake doende. Feit is dat de kaders voor de ruimtelijke

- inpassing expliciet vast zijn gelegd en dat dit plan daar volgens appelland niet binnen past.
8. Naar stelling van appelland is geen ruimte voor woningen in de (vrije) huursector. Nergens wordt deze vraag aangetoond of onderbouwd maar puur gebaseerd op (landelijke) aannames.
 9. Appelland betoogt dat de keuze voor twee-onderéén-kapwoningen (koop) in 2009 is gebaseerd op het toepassen van Kwalitatief Woningprogramma III. 36 vrijesector huurwoningen zijn niet passend in dit beleid, aldus appelland.
 10. Appelland betwist de gehanteerde parkeernorm en de redentatie over de hantering van de parkeerbalans van de hele wijk De Kolk. Tevens vindt appelland het niet realistisch dat bewoners/bezoekers parkeren op een zo grote afstand (elders in de wijk) parkeren. Bovendien zijn de parkeerplaatsen direct op de erfgrans geprojecteerd hetgeen overlast voor de direct omwonenden met zich mee zal brengen.
 11. Appelland stelt dat niet is onderzocht/aangetoond dat de verdichting van het plan en de toevoeging van 16 extra woningen (een toename van 12%) gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Noch de wegenstructuur noch de ontsluitingen zijn aangepast maar er is ook geen onderzoek naar gedaan hetgeen in strijd is met de vereisten uit het Bro.

Gemeentelijke reactie

- 4.1 Ten aanzien van de onderbouwing van de marktbehoefte wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en de beantwoording onder 2.2. Ten aanzien van de on-verkoopbaarheid van de 2 onder 1 kapwoningen kan redelijkerwijs gesteld worden dat hier sprake van is. Het commerciële belang van de ontwikkelende partij is zodanig, dat verondersteld mag worden dat de woningen ontwikkeld en verkocht zouden worden als dat economisch haalbaar was geweest.
- 4.2 Ten aanzien van de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2. Hierin is de gemeentelijke behoefte benoemd, die aansluit op regionale, provinciale en landelijke trends.
- 4.3 In het bestemmingsplan is bewust gekozen voor een algemene woonbestemming. Dit biedt voor de toekomst ruimte om invulling te geven aan veranderende marktomstandigheden, zoals dat ook op basis van onderliggend plan gebeurt. Dit is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening omdat wonen op basis van een concreet bouwplan en de bestemming wordt gegarandeerd.
- 4.4 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1. Hier wordt onder andere de status van het beeldkwaliteitplan aangehaald en wordt aangegeven dat het plan is voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.
- 4.5 Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in tegenstelling tot het bestemmingsplan uit 2010, inderdaad in woningbouw tegenover de woning van appelland. De bestemming 'groen' waarbinnen parkeerplaatsen zijn aangelegd maken in het ontwerpbestemmingsplan plaats voor woningbouw.

Om tegemoet te komen aan de zienswijze wordt de verkaveling ter plaatse gewijzigd om doorzichten op de Kolk te behouden. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel gewijzigd.
- 4.6 In het bestaande bestemmingsplan zijn bouwblokken opgenomen aan weerszijden van de kolk waar woningen gerealiseerd kunnen worden. De woningtypologie is hierbij niet aangegeven. Binnen deze bouwblokken kunnen woningen worden gebouwd. In het

nieuwe bestemmingsplan is dat ook het geval. Wanneer de oorspronkelijke 2 onder 1 kapwoningen worden afgezet tegen de beoogde rijwoningen, blijkt dat het oppervlak van de bebouwing bij de 2 onder 1 kappers groter is dan bij de rijwoningen.

- 4.7 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar hetgeen onder 2.2 is weergegeven. Het beeldkwaliteitplan kent geen juridische status. Desondanks heeft het college het plan laten toetsen door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit omdat het college een kwalitatieve wijk voorstaat.
- 4.8 Voor de beantwoording op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.
- 4.9 De huidige programmering is mede gebaseerd op veranderende markt- en beleidsomstandigheden zoals beschreven onder 2.2. Zodoende is het programma passend binnen het woonbeleid.
- 4.10 Voor een beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 Daaraan wordt toegevoegd dat een redelijke loopafstand op basis van de gemeentelijke parkeernota 100 meter bedraagt. Binnen het plangebied zijn binnen deze afstand voor alle woningen voldoende parkeermogelijkheden.
- 4.11 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.4 Hierin is onderbouwd dat de parkeerdruk op de ontsluitingswegen niet significant afwijkt van de oorspronkelijke plannen en passen bij de wegencategorie.

Er wordt door appellant niet aangetoond op welke wijze de veiligheid door de toename van het aantal woningen in het geding komt. Ten aanzien van de verkeersveiligheid geldt dat de wegen binnen het plangebied het aantal verkeersbewegingen aan kan. Om het gevoel van onveiligheid te verkleinen worden los van dit bestemmingsplan maatregelen genomen om de verkeersstromen te geleiden waardoor een geredelijkere spreiding van het verkeer over de wijk ontstaat.

5. Ingekomen zienswijze d.d. 23 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appellant stelt dat met het nieuwe plan geen gevarieerd woningaanbod in de woonwijk ontstaat. Op termijn zal dit tot extra nadelige gevolgen leiden. Starters kunnen binnen de wijk onvoldoende doorstromen naar andere woningen. De markt voor starters zal daardoor in Wapenveld opnieuw op slot raken. Bovendien bestaat de kans dat doorstromers genooddaakt worden om de wijk - en misschien nog wel erger: Wapenveld - te verlaten.
2. In het beeldkwaliteitsplan staat dat er op de percelen van de 2-onder-1-kap woningen niet direct parkeerplaatsen aan de weg mogen komen. Het nieuwe plan wijkt hiervan af, met een meer verstedelijkt en ongeordend straatbeeld tot gevolg. Van Belang is dat er geen nieuw beeldkwaliteitsplan is vastgesteld waardoor het vigerende plan nog steeds geldt.
3. Het plan zal leiden tot het verdwijnen van de voor De Kolk typerende kenmerken (openheid en goede doorkijkmogelijkheden). Dit tast het woongenot ernstig aan volgens appellant.

4. Appellant stelt dat in de huidige situatie problemen met parkeren zijn en dat onderliggend plan dit probleem vergroot. Ten onrechte wordt er in de toelichting van uit gegaan dat bewoners hun auto in een ander gebied van de wijk zullen zetten. Appellant is van mening dat niet een berekening moet worden gemaakt van de parkeergelegenheid maar dat moet worden gezien of er in de overige ruimten wel parkeergelegenheid aanwezig is.
5. Het plan zorgt voor meer bewoners en meer auto's. De toenemende verkeersdruk kan volgens appellant niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. In navolging daarvan maakt appellant zich zorgen om de verkeersveiligheid in de wijk.
6. In de plantoelichting is overwogen dat er een beschermde diersoort is gevonden. Dit zou volgens de plantoelichting een relikwie uit het verleden zijn. Appellant is van mening dat als het dier in het plangebied is aangetroffen niet van belang is of dit een niet veel voorkomende soort is dan wel dat deze hier verwacht kon worden. De bescherming geldt voor de soort en derhalve is bij het aantreffen van deze soort bescherming. Tevens stelt appellant dat er nieuwe beschermde diersoorten in het plangebied zijn aangetroffen.
7. Appellant vraagt zich af waar de stelling op gebaseerd is dat geen behoefte is aan koopwoningen.
8. Appellant vreest voor overlast ten gevolge van de huurders van de woningen. Het is op dit moment volgens appellant volledig onduidelijk welk soort huurders de woningen zal betrekken. De ervaring leert dat sociale huur geregeld voor overlastsituaties zorgt door middel van geluid of de aanblik van de woningen.

Gemeentelijke reactie

- 5.1 Onderliggend plan voorziet in de realisatie van middeldure huurwoningen. Hiermee wordt, zoals onder 2.2 beschreven, invulling gegeven aan een doelgroep waar vraag naar is. Dit betreft starters op de arbeidsmarkt die moeilijk een financiering kunnen krijgen. Het realiseren van middeldure huurwoningen geeft zodende invulling aan een behoefte en draagt bij aan doorstroming op de woningmarkt.
- 5.2 Zoals onder 2.1 is weergegeven heeft het beeldkwaliteitplan geen juridische status meer, waardoor bij dit plan formeel geen rekening moet worden gehouden met dit beeldkwaliteitplan. Dat wil niet zeggen dat geen rekening wordt gehouden met beeldkwaliteit/ruimtelijke kwaliteit. De parkeerplaatsen behorende bij de woningen worden zo ver mogelijk van de weggeplaatst.
- 5.3 Aantasting van het woongenot betreft een beleving die door appellant niet feitelijk onderbouwd is.
Het nieuwe plan voorziet, in tegenstelling tot het oude bestemmingsplan, in meer doorkijken richting de Kolk. In het oude plan was dat er 1 (aan de Boskolk). In het nieuwe plan zijn dat er twee (aan de Boskolk en aan de Kleinekolk). Daarnaast worden geen heggen van 1,80 aan de kant van de Boskolk en de Zwartekolk gerealiseerd, zoals die op basis van het oude plan het zicht op de Kolk belemmerden.
- 5.4 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1.
- 5.5 Ten aanzien van de verkeersdruk wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2. Er wordt door appellant niet aangetoond op welke wijze de veiligheid door de toename van het aantal woningen in het geding komt. Ten aanzien van de verkeersveiligheid geldt dat de wegen binnen het plangebied het aantal verkeersbewegingen aan kan. Om het gevoel van onveiligheid te verkleinen worden los van dit bestemmingsplan maatregelen genomen om de verkeersstromen te geleiden waardoor een geredelijkere spreiding van het verkeer over de wijk ontstaat.

- 5.6 In het kader van onderliggend bestemmingsplan is door een ter zake deskundige adviseur onderzoek uitgevoerd. Door deze deskundige wordt uitgesloten dat in het gebied beschermde flora en/of fauna voorkomt die door de ontwikkeling bedreigd wordt. Van de door appelland aangedragen dieren is niet af te leiden of, waar en wanneer ze binnen het plangebied voorkwamen. Derhalve wordt afgegaan op de bevindingen van een deskundige en leidt de zienswijze niet tot vervolgonderzoeken of aanpassingen van het plan.
- 5.7 In het kader van onderliggend plan is het niet de vraag of er sprake is van vraag naar koopwoningen. Omdat het planproces vanwege economische marktomstandigheden dermate lang heeft geduurd, zijn de eerder beoogde 2 onder 1 kapwoningen niet meer tegen dezelfde prijs te realiseren en te verkopen. Dat maakt het plan financieel onhaalbaar. Onderliggend plan voorziet in een alternatief plan dat zowel financieel als ruimtelijk haalbaar is en een doelgroep (de markt voor middeldure huur) bedient.
- 5.8 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.
- 5.9 Enkel de vrees voor overlast door huurders is speculatief, niet onderbouwd en daarom geen dwingende reden om de plannen aan te passen.
- 5.10 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.7.

6. Ingekomen zienswijze d.d. 23 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appelland stelt dat met het nieuwe plan geen gevarieerd woningaanbod in de woonwijk ontstaat. Op termijn zal dit tot extra nadelige gevolgen leiden. Starters kunnen binnen de wijk onvoldoende doorstromen naar andere woningen. De markt voor starters zal daardoor in Wapenveld opnieuw op slot raken. Bovendien bestaat de kans dat doorstromers genoodzaakt worden om de wijk - en misschien nog wel erger: Wapenveld - te verlaten.
2. In het beeldkwaliteitsplan staat dat er op de percelen van de 2-onder-1-kap woningen niet direct parkeerplaatsen aan de weg mogen komen. Het nieuwe plan wijkt hiervan af, met een meer verstedelijkt en ongeordend straatbeeld tot gevolg. Van Belang is dat er geen nieuw beeldkwaliteitsplan is vastgesteld waardoor het vigerende plan nog steeds geldt.
3. Het plan zal leiden tot het verdwijnen van de voor De Kolk typerende kenmerken (openheid en goede doorkijkmogelijkheden). Dit tast het woongenot ernstig aan volgens appelland.
4. Appelland stelt dat in de huidige situatie problemen met parkeren zijn en dat onderliggend plan dit probleem vergroot. Ten onrechte wordt er in de toelichting van uit gegaan dat bewoners hun auto in een ander gebied van de wijk zullen zetten. Appelland is van mening dat niet een berekening moet worden gemaakt van de parkeergelegenheid maar dat moet worden bezien of er in de overige ruimten wel parkeergelegenheid aanwezig is.
5. Het plan zorgt voor meer bewoners en meer auto's. De toenemende verkeersdruk kan volgens appelland niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. In navolging daarvan maakt appelland zich zorgen om de verkeersveiligheid in de wijk.

6. In de plantoelichting is overwogen dat er een beschermde diersoort is gevonden. Dit zou volgens de plantoelichting een relikwie uit het verleden zijn. Appellant is van mening dat als het dier in het plangebied is aangetroffen niet van belang is of dit een niet veel voorkomende soort is dan wel dat deze hier verwacht kon worden. De bescherming geldt voor de soort en derhalve is bij het aantreffen van deze soort bescherming. Tevens stelt appellant dat er nieuwe beschermde diersoorten in het plangebied zijn aangetroffen.
7. Appellant vraagt zich af waar de stelling op gebaseerd is dat geen behoefte is aan koopwoningen.
8. In de plantoelichting is overwogen dat er behoefte is aan huurwoningen in de vrije sector. Planologisch gezien zijn de woningen niet gekwalificeerd als huurwoningen in de vrije sector. De plantoelichting en de motivering ten aanzien van de Ladder Duurzame Verstedelijking is derhalve niet gemotiveerd vanuit de planologische situatie. Appellant is dan ook van mening dat niet dan wel onvoldoende is aangetoond dat er in Heerde een behoefte is aan de woningen die mogelijk worden gemaakt.
9. Appellant vreest voor overlast ten gevolge van de huurders van de woningen. Het is op dit moment volgens appellant volledig onduidelijk welk soort huurders de woningen zal betrekken. De ervaring leert dat sociale huur geregeld voor overlastsituaties zorgt door middel van geluid of de aanblik van de woningen.
10. Appellant vreest een waardedaling van de woning door de plannen.
11. Ten aanzien van de omgevingsvergunning wenst appellant op te merken dat zij zich hiermee niet kan verenigen en stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan niet zou moeten worden vastgesteld en daarmee geen grondslag aanwezig is om de vergunning te verlenen.

Gemeentelijke reactie

- 6.1 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.
- 6.2 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.2.
- 6.3 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.3.
- 6.4 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.4.
- 6.5 Ten aanzien van de verkeersdruk wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2. Er wordt door appellant niet aangetoond op welke wijze de veiligheid door de toename van het aantal woningen in het geding komt. Ten aanzien van de verkeersveiligheid geldt dat de wegen binnen het plangebied het aantal verkeersbewegingen aan kan. Om het gevoel van onveiligheid te verkleinen is de gemeente voornemens om los van dit bestemmingsplan in gesprek te gaan met de buurt om te bezien of maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersstromen te geleiden waardoor een geredelijkere spreiding van het verkeer over de wijk ontstaat. Dit is geen verplichting bezien vanuit een goede ruimtelijke ordening, maar een tegemoetkoming van de gemeente na signalen uit de buurt.
- 6.6 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.6.
- 6.7 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.7.

- 6.8 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.8.
- 6.9 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.9.
- 6.10 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.7.
- 6.11 De zienswijze biedt geen aanleiding tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan. Derhalve kan de Omgevingsvergunning op basis van dit bestemmingsplan afgegeven worden.

7. Ingekomen zienswijze d.d. 23 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appellant stelt dat met het nieuwe plan geen gevarieerd woningaanbod in de woonwijk ontstaat. Op termijn zal dit tot extra nadelige gevolgen leiden. Starters kunnen binnen de wijk onvoldoende doorstromen naar andere woningen. De markt voor starters zal daardoor in Wapenveld opnieuw op slot raken. Bovendien bestaat de kans dat doorstromers genooddaakt worden om de wijk - en misschien nog wel erger: Wapenveld - te verlaten.
2. In het beeldkwaliteitsplan staat dat er op de percelen van de 2-onder-1-kap woningen niet direct parkeerplaatsen aan de weg mogen komen. Het nieuwe plan wijkt hiervan af, met een meer verstedelijkt en ongeordend straatbeeld tot gevolg. Van Belang is dat er geen nieuw beeldkwaliteitsplan is vastgesteld waardoor het vigerende plan nog steeds geldt.
3. Het plan zal leiden tot het verdwijnen van de voor De Kolk typerende kenmerken (openheid en goede doorkijkmogelijkheden). Dit tast het woongenot ernstig aan volgens appellant.
4. Appellant stelt dat in de huidige situatie problemen met parkeren zijn en dat onderliggend plan dit probleem vergroot. Ten onrechte wordt er in de toelichting van uit gegaan dat bewoners hun auto in een ander gebied van de wijk zullen zetten. Appellant is van mening dat niet een berekening moet worden gemaakt van de parkeergelegenheid maar dat moet worden gezien of er in de overige ruimten wel parkeergelegenheid aanwezig is. Appellant stelt dat uit de plantoelichting van bestemmingsplan 'de Kolk' volgt dat op eigen terrein moet worden geparkeerd. Dit is niet geborgd in het bestemmingsplan dus op grond van de planregels gold deze verplichting niet. Nu deze verplichting niet gold kan er niet van worden uitgegaan dat deze parkeerplekken zijn aangelegd en in stand zijn gehouden en dat er derhalve nog voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.
5. Het plan zorgt voor meer bewoners en meer auto's. De toenemende verkeersdruk kan volgens appellant niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. In navolging daarvan maakt appellant zich zorgen om de verkeersveiligheid in de wijk.
6. In de plantoelichting is aangegeven dat er een beschermd diersoort is gevonden. Dit zou volgens de plantoelichting een relikwie uit het verleden zijn. Appellant is van mening dat als het dier in het plangebied is aangetroffen niet van belang is of dit een niet veel voorkomende soort is dan wel dat deze hier verwacht kon worden. De bescherming geldt voor de soort en derhalve is bij het aantreffen van deze soort bescherming. Tevens stelt appellant dat er nieuwe beschermde diersoorten in het plangebied zijn aangetroffen.

7. Appellant vraagt zich af waar de stelling op gebaseerd is dat geen behoefte is aan koopwoningen.
8. In de plantoelichting is aangegeven dat er behoefte is aan huurwoningen in de vrije sector. Planologisch gezien zijn de woningen niet gekwalificeerd als huurwoningen in de vrije sector. De plantoelichting en de motivering ten aanzien van de Ladder Duurzame Verstedelijking is derhalve niet gemotiveerd vanuit de planologische situatie. Appellant is dan ook van mening dat niet dan wel onvoldoende is aangetoond dat er in Heerde een behoefte is aan de woningen die mogelijk worden gemaakt.
9. Appellant vreest voor overlast ten gevolge van de huurders van de woningen. Het is op dit moment volgens appellant volledig onduidelijk welk soort huurders de woningen zal betrekken. De ervaring leert dat sociale huur geregeld voor overlastsituaties zorgt door middel van geluid of de aanblik van de woningen.
10. Appellant vreest een waardedaling van de woning door de plannen.
11. Ten aanzien van de omgevingsvergunning wenst appellant op te merken dat zij zich hiermee niet kan verenigen en stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan niet zou moeten worden vastgesteld en daarmee geen grondslag aanwezig is om de vergunning te verlenen.

Gemeentelijke reactie

- 7.1 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.
- 7.2 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.2.
- 7.3 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.3.
- 7.4 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.4.
- 7.5 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2.
- 7.6 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.6.
- 7.7 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.7.
- 7.8 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.8.
- 7.9 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.9.
- 7.10 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.7.
- 7.11 De zienswijze biedt geen aanleiding tot het niet vaststellen van het bestemmingsplan. Derhalve kan de Omgevingsvergunning op basis van dit bestemmingsplan afgegeven worden.

8. Ingekomen zienswijze d.d. 27 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appellant stelt dat de gemeente op basis van de nieuwe plannen met haar voorgenomen plan breekt om een natuurlijke groene woonomgeving te creëren. Immers, de woonwijk zal nu helemaal worden volgebouwd. Het aantal vierkante meters wat zal worden bebouwd is vele malen groter. Veel groen en natuur zal hierdoor moeten verdwijnen. Er zal geen sprake meer zijn van een gevarieerd woonaanbod en het aanzien van de wijk zal niet meer groen en landelijk zijn. De ruimtelijke structuur van de huidige wijk, conform de oorspronkelijke opzet van de wijk uit 2008, wordt op een onaanvaardbare wijze aangetast.
2. Appellant stelt met de nieuwe plannen het uitzicht op de Kolk te verliezen. In plaats van uitzicht op twee-onder-één-kapwoningen wordt het uitzicht gevormd door een rij van zes woningen, zes schuurtjes en parkeerplaatsen. Daardoor wordt het bestaande uitzicht in ernstige mate aangetast. Appellant stelt dat door deze dichte bebouwing veel minder licht in de woning te hebben en de 'Kolk' niet meer te kunnen zien.
3. De komst van twee keer zoveel bewoners en twee keer zoveel auto's zal de verkeersveiligheid en leefbaarheid verslechteren, aldus appellant. De bouw van de schuurtjes direct aan de straatkant zonder trottoir of stoep zal zorgen voor verkeersongevallen. In het oorspronkelijke plan werd er alleen aan de noordzijde op openbare parkeerplaatsen geparkeerd en parkeerden de bewoners van de twee-onder-één-kappers op eigen terrein. In het huidige plan zal aan beide zijden van de weg intensief worden geparkeerd op openbare parkeerplaatsen. Dit zorgt voor een onveilige situatie.
4. Met het beoogde nieuwe plan zal de parkeerplaats (waar appellant en nu nog parkeert) aan de noordzijde van de Kolk verdwijnen. Hierdoor zal er een tekort ontstaan aan parkeerplaatsen. Immers, bij het nieuw beoogde plan zullen alleen parkeerplaatsen worden gecreëerd voor de nieuwe bewoners/ huurders en niet voor de oorspronkelijke bewoners.
5. Appellant stelt dat het verdwijnen van groen en het uitzicht op de Kolk, de dichte bebouwing, de verkeersproblematiek en de algehele drukte invloed zal hebben op de woningwaarde en het woongenot.
6. Appellant vraagt zich af waarom de gemeente op de kavel twee keer zoveel woningen wil realiseren.

Gemeentelijke reactie

- 8.1 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.1 en 4.6.
- 8.2 Het huidige bestemmingsplan (het planologisch-juridische kader) biedt de mogelijkheid om twee woningen tegenover de Boskolk 4 te realiseren. Dit hoeven niet per se 2 onder 1 kapwoningen te zijn. Hiermee is uitzicht op de kolk in het huidige bestemmingsplan niet gegarandeerd. Ook niet op basis van de beeldkwaliteit dat aan dat bestemmingsplan was gekoppeld. In dit beeldkwaliteitplan, die haar geldigheid heeft verloren (zie de beantwoording van de zienswijze onder 2.1) waren hagen van 1,80 opgenomen aan de zijde van de weg. Hierdoor was uitzicht op de kolk ook niet gegarandeerd.

Indien bedoeld wordt op het feit dat in de huidige groenstrook het parkeerplaatsen tegenover Boskolk 10 tot 14 verdwijnt, heeft appellant gelijk. Dit zicht op de Kolk wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie. Het ontwerp bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast. Getracht wordt om het doorzicht ter plaatse van de bestaande parkeerplaats op basis van een gewijzigde verkaveling zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de bestaande situatie.

In het nieuwe bestemmingsplan wordt een groter bouwvolume voor de woning gerealiseerd, aldus appellant. Door goot en nokhoogten zijn in het nieuwe bestemmingsplan echter overeenkomstig het bestaande bestemmingsplan. Appellant heeft niet onderbouwd dat dit effect heeft op de lichtinval van de woning. De gemeente is van mening dat dit gezien de afstand van de bebouwing tot de woning geen significante effecten heeft.

- 8.3 Ten aanzien van de verkeersdruk en parkeren in de wijk wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 2.4. Ten aanzien van de verkeersonveiligheid in relatie tot de bergingen het volgende. De bergingen van de nieuwe woningen staan op sommige plaatsen redelijk dicht aan de weg. Dit kan in potentie leiden tot onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke situaties. Daarom worden alle schuurtjes zoveel mogelijk naar de woningen en daarmee zoveel mogelijk van de weg geplaatst. Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast.
- 8.4 Ten aanzien van de verkeersdruk en parkeren in de wijk wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 2.4. Hierin is onderbouwd dat het aantal parkeerplaatsen afdoende is en dat parkeren voor alle bewoners op acceptabele loopafstand kan plaatsvinden.
Wel zal de gemeente onderzoeken of er desondanks extra openbare parkeerplaatsen in de wijk gerealiseerd kunnen worden.
- 8.5 Ten aanzien van de aantasting van het woongenot gaat het om een beleving die niet feitelijk onderbouwd is. Indien appellant vindt dat het woongenot wordt aangetast en de waarde van de woning als gevolg van de plannen daalt, kan appellant een planschadeverzoek indienen. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.
- 8.6 De beoogde twintig 2 onder 1 kapwoningen bleken door gewijzigde marktomstandigheden onverkoopbaar. Door kostenstijgingen zijn de 2 onder 1 kapwoningen nu niet meer tegen de oorspronkelijke verkoopprijs op de markt te brengen. De woningen zouden dan overkoopbaar zijn. Dat heeft de gemeente en de ontwikkelende marktpartij er toe doen besluiten om binnen de financiële kaders van het project, zonder op de grond af te boeken, te zoeken naar een ruimtelijk, markttechnisch (de juiste doelgroep) en economisch haalbaar plan. Dat plan is gevonden in de 36 middenklasse huurwoningen die aan een belegger zijn verkocht. Het realiseren van minder woningen is onderzocht, maar blijkt binnen de bestaande financiële kaders en contractuele afspraken tussen de gemeente en de marktpartij niet mogelijk.

9. Ingekomen zienswijze d.d. 26 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appellant stelt dat het plan een serieuze trendbreuk oplevert ten opzichte van de oorspronkelijke opzet van een natuurlijke, groen woonomgeving. Immers, de woonwijk zal nu helemaal worden volgebouwd, er zal geen sprake meer zijn van een gevarieerd woonaanbod en het aanzien van wijk zal niet meer groen zijn. Kortom, de ruimtelijke structuur van de huidige wijk, conform de oorspronkelijke opzet van de wijk uit 2008, wordt op een onaanvaardbare wijze aangetast.
2. Appellant heeft vanuit zijn woning zicht op de enorme bouwmassa van 6 rijwoningen in plaats van één twee-onder-één kapwoning. Daardoor wordt het uitzicht in ernstige mate aangetast.
3. De opzet van de huidige wijk vergroot het gevoel van (verkeers)veiligheid, aldus appellant. Door de nieuwe plannen dreigt dit echter volledig verloren te gaan omdat (volgens appellant) lelijke bouwschuurtjes een integraal onderdeel zullen gaan uitmaken van de zesendertig rijwoningen. De komst daarvan zou het vrije uitzicht op onze eigen kinderen volledig gaan ontnemen, wat ernstig afbreuk doet aan het thans bestaande gevoel van (verkeers)veiligheid.
4. Er is op de locatie nu al onvoldoende parkeerruimte. Met de komst van de zesendertig rijwoningen neemt deze overlast nog eens extra toe, vooral omdat de parkeerplaatsen die bij de tweede fase horen, alleen beschikbaar zijn voor de huurwoningen. Appellant stelt dat het geen vanzelfsprekendheid is dat bewoners en/of bezoekers een aantal straten verder parkeren en vindt dit een onterechte aannahme in het bestemmingsplan.
5. Gelet op wettelijke noodzaak om een goede ruimtelijke ordening na te streven, bestond er voor de gemeente ten minste de inspanningsplicht om de plannen uit 2008 ongewijzigd doorgang te laten vinden, aldus appellant. De gemeente is daarin echter ernstig tekortgeschoten omdat de twee-onder-één kapwoningen op een verkeerde manier in de 'markt werden gezet': zo werd de vraagprijs voor deze woningen plotseling aanzienlijk verhoogd, terwijl er een aangepast ontwerp werd gepresenteerd dat voorzag in de realisatie van kleinere woningen.
6. Appellant verzoekt de gemeente om een heroverweging te maken ten aanzien van de doelgroep (huur), omdat het volgens appellant een algemene bekendheid is dat huurders minder zorg besteden aan het onderhouden van de woning en de leefomgeving. Volgens appellant doet dit aspect afbreuk aan de goede bestaande ruimtelijke opzet van de wijk.
7. Appellant vreest een waardedaling van de woning door de plannen.

Gemeentelijke reactie

- 9.1 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.1 en 4.6.
- 9.2 Het huidige bestemmingsplan (het planologisch-juridische kader) biedt de mogelijkheid om twee woningen tegenover de Boskolk 8 te realiseren. Dit hoeven niet per se 2 onder 1 kapwoningen te zijn. Hiermee is uitzicht op de kolk in het huidige bestemmingsplan niet gegarandeerd. Ook niet op basis van de beeldkwaliteit dat aan dat bestemmingsplan was gekoppeld. In dit beeldkwaliteitplan, die haar geldigheid heeft verloren (zie de beantwoording van de zienswijze onder 2.1) waren hagen van 1,80 opgenomen aan de zijde van de weg. Hierdoor was uitzicht op de kolk ook niet gegarandeerd.

Indien bedoeld wordt op het feit dat in de huidige groenstrook het parkeerplaatsen tegenover Boskolk 10 tot 14 verdwijnt, heeft appellant gelijk. Dit zicht op de Kolk wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie en heeft ook consequenties voor de woning aan de Boskolk 8. Het ontwerp bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast. Getracht wordt om het doorzicht ter plaatse van de bestaande parkeerplaats op basis van een gewijzigde verkaveling zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de bestaande situatie.

- 9.3 De bergingen van de nieuwe woningen staan op sommige plaatsen redelijk dicht aan de weg. Dit kan in potentie leiden tot onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke situaties. Daarom worden alle schuurtjes zoveel mogelijk naar de woningen en daarmee zoveel mogelijk van de weg geplaatst. Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast.
- 9.4 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 2.4.
- 9.5 In het kader van een goede ruimtelijke ordening is getracht de oorspronkelijke plannen (al dan niet in gewijzigde vorm) te realiseren. Dit, om de wijk de Kolk volledig af te maken. De financiële uitvoerbaarheid van plannen maakt onderdeel uit van een goede ruimtelijke ordening. Gewijzigde marktomstandigheden hebben er voor gezorgd dat de plannen niet ten uitvoer konden komen. Er was niet voldoende animo. Gedeeltelijk bouwen had tot gevolg gehad dat dit financieel onaantrekkelijk was, maar ook hiermee was de wijk niet af geweest. Daarom heeft de gemeente samen met de ontwikkelende marktpartij gezocht naar een passend plan op basis van een goede ruimtelijke ordening, om het plangebied af te kunnen ronden. Met onderliggend plan wordt hier invulling aangegeven: het plan kan binnen ruimtelijke en financiële kaders in een keer worden afgerond voor een doelgroep waar vraag naar is.
- 9.6 Enkel de verwachting dat huurders minder zorg besteden aan het onderhouden van de woningen en de leefomgeving is speculatief, niet onderbouwd en daarom geen dwingende rede om de plannen aan te passen.
- 9.7 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.

10. Ingekomen zienswijze d.d. 26 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien.

Samenvatting

1. Het plan past niet bij het oorspronkelijke plan. Te veel woningen op te weinig grond.
2. Gemeente heeft er bijna niets aan gedaan om oorspronkelijke plan te verkopen/promoten.

Gemeentelijke reactie

- 10.1 Appellant onderbouwt niet waarom er te veel woningen op te weinig grond worden gerealiseerd. Daarom kan inhoudelijk niet op de zienswijze worden ingegaan.
- 10.2 Appellant onderbouwt deze stelling niet. Daarnaast is de zienswijze niet relevant. Het betreft een zienswijze die niet inhoudelijk ingaat op het voorliggende bestemmingsplan. Onderliggend bestemmingsplan dient beoordeeld te worden op basis van een goede ruimtelijke ordening, daar voldoet het plan aan.

11. Ingekomen zienswijze d.d. 28 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting.

Samenvatting

1. Appellant stelt nu een mooi vrij uitzicht over een groen weideveld met een sloot in het midden te hebben. Na uitvoering van de nieuwe plannen stelt appellant straks uit te kijken op een stenen massa en wordt het nu mooie en vrije uitzicht drastisch beperkt, zeg maar gerust tenietgedaan.
2. Appellant stelt dat de huidige ruime opzet van de wijk als groot voordeel heeft dat bewoners de kinderen goed in de gaten kunnen houden als zij aan het spelen zijn. Dat is belangrijk omdat er veel verkeer door de wijk rijdt. Met het nieuwe plan ontstaat echter een groot gevoel van onveiligheid. Door het nieuwe plan verwacht appellant dat straks vele verschillende bouwschuurtjes worden gebouwd, behorend bij de 36 rijtjeswoningen. En daarmee wordt het nu vrije uitzicht op de kinderen straks ernstig belemmerd, waardoor de (verkeers)veiligheid fors wordt aangetast.
3. Met de komst van de 36 rijtjeswoningen zal de parkeeroverlast nog verder toenemen dan nu al het geval is. Immers uit het parkeeronderzoek van de gemeente is gebleken dat er een behoefte bestaat aan 65 parkeerplaatsen (36 x 1,8). De capaciteit voorziet straks echter slechts in 58 parkeerplaatsen, ofwel 7 parkeerplaatsen te weinig. Daarmee voldoet het nieuwe plan niet aan de parkeernormen.
4. Appellant stelt dat de gemeente tenminste een inspanningsverplichting heeft om de plannen uit 2008 ongewijzigd door te laten gaan. Daarin is de gemeente echter duidelijk tekortgeschoten omdat de 'twee onder een kap woningen' op een onjuiste wijze werd vermarkt. Bijvoorbeeld werd de vraagprijs van de woningen ineens substantieel verhoogd, terwijl een aangepast ontwerp werd getoond dat voorzag in kleinere woningen. Waarom erkent de gemeente niet alsnog dat de oorspronkelijke plannen te snel zijn gewijzigd?
5. Appellant verzoekt de gemeente om een heroverweging te maken ten aanzien van de doelgroep (huur), omdat het volgens appellant een algemene bekendheid is dat huurders minder zorg besteden aan het onderhouden van de woning en de leefomgeving. Volgens appellant doet dit aspect afbreuk aan de goede bestaande ruimtelijke opzet van de wijk.
6. Appellant vreest een waardedaling van de woning door de plannen.

Gemeentelijke reactie

- 11.1 In het huidige bestemmingsplan heeft appellant zicht op de kolk. Voor de woning is een groenstrook bestemd, waar geparkeerd wordt. Op basis van de plannen wordt het uitzicht gewijzigd. Mede op basis van deze zienswijze wordt de verkaveling ter hoogte van de bestaande groenstrook aangepast en wordt getracht de bestaande situatie met zicht op de kolk zoveel mogelijk te behouden. Indien appellant meent op basis van deze nieuwe verkaveling nog steeds een derving van het woongenot te ervaren, kan een verzoek tot planschade worden ingediend. Zie hiervoor de beantwoording onder 1.7
- 11.2 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.5.
- 11.3 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 1.4.
- 11.4 De zienswijze is niet relevant. Het betreft een zienswijze die niet inhoudelijk ingaat op het voorliggende bestemmingsplan. Onderliggend bestemmingsplan dient beoordeeld te worden op basis van een goede ruimtelijke ordening, daar voldoet het plan aan.

- 11.5 Enkel de verwachting dat huurders minder zorg besteden aan het onderhouden van de woningen en de leefomgeving is speculatief, niet onderbouwd en daarom geen dwingende rede om de plannen aan te passen.
- 11.6 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.

12. Ingekomen zienswijze d.d. 15 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant woont op een zodanige afstand van het plangebied, wat maakt dat de invloed van het plan op onderdelen beperkt is voor appellant.

Samenvatting

1. Er is op basis van het plan geen sprake meer van een gevarieerd woningaanbod in de wijk gezien het feit dat het vigerende bestemmingsplan voorziet in grote diversiteit aan woningen en het bestemmingsplan ziet op het bouwen van rijtjeswoningen. Het bestemmingsplan zorgt ervoor dat het gevarieerd aanbod en vooral de mogelijkheid voor doorstroming binnen de wijk verdwijnen.
2. Er ontstaat in de wijk een zeer éénzijdig bebouwingsbeeld, waarbij de omgevingskwaliteiten die in het vigerende bestemmingsplan zo uitdrukkelijk een rol spelen, in het bestemmingsplan volledig teniet worden gedaan.
3. Appellant maakt zich op basis van het wijzigen van de doelgroep 'koop' naar 'huur' zorgen over de gevolgen hiervan voor de samenstelling van de wijk en de waarde van de bestaande woningen.
4. De bestemmingplanregels borgen in het geheel niet dat ter plaatse daadwerkelijk geliberaliseerde woningen voor middenhuur worden gerealiseerd. Door appellant worden zorgen geuit dat een tegenvallende huurmarkt zal leiden tot omvorming van de woningen naar sociale huurwoningen. Appellant vraagt zich af waarom de specifieke keuze voor geliberaliseerde woningen niet is vertaald in de bestemmingsplanregels, terwijl dat op basis van de Bro wel kan.
5. Appellant heeft van de gemeente Heerde vernomen dat een makelaar belast zou zijn met het in de markt zetten van de twee-onder-één-kap woningen. De desbetreffende makelaar zegt echter hiertoe nimmer een opdracht te hebben gekregen van de gemeente. Sterker nog, aan de mogelijkheid van de koop van de twee-onder-één-kap woningen is door de gemeente Heerde nimmer ruchtbaarheid gegeven.
6. Appellant stelt dat door wethouder Van Dijk is aangegeven dat er een marktonderzoek heeft plaatsgevonden. Dit onderzoek is echter nooit openbaar gemaakt en ter beschikking gesteld aan de bewoners.
7. Appellant stelt dat de woningmarkt inmiddels is hersteld. Het is dan ook zeker aannemelijk dat het vigerende bestemmingsplan onder nieuwe marktomstandigheden haalbaar is. Appellant hecht geen geloof aan de toelichting van het bestemmingsplan dat de twee-onder-één-kap woningen niet verkocht kunnen worden.
8. Appellant stelt dat de gemeente Heerde erom bekend staat geen voortouw te nemen als het gaat om het mogelijk maken en realiseren van nieuwe woningbouwlocaties. Als gevolg hiervan wordt binnen de gemeente uitsluitend uitnodigingsplanologie gebezigd, hetgeen maakt dat projectontwikkelaars bepalen hoe de woningmarkt binnen uw gemeente eruit ziet. Hiermee lijkt echter het belang van de bewoners van uw gemeente en het belang van de welstand op de achtergrond te geraken. Daarnaast lijkt de eis van de goede ruimtelijke ordening ondergeschikt aan het winstoogmerk van de

projectontwikkelaar, zoals ook blijkt uit de overwegingen die onderdeel maken van de omgevingsvergunning.

9. De in het bestemmingsplan voorziene parkeersituatie is in strijd met het gemeentelijk Parkeerbeleidsplan. In het gemeentelijk Parkeerbeleidsplan wordt ten aanzien van tuinparkeren als volgt overwogen:

'Het realiseren van een parkeerplaats kan bijvoorbeeld aan de zijkant van de woning, maar ook in de voortuin. Omdat parkeren voor de voorgevel het uiterlijk aanzien van een straat sterk vermindert, is dit niet toegestaan. Het realiseren van een parkeermogelijkheid naast de woning is echter wel toegestaan. Hierbij dient het voertuig volledig naast de woning te kunnen staan.'

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt onderkend dat parkeren voor de voorgevel van de woning niet is toegestaan. De oplossing van dit probleem wordt gevonden in het oriënteren van de woningen op het water. Het voorgaande betreft een schijnoplossing met als gevolg dat de voorziene parkeersituatie in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

10. De oriëntatie van de woningen op het water is op geen enkele manier verankerd in de bestemmingsplanregels.
11. Appellant zet de nodige vraagtekens bij het parkeerbalans.
12. Appellant maakt zich ernstige zorgen over het gebrek aan een stoep in combinatie met de oriëntatie van de woningen. Het bestemmingsplan maakt voortuinen met schuurtjes aan de straatkant mogelijk, hetgeen zal leiden tot een onveilige situatie op de weg.
13. In de planregels is het bouwen van bouwwerken toegestaan in zowel het voorerf- als in het achtererfgebied. Deze mogelijkheden komen bovenop de vergunningsvrije bouwmogelijkheden van het Bor. Het voorgaande zal volgens appellant zorgen voor een rommelig straatbeeld aangezien het achtererfgebied aan de straatkant komt te liggen. Deze ontwikkeling is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dan ook op zijn minst onwenselijk.
14. De verandering van de bebouwing ten opzichte van het vigerende bestemming is volgens appellant in tegenstelling tot hetgeen genoemd in de toelichting van het bestemmingsplan, wel degelijk significant. Het aantal te bouwen woningen, het soort te bouwen woningen en de plaatsing van de woningen op de kavels wijkt af van het vigerende bestemmingsplan. Hiermee kan niet gezegd worden dat er geen significant andere bebouwing mogelijk wordt gemaakt. Hier komt nog bij dat de omgevingswaarden, zoals deze uitdrukkelijk een rol hebben gespeeld bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan, volledig zijn los gelaten.
15. Appellant haalt een aantal benoemde waarden uit het vigerende bestemmingsplan aan die appellant ertoe hebben bewogen de woning te kopen. Onderliggend plan sluit hier niet op aan. De nieuw te bouwen woningen zullen, als gevolg van de opstelling in rijtjes, de belangrijke zichtlijnen door en vanuit het landschap volledig wegnemen. Het landelijk en rustig wonen is er niet meer bij doordat er een achterkantsituatie wordt gecreëerd binnen het straatbeeld. Het uitzicht op De Kolk tussen de woningen door, die ooit zo belangrijk is geweest voor de planwetgever, verdwijnt volledig. Het bestemmingsplan is dan ook uitdrukkelijk in strijd met het beeldkwaliteitsplan, zoals dit voor de gehele wijk is vastgesteld.
16. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt ten onrechte gesteld dat beroep kan worden gedaan op ontwikkelingsruimte vanuit het PAS. Het bestemmingsplan, zoals hier aan de orde is, is immers niet aangewezen in artikel 2.7 van het Besluit natuurbescherming. Ook anderszins valt niet in te zien waarom het bestemmingsplan aanspraak zou kunnen maken op ontwikkelingsruimte vanuit het PAS. Hierbij is van belang op te merken dat het PAS nog steeds ter discussie staat waarbij door de Afdeling bestuursrechtspraak prejudiciële vragen zijn gesteld. Als gevolg hiervan wordt de behandeling van beroepen tegen bestemmingsplannen, die aanspraak proberen te maken

op ontwikkelingsruimte, vanuit het PAS door de Afdeling bestuursrechtspraak standaard aangehouden.

17. Ten behoeve van het bestemmingsplan is ten onrechte geen milieueffectrapport opgesteld. Op grond van artikel 7.2a van de Wet Milieubeheer is de planwetgever hiertoe verplicht in het geval een passende beoordeling dient te worden gemaakt. Zoals al eerder gemotiveerd is gesteld dient in casu een passende beoordeling te worden gemaakt.
18. Door de welstandcommissie is geconstateerd dat het bouwplan niet voldoet aan de vastgestelde welstandscriteria van het beeldkwaliteitsplan 'De Kolk'. Het college neemt dit oordeel van de welstandcommissie niet over. Het college is hiertoe bevoegd, maar niet zonder een deugdelijke motivering. Van een deugdelijke motivering is in casu echter geen enkele sprake.
19. Appellant betwist vanuit het rechtszekerheidsbeginsel de houdbaarheidsdatum van 5 jaar van beeldkwaliteitsplan De Kolk. Het beeldkwaliteitsplan maakt onderdeel uit van het vigerende bestemmingsplan en hieruit blijkt niet dat er sprake is van een beperkte houdbaarheidsdatum. Indien en voor zover al sprake zou zijn van een beperkte houdbaarheidsdatum, dan is dit onvoldoende kenbaar gemaakt.
20. Appellant stelt dat de gemeente heeft nagelaten de te bouwen woningen in de markt te promoten, zodat het aan de gemeente te wijten is dat het vigerende bestemmingsplan niet is gerealiseerd. Onder deze omstandigheden kan het college zich niet op het standpunt stellen dat het beeldkwaliteitsplan beperkte houdbaarheid heeft. Het beeldkwaliteitsplan borgt de stedenbouwkundige kwaliteit in de wijk. Zolang de wijk niet volledig is afgebouwd, dient het college en de welstandcommissie bij de beoordeling van omgevingsvergunningen hiermee rekening te houden hetgeen in casu niet is gebeurd.
21. Het college stelt zich op het standpunt dat in het vigerende bestemmingsplan geen typologieën van woningen zijn opgenomen op het bestemmingsplankaart. Hiermee is thans sprake van nagenoeg net zoveel verdichtingsmogelijkheden als in het vigerende bestemmingsplan, aldus het college. Het voorgaande snijdt geen hout. Het beeldkwaliteitsplan is immers een onderdeel van de welstandsnota en elke nieuwe aanvraag ex. artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a van de Wabo dient hieraan getoetst te worden op grond van artikel 2.10 van de Wabo. Daarnaast is in de planverbeelding van het vigerende bestemmingsplan wel degelijk een specifieke aanduiding opgenomen, op grond waarvan ter plaatse uitsluitend twee-onder-één-kap woningen mogelijk zijn (artikel 7.2.1 onder d van het vigerende bestemmingsplan). Hiermee neemt de verdichting, ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, wel degelijk aanzienlijk toe.
22. Gezien de mogelijkheden van vergunningsvrij bouwen is volgens het college onder het vigerende bestemmingsplan ook al sprake van nagenoeg aaneengeschakelde woningen, hetgeen de doorkijk eveneens onmogelijk maakt. Het voorgaande is echter wederom onjuist. De twee-onder-één-kap woningen zijn in het vigerende bestemmingsplan haaks op de weg geprojecteerd. Hiermee wordt het achtererfgebied juist beperkt en de doorkijk gegarandeerd.
23. Het college stelt dat de kwaliteit van het stedenbouwkundig beeld wordt gewaarborgd doordat alle woningen worden gebouwd door een projectontwikkelaar. Het voorgaande is natuurlijk een drogreden. Het aangezicht van te bouwen woningen wordt gereguleerd via de welstand. Als de welstandscriteria worden toegepast dan is het niet relevant wie bouwt. Het toezicht vindt plaats via vergunningverlening. De redenering van het college dat alle welstandscriteria overboord kunnen worden gegooid omdat de woningen door een projectontwikkelaar worden gebouwd deugt daarmee niet. Het voorgaande biedt immers geen enkele waarborg ten aanzien van de stedenbouwkundige kwaliteit. De projectontwikkelaar is immers geen welstandcommissie.

Gemeentelijke reactie

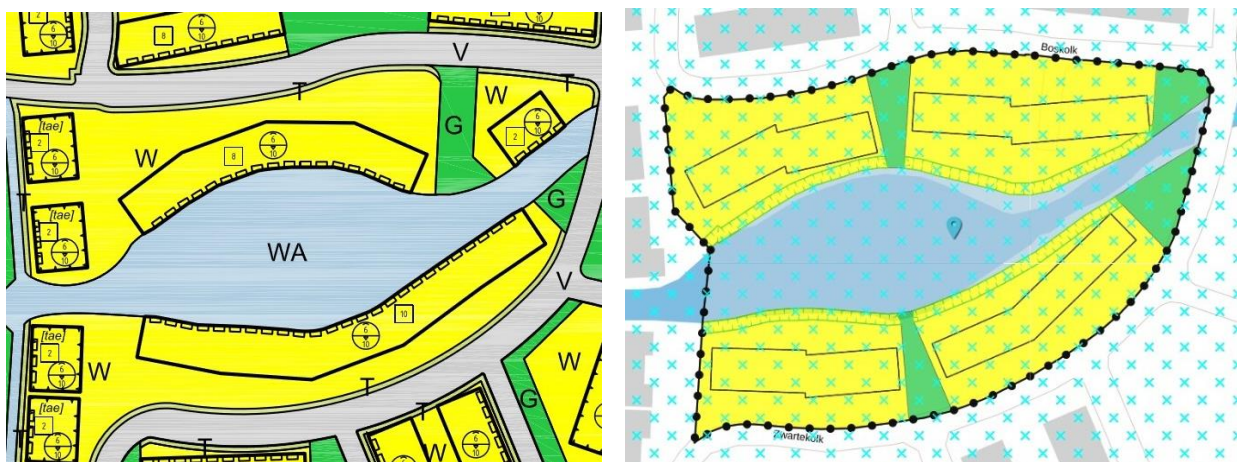
- 12.1 Onderliggend plan voorziet in de realisatie van middeldure huurwoningen. Hiermee wordt, zoals onder 2.2 beschreven, invulling gegeven aan een doelgroep waar vraag naar is. Dit betreft starters op de arbeidsmarkt die moeilijk een financiering kunnen krijgen. Het realiseren van middeldure huurwoningen geeft zodoende invulling aan een behoefte en draagt bij aan doorstroming op de woningmarkt.
- 12.2 Ten aanzien van deze zienswijze, die ingaat op de beeldkwaliteit van de bebouwing in de wijk, wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1
- 12.3 De gevolgen van de wijziging van de doelgroep 'koop' naar 'huur' is door appellant niet nader onderbouwd. Hier kan dan ook niet inhoudelijk op worden gereageerd. Ten aanzien van de vrees voor waardevermindering van de woning wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.
- 12.4 In de bestemmingsregels is, net zoals dat in het huidige bestemmingsplan het geval is, gekozen voor een bestemming 'wonen'. Daar is voor gekozen om bij gewijzigde marktomstandigheden niet beperkt te worden door een doelgroep en de woningen te allen tijde voor de bestemming in te kunnen zetten.
- 12.5 De verkoop van de woningen is een verantwoordelijkheid voor de marktpartij, niet voor de gemeente. Overigens zijn inspanningsverplichtingen rondom een bouwplan niet relevant voor het toetsen van onderliggend bestemmingsplan aan een goede ruimtelijke ordening.
- 12.6 Het feit dat een belegger alle woningen wil kopen en in verhuur wil nemen, toont aan dat er een markt is voor de huurwoningen.
- 12.7 Hogere bouwkosten, gewijzigde wet- en regelgeving (bouwbesluit) en gemaakte plankosten maakt dat de woningen niet te realiseren zijn tegen voor Wapenveld marktconforme prijzen.
- 12.8 De opmerking dat de gemeente er om bekend staat dat ze geen voortouw neemt als het gaat om het mogelijk maken en realiseren van nieuwe woningbouwlocaties is vanuit het oogpunt van de uitnodigingsplanologie correct. De gemeente stelt eenieder in staat om met plannen te komen, die de gemeente toets op basis van een goede ruimtelijke ordening. Voor onderliggend plan geldt hetzelfde. Het plan is in lijn met een goede ruimtelijke ordening.
Daarnaast geldt dat het plan binnen de financiële kaders van De Kolk moet passen. Op basis van dit plan is dat het geval. Zowel de gemeente als de ontwikkelende partij hebben daar baat bij.
- 12.9 Er dient voldoende parkeergelegenheid te zijn in de wijk. Op basis van de geplande parkeerplaatsen is dat het geval. De plek van de parkeerplaatsen wijkt daarbij inderdaad gedeeltelijk af van het gemeentelijke parkeerbeleidsplan. De argumentatie daarbij is als volgt. De woningen zijn georiënteerd op de kolk. Het zicht vanuit de woningen wordt zodoende niet belemmerd door geparkeerde auto's aan de wegkant. De plek waar de woningen staan zijn als het ware de achterzijde van de woningen. Vanuit ruimtelijke oogpunt maakt het weinig verschil ten opzichte van langsparkeren in een straat.

Gelijktijdig met het vaststellen van onderliggend bestemmingsplan besluit de raad om op het hiervoor beschreven punt af te wijken van het parkeerbeleidsplan.

- 12.10 De oriëntatie van de woningen is opgenomen in de omgevingsvergunning die samen met het bestemmingsplan onderdeel uit maakt van de coordinatieregeling.
- 12.11 Ten aanzien van de onderbouwing van de parkeerbalans wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 1.2. Voor appellant geldt dat in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.
- 12.12 Gezien de locatie van de woning van de appellant (Kleine Kolk 5) ten opzichte van het plangebied, is appellant op dit onderdeel niet belanghebbend. De Boskolk voorziet aan een zijde in een stoep. Deze wordt al jaren als zodanig gebruikt. Voetgangers kunnen daar gebruik van maken en worden daardoor niet gedwongen om over de weg langs de nieuwe woningen te lopen. Ten aanzien van de positionering van de schuurtjes wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.5.
- 12.13 Onderliggend bestemmingsplan voorziet in een concreet bouwplan op basis van de coördinatieregeling. Dit plan voorziet in overeenkomstige schuurtjes aan de kant van de weg. Dit biedt eenheid.
- 12.14 Onderliggend plan voorziet inderdaad in een andere verkaveling, een ander type woning en een andere verschijningsvorm. Het oppervlak aan bebouwing wordt echter niet per definitie groter. In het oude bestemmingsplan was geen minimale of maximale breedte en oppervlak van de woningen aangegeven. Dat betekent dat in de praktijk het gehele bouwvlak volgebouwd had kunnen worden. In het nieuwe bestemmingsplan is de breedte van het bouwvlak 11 meter en in het oude bestemmingsplan 13 meter. Er wordt gedeeltelijk ten onrechte gesteld dat de omgevingswaarden volledig zijn losgelaten. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.
- 12.15 Ten aanzien van beeldkwaliteit wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1 waarin is aangegeven hoe het plan zich verhoudt tot het oorspronkelijke beeldkwaliteitplan. Daarbij wordt opgemerkt dat het huidige bestemmingsplan het ook mogelijk maakt om rijwoningen te realiseren.
- 12.16 Voor een beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.15
- 12.17 In het kader van onderliggend bestemmingsplan heeft het college op 7 november 2017 besloten om op basis van de uitkomsten van de Vormvrije m.e.r.-beoordeling in het kader van het bestemmingsplan de Kolk fase 2 geen Milieueffectrapportage op te stellen.
- 12.18 Vanuit welstand is aangegeven dat het zicht op de Kolk vanaf de Werverweg gegarandeerd met zijn. Op basis van het oorspronkelijke bestemmingsplan is dat gegarandeerd. Ook in het huidige bestemmingsplan is dat het geval. De afstand tussen de bouwblokken aan de noordzijde en de zuidzijde van de kolk bedraagt op zijn minst 24 meter. Hiermee is volgens het college een goed zicht op de kolk gegarandeerd.
- 12.19 Ten aanzien van de status van het beeldkwaliteitplan wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1. Het betreft een raadsbesluit die voor eenieder openbaar is gemaakt.
- 12.20 Het is de primaire taak van de marktpartij om de woningen te promoten. Zoals onder 3.1 is aangegeven, heeft de gemeente het plan ondanks de status van het beeldkwaliteitplan, voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De gemeente is zich ter degen van

bewust dat een kwalitatief plan gerealiseerd moet worden in lijn met een goede ruimtelijke ordening.

- 12.21 Ter plaatse van het plangebied is geen typologie opgenomen (waar dat elders in de Kolk wel het geval is), wat maakt dat hier alle woningtypen mogelijk zijn. Het aantal woningen is echter wel vastgelegd. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in meer woningen waardoor het feitelijk aantal woningen toeneemt. Daarnaast zijn in zowel het oude als het nieuwe bestemmingsplan bouwblokken opgenomen waarbinnen gebouwd kan worden en dus massa kan ontstaan (zie onderstaande afbeeldingen). Deze bouwblokken zijn in het oude en het nieuwe bestemmingsplan vrijwel overeenkomstig. Het beeldkwaliteitplan is niet meer geldig. Die biedt geen juridische basis voor het aantal woningen. Zie de beantwoording onder 3.1.



Links oude bestemmingsplan, rechts het ontwerp bestemmingsplan.

- 12.22 In het oorspronkelijke plan was alleen de doorkijk ter hoogte van de openbaar toegankelijke groenstroken gegarandeerd. Het oorspronkelijke plan met 2 onder 1 kapwoningen voorzag in woningen met aangebouwde garage, georiënteerd op het water. Het betrof geen haaks op de weg geprojecteerde woningen. Op basis van het bijbehorende beeldkwaliteitplan dienden heggen van 1,80 meter aangeplant te worden. Dit, in combinatie met twee woningen met garages en erfafscheidingen die naar alle waarschijnlijkheid beplant zouden zijn, bood geen zicht op de kolk. Wel was er zicht door de openbaar toegankelijke groenstroken. Die zijn er in onderliggend plan ook.



Oorspronkelijke stedenbouwkundige plan. Aan de wegzijde zijn heggen van 1,80 meter opgenomen die het uitzicht op de kolk wegnemen.

12.23 Het feit dat de woningen worden gebouwd door een projectontwikkelaar zorgt voor eenheid en daarmee kwaliteit in de wijk. Ten aanzien van de beoordeling door welstand wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.

13. Ingekomen zienswijze d.d. 14 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant woont op een zodanige afstand van het plangebied, wat maakt dat de invloed van het plan op onderdelen beperkt is voor appellant.

Samenvatting

1. Het thans aanwezige uitzicht op de kolk zal ernstig verminderd worden (door onderliggend plan) en de openheid in zijn algemeen zal ook grotendeels verdwijnen. Appellant geeft aan dat bovengenoemde ertoe leidt dat het woongenot van appellant ernstig aangetast zal worden.
2. Er zijn problemen te verwachten met parkeren, aldus appellant. In de berekeningen is geen rekening gehouden met de huidige situatie in de wijk. Ten onrechte wordt er in de toelichting van uit gegaan dat bewoners hun auto in een ander gebied van de wijk zullen zetten. De ervaring leert echter dat mensen geneigd zijn om hun voertuig zo dicht mogelijk bij huis te zetten, waardoor bovengenoemde problemen reeds aanwezig zijn en enkel zullen verergeren zodra het bouwplan gerealiseerd is. Het plan zorgt voor meer bewoners en meer auto's. De toenemende verkeersdruk kan volgens appellant niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Bovendien heeft appellant

- zorgen over de verkeersveiligheid ten gevolge van de toename van het verkeer in combinatie met het grote aantal in de wijk wonende kinderen.
3. In de wijk is nu slechts een kleine speeltuin aanwezig. Een toename van het aantal kinderen in de wijk leidt ertoe dat de reeds aanwezige speeltuin te klein zal zijn en er een tekort aan voldoende geschikte speelgelegenheden zal ontstaan, aldus appelland.
 4. Appelland vraagt zich af waar de stelling op gebaseerd is dat geen behoefte is aan koopwoningen.
 5. Appelland vreest voor overlast ten gevolge van de huurders van de woningen. Het is op dit moment volledig onduidelijk welk soort huurders de woningen zal betrekken. De ervaring leert dat sociale huur geregeld voor overlastsituaties zorgt door middel van geluid of de aanblik van de woningen.
 6. Appelland vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan.

Gemeentelijke reactie

- 13.1 Appelland woont dusdanig ver van de kolk dat überhaupt geen zicht op de kolk mogelijk is. Binnen de kaders van het bestaande bestemmingsplan zijn minder mogelijkheden tot zicht op de kolk dan in het nieuwe bestemmingsplan. In het nieuwe bestemmingsplan zijn voor appelland meer mogelijkheden om via openbaar terrein zicht te hebben op de kolk. De zienswijze biedt geen aanleiding het plan op dit onderdeel aan te passen.
- 13.2 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 1.2.
- 13.3 In de Kolk is speelgelegenheid aanwezig, het aantal extra woningen (16) zorgt naar verwachting niet voor een significante toename van het aantal kinderen waardoor de speelcapaciteit onvoldoende wordt. Daarnaast bestaat geen wettelijk kader waarbinnen is geregeld hoeveel speelgelegenheid er dient te zijn in een wijk.
- 13.4 Appelland geeft ten onrechte aan dat er gesteld wordt dat er geen behoefte is aan koopwoningen. Gesteld wordt dat geen behoefte was aan de beoogde 2 onder 1 kap koopwoningen. Dit bleek uit de verkoopopgingen die zijn ondernomen.
- 13.5 De woningen zijn bedoeld voor huurders in het middensegment. Dat deze doelgroep voor overlast zal zorgen is een aanname, speculatief en niet onderbouwd.
- 13.6 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.

14. Ingekomen zienswijze d.d. 6 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

De zienswijze van deze appelland is exact overeenkomstig 13. Derhalve wordt voor deze beantwoording verwezen naar die beantwoording.

15. Ingekomen zienswijze d.d. 28 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. In de omgevingsvergunning wordt gesproken over het feit dat het plan niet voldoet aan het beeldkwaliteitsplan 'De Kolk'. Ook wordt gesteld dat dit plan niet meer van toepassing is (en nu dus welstandsvrij).
2. In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan wordt gesteld dat het nieuwe verkavelingsplan niet voldoet aan het parkeerplan. Maar dat er overcapaciteit is in het aangrenzende gebied. Dit geheel op basis van theorie, aangezien dit niet in de praktijk is getoetst.

Gemeentelijke reactie

- 15.1 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.
- 15.2 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 1.2.

16. Ingekomen zienswijze d.d. 24 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Appellant betwist of de beoogde planologische ontwikkeling als vastgelegd in artikel 3.1.6 tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) als een goede ruimtelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt in de in van gebruik van stedelijk gebied in de meest optimale zin. Daarbij worden drie stappen van de Ladder van Duurzame verstedelijking aangehaald. Er wordt gesteld dat de vraag van de tweede trede van de Ladder (Kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins?) met 'nee' beantwoord moeten worden. Daarnaast wordt betoogd dat de demografische ontwikkeling dat jonge gezinnen van de stad naar het platteland verhuizen niet meegewogen. Ook wordt aangegeven dat concrete rapporten die de behoefte aantonen ontbreken. Het benoemde marktonderzoek is niet aanwezig.
2. Appellant geeft aan de omslag in woningcategorie niet te begrijpen gezien het gegeven dat er voldoende goedkope huur aanwezig is in de gemeente (blz. 16 van de toelichting).
3. Appellant stelt dat de berekening van de parkeerbalans met inachtneming van artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening 2013 en de kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie 2012 van het CROW onjuist is. Gesteld wordt dat voor huurwoningen in de vrije huursector voor niet-stedelijk gebied een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per woning.
4. Appellant stelt dat (in het kader van een goede ruimtelijke ordening) ten onrechte wordt nagelaten om de groenstrook in het plangebied zo nodig mede te bestemmen voor parkeren dan wel de ruime woonbestemming buiten het aangewezen bouwvlak voor parkeren aan te wijzen.

Samenvatting

- 16.1 De Ladder verplicht niet in alle gevallen tot regionale afstemming. Op basis van de aard en de omvang van het woningbouwplan moet bepaald worden of regionale afstemming nodig is. Bij kleinschalige ontwikkelingen die geen gemeentegrens overstijgend effect hebben, is bovengemeentelijke afstemming niet nodig. Ten aanzien van de behoefte wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2. Vergelijkbare locaties zijn in Heerde niet aanwezig.
- 16.2 Ten aanzien van de behoefte wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.
- 16.3 Ten aanzien van de onderbouwing van de parkeerbehoefte wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1.
- 16.4 Binnen de bestemming 'groen' is parkeren mogelijk. Daar is nu geen concrete invulling aan gegeven. Gezien de signalen die zijn afgegeven door de buurt ten aanzien van de verwachte parkeerdruk, zal de gemeente actief op zoek gaan naar locaties binnen de Kolk om extra parkeerplaatsen te realiseren binnen bestaande bestemmingen die dat mogelijk maken. In het bestemmingsplan zijn hiervoor locaties aangewezen. Dit is geen verplichting bezien vanuit een goede ruimtelijke ordening, maar een tegemoetkoming van de gemeente na signalen uit de buurt.

17. Ingekomen zienswijze d.d. 22 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien.

Samenvatting

1. Het bouwplan leidt tot aantasting van het woongenot van appellant. Appellant dreigt door het bouwplan zijn vrije uitzicht te verliezen. De voorgevelrooilijn is namelijk zodanig gepositioneerd, dat vanuit de achtertuin van appellant overwegend vrij uitzicht bestaat. Door dit plan wordt de voorgevelrooilijn voor de woningen meer naar voren geplaatst. Ook wordt het mogelijk om op het voorerfgebied, bijbehorende bouwwerken te bouwen. Dit brengt met zich, dat aan de voorzijde van de woning, o.a. bergingen en carports gebouwd kunnen worden. Het vrije uitzicht van appellant wordt hierdoor weggenomen.
2. In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan is aangegeven, dat bijgebouwen, aan- en uitbouwen, wegens stedenbouwkundige overwegingen, meer achter het hoofdgebouw gebouwd dienen te worden. Om een verspringing in bebouwingsbeeld te waarborgen heeft de gemeente destijds op de verbeelding een gevellijn opgenomen. Bijgebouwen, aan- en uitbouwen dienen conform het vigerende bestemmingsplan minimaal 3 meter uit de gevellijn te zijn gesitueerd. Het is dan ook opmerkelijk, dat de gemeente met dit plan, zonder nadere motivering, het bouwen van bijgebouwen op het voorerfgebied toestaat. Een motivering hieromtrent ontbreekt in het geheel.
3. Tevens dient opgemerkt te worden, dat de hoogte van de te bouwen bouwwerken, geen gebouw zijnde, op de betreffende kavels, niet in het bestemmingsplan is bepaald. Op grond van het vigerende bestemmingsplan is de maximale goothoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, 3 meter en de totale bouwhoogte maximaal 5 meter. Aangezien er geen hoogtebeperking voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, in dit plan is opgenomen, kan niet worden uitgesloten dat er bouwwerken van hoger dan 5 meter gebouwd kunnen worden. Hierdoor wordt het bestaande vrije uitzicht in ernstige mate aangetast. Dit vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is voor cliënten een onaanvaardbare beperking.

4. Het nieuwe plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk. Het plan zorgt voor meer bewoners en meer auto's. De toenemende verkeersdruk kan volgens appelllant niet goed worden opgevangen in het reeds drukke gebied. De verkeersdruk in de straat Boskolk neemt door de komst van meer auto's dan ook in grote mate toe.
5. Appellant vreest dat de woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan. Dit komt allereerst doordat de voorgevelrooilijn van de kavels verder naar voren wordt geplaatst. Ook worden de bouwmogelijkheden voor bijbehorende bouwwerken en gebouwen verruimd. Het plan maakt namelijk het bouwen van bijbehorende bouwwerken op het voorerfgebied mogelijk. Voorts is er geen hoogtebeperking voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, in dit plan opgenomen. Tevens worden direct achter de woning van appelllant parkeerplaatsen geplaatst. Dit leidt tot geluidsoverlast van inrijdende en uitrijdende auto's en stankoverlast van uitlaatgassen.
6. Het plan houdt niet voldoende rekening met beschermde diersoorten. In het natuuronderzoek zijn niet alle beschermde diersoorten in de zin van de Wnb, die zich in het plangebied bevinden, genoemd. Zo worden de egel, de hagedis, de vos en de steenmarter niet genoemd, terwijl deze diersoorten wel in de achtertuin van cliënten voorkomen. Het plan is op grond van een onzorgvuldig onderzoek genomen en kan hierdoor niet in stand blijven.
7. Het plan is in strijd met het beeldkwaliteitsplan 2010. Nu het aantal woningen worden verdubbeld en eveneens parkeerplaatsen worden gerealiseerd, wordt het landelijk karakter van de wijk in grote mate aangetast. Door aan te geven dat het bouwplan niet afwijkt van het vorige bouwplan, is er sprake van een ondeugdelijke motivering. Het landschap wordt door dit bouwplan immers gewijzigd. De vraag rijst dan ook of de gemeente bij haar afweging, überhaupt wel rekening heeft gehouden met stedenbouwkundige uitgangspunten.
8. Mocht het plan vastgesteld worden, dan verzoekt cliënt om aan zijn zienswijzen tegemoet te komen en het plan aan te passen. Dit houdt in dat er achter hun kavel geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden en de oorspronkelijke voorgevelrooilijn conform het vigerende bestemmingsplan zo veel mogelijk gehandhaafd blijft (ook bij eventuele rijwoningen). Tevens dient het voorerf als onbebouwd erf worden aangemerkt, zodat geen bijbehorende bouwwerken en/of overige bebouwing hoger dan 1 meter gebouwd kunnen worden, hetzij met een omgevingsvergunning, hetzij onder voorwaarden van vergunningvrij bouwen conform artikel 2 en 3 bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Gemeentelijke reactie

- 17.1 Op basis van het nieuwe plan wordt het bouwvlak verder achter de woning gesitueerd dan nu het geval is. Dat betekent dat het uitzicht van appelllant wijzigt. Het bestemmingsplan is hierop aangepast. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is het bouwvlak voor de woningen meer richting het water en daarmee naar de oorspronkelijke plek van het bouwvlak verplaatst.
- 17.2 Onderliggend plan voorziet in een concreet bouwplan dat op basis van de coordinatieregeling wordt vergund. Dat betekent dat de bebouwing zoals die op basis van een omgevingsvergunning is ingediend, wordt gerealiseerd. De regels van het bestemmingsplan zijn hierop toegesneden. Hierbij is de keuze gemaakt om bijgebouwen aan de kant van de weg te realiseren. Het achtererfgebied is op veel plekken te beperkt om de bijgebouwen te plaatsen. Door de omvang en verschijningsvorm van alle bijgebouwen overeenkomstig te realiseren, ontstaat eenheid.
- 17.3 In artikel 5.2.4 zijn de hoogten van bouwwerken geen gebouwen zijnde opgenomen. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

1. Indien zij voor de voorgevel of een naar de weg gekeerde zijgevel van het hoofdgebouw of het verlengde daarvan worden gebouwd mag de bouwhoogte niet meer dan 1 meter bedragen;
2. Indien het erf- en terreinafscheidingen of overige bouwwerken niet zijnde vlaggenmasten betreft mag de bouwhoogte niet meer dan 2 meter bedragen;
3. Indien het een pergola betreft mag de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedragen

Op basis van deze regels kan slechts onder voorwaarden bijgebouwen worden gerealiseerd achter de woning van appellant. Het gaat om beperkte bouwwerken, dat dit naar oordeel van de gemeente niet tot overlast leidt.

- 17.4 Appellant woont aan de Rietkamp 18. Autoverkeer vanuit het plangebied kan de Rietkamp niet rechtstreeks gebruiken en niet als wijkontsluitingsweg of wijktoegangsweg gebruiken. Appellant ondervindt zodoende geen overlast van eventuele toename van auto's.
- 17.5 Indien appellant meent op basis van onderliggend bestemmingsplan schade te leiden, kan appellant een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.
- 17.6 In het kader van onderliggend bestemmingsplan is door een ter zake deskundige adviseur onderzoek uitgevoerd. Door deze deskundige wordt uitgesloten dat in het gebied beschermde flora en/of fauna voorkomt die door de ontwikkeling bedreigd wordt. Van de door appellant aangedragen dieren is niet af te leiden of, waar en wanneer ze binnen het plangebied voorkwamen. Derhalve wordt afgegaan op de bevindingen van een deskundige en leidt de zienswijze niet tot vervolgonderzoeken of aanpassingen van het plan.
- 17.7 Ten aanzien van de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.
- 17.8 Op basis van de hiervoor gegeven motivering wordt het bestemmingsplan aangepast door het bouwblok meer naar het water te situeren. Hiermee wordt over de volle breedte langs het water de vrijwaringszone landschappelijke waarden iets smaller. Er is voor de gemeente geen aanleiding om het bestemmingsplan op basis van de overige zaken aan te passen.

18. Ingekomen zienswijze d.d. 28 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting.

Samenvatting

1. De gevellijn verplaatst dichter richting de weg. Het bouwblok wat het meest Noord Westelijk is gepositioneerd, aangrenzend aan de kavel van appellant, is een stuk verder van het water van de kolk af ingetekend. De gevellijn moet volgens appellant 4 meter dichter naar het water weer terug geplaatst worden van dit bouwblok. Dan komt men in de buurt van oorspronkelijke voorgevelrooilijn.

2. Het gevelaanzicht verandert drastisch van een twee-onder-een-kap met 'zadelkap' + een garage met eventueel 'zadelkap' naar aan rijwoning met +/- 6meter hoge gevel en een blinde muur afsluitend per rij.
Eis appellant: Verbeteren zichtlijnen door bijvoorbeeld al op een eerdere hoogte de schuine kap te laten beginnen na begane grond of door dwarskappen te hanteren.
3. De bebouwingmogelijkheden in voortuinen van geplande woningen zijn nog zonder beperkingen omschreven. In het nieuwe plan wordt onvoldoende beschreven wat de beperkingen zijn van het bebouwen rondom de kavel nummer 19. Hierin kan appellant namelijk geen grens zien tussen gedeelte 'voortuin' 'zij-tuin' en 'achtertuin'. Ook is het voor appellant als aangrenzende bewoner belangrijk dat zij- en voortuin volledig onbebouwd moet blijven voor nu en in de toekomst dus ook geen garage en of carport. Uitgezonderd wellicht één vastgestelde schuur waarvoor in bestemmingsplan de aanvraag ligt.
Eis appellant: Kavel nummer 19 beperken, benoemen naar kavel als onbebouwd erf in voor en zij-tuin. En dit ook intekenen in de plannen. Zodat geen bouwwerk/ bebouwing hoger dan 1 meter gebouwd kan worden, onder geen beding. Dit om verder uitzicht en zon te behouden.
4. Er kan niet worden uitgesloten dat er bouwwerken van hoger dan 5 meter gebouwd kunnen worden. Nu de voorgevelrooilijn meer naar voren wordt verplaatst, de bouw mogelijkheden op het voorerfgebied verruimd zijn en er geen hoogtebeperking voor bouwwerken, geen gebouw zijnde in het plan is opgenomen, hebben bewoners na voltooiing van de plannen, direct zicht op de woningen en de daar bijbehorende bouwwerken en bijgebouwen. Hierdoor wordt het bestaande vrije uitzicht in ernstige mate aangetast. Dit vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is voor bewoners een onaanvaardbare beperking.
5. Vanwege de verplaatsing van de gevel lijn in het nieuwe plan zal er veel meer schaduw op de kavel komen. Appellant toont dit door een afbeelding opgemaakt in sketchup. Dit heeft consequentie voor het woongenot van appellant. Want zon is toch wel een basiseis geweest bij de keuze van deze kavel.
Eis appellant: Rekening houden met de grote verandering in lichtinval op de kavel.
6. Door het vernieuwde plan zal er een geheel ander uitzicht komen vanuit de woonkeuken Appellant visualiseert dit. In huidige/oude plan zou er veel minder zicht zijn op de bebouwing daar deze verder naar achter zou staan. Ongeveer 4,20 cm voordat de garage komt en daar nog weer achter pas de woning zelf.
Eis appellant: Rekening houden met de grote verandering met betrekking tot uitzicht vanuit tuin en woonkeuken. De gevellijn dient verder van de kavel af moet komen te staan.

Gemeentelijke reactie

- 18.1 Op basis van het nieuwe plan wordt het bouwvlak verder achter de woning gesitueerd dan nu het geval is. Dat betekent dat het uitzicht van appellant wijzigt. Het bestemmingsplan is hierop aangepast. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is het bouwvlak voor de woningen meer richting het water en daarmee naar de oorspronkelijke plek van het bouwvlak verplaatst.
- 18.2 Op basis van eerstgenoemde zienswijze wordt het bouwblok meer richting het water geplaatst. Daardoor is er geen zicht meer op de woning aan de Boskolk. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de wens van appellant. De gemeente acht het niet noodzakelijk om de gewenste wijziging van de kapvorm door te voeren. Deze past binnen de beeldkwaliteit van de wijk.
- 18.3 Het bestemmingsplan kent geen bestemming 'tuin'. De tuinen vallen onder de bestemming 'wonen'. In het bestemmingsplan is in de bouwregels binnen de bestemming

'wonen' waar het gaat om bouwwerken in tuinen, onderscheid gemaakt in artikel 5.2.3 (voor erfgebied) en in artikel 5.2.4. Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Het voor erfgebied kan worden gezien als het gedeelte tussen de weg en de woning. Hier zijn regels ten aanzien van de hoeveelheid en hoogte van de bebouwing opgenomen. Onderliggend coördinatieplan soupeert de opgenomen vierkante meters aan bijbehorende bouwwerken in dit voor erfgebied.

De gemeente is van mening dat iedere woning over bijgebouwen moet kunnen beschikken en dat dit in het bestemmingsplan op de juiste wijze is vertaald, zonder dat daar afbreuk wordt gedaan aan een goede ruimtelijke ordening. Op basis van het concrete bouwplan is dat in navolging van de regels in het bestemmingsplan gedaan. In het bestemmingsplan is de omvang en het oppervlakte van het bijgebouw opgenomen. de aanvraag Omgevingsvergunning is hierop afgestemd.

18.4 Ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 18.4.

18.5 Ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 18.1, waardoor de bebouwing ten opzichte van de woning van de appellant meer naar het water wordt verplaatst. Hierdoor is van het schaduw-effect geen sprake. Overigens heeft appellant dit effect niet op de juiste wijze in beeld gebracht. De momentopname waarop dat is gedaan is niet representatief.

18.6 Ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 18.1, waarmee het bezwaar is verholpen.

19. Ingekomen zienswijze d.d. 22 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. De appellant heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting.

Samenvatting

1. Met het nieuwe plan wordt het mogelijk, o.a. door het wijzigen/verplaatsen van het bouwblok richting de Zwartekolk, om op korte afstand aan de achterzijde van het perceel van appellant woningen te realiseren van 10 meter hoog. Vanuit onze woonkamer- en keuken en achtererf heeft dit verstrekkende gevolgen voor het uitzicht. Er ontstaat immers visuele hinder die niet te voorzien was en die van dusdanige aard is dat appellant - als dit op voorhand bekend was - nooit voor de betreffende kavel had gekozen. Appellant stelt dat het huis, waar appellant met veel plezier woont, fors minder waard wordt. Hierbij laten wij de immateriële (o.a. derving woongenot) schade nog onbenoemd, aldus appellant.
2. Appellant vindt dat de motivering van het plan ondeugdelijk is en het voorgenomen besluit niet kan dragen. Er wordt gesteld dat in Wapenveld een steeds grotere groep mensen is die vanwege hun inkomen niet meer in aanmerking komt voor sociale huurwoning, waardoor de bouw van 36 huurwoningen boven de liberaliseringsgrens in een behoefte voorziet in Wapenveld. Het is appellant niet duidelijk om welke onderzoeken deze specifieke uitkomst gebaseerd is. Ook de constatering dat de wijziging past in het provinciaal en regionaal beleid roept bij appellant vraagtekens op. Het lijkt zelfs in strijd met de regionale woonvisie en de argumenten die dit moeten ontkrachten (o.a. financiële en economische crisis) lijken vergezocht, zijn achterhaald en zijn niet onderbouwd met actuele cijfers, aldus appellant. Appellant betoogt verder dat het plan in strijd is met gemeentelijk beleid.

3. Volgens appellant is er sprake van een significante andere bebouwing en is door de verdichting (mede door aantal woningen en bebouwd oppervlakte dat toeneemt) van een aanvaardbare landschappelijke inpassing geen sprake. Het enkel stellen is ons inziens in deze dan ook onvoldoende, dit te meer omdat er sprake is van een zeer ingrijpende wijziging van de kwantiteit, de kwaliteit van de bebouwing en aantasting van de landschappelijke inpassing, aldus appellant.
4. Appellant merkt op dat de inspanningen van de gemeente om de huidige 2- onder-1- kappers verkocht te krijgen er niet of erg minimaal zijn geweest, waardoor 'stilzitten' beloond zou worden.
5. Appellant concludeert dat er 'creatief' gezocht is naar het passend inkleuren van beleidsmatige kaders om tegemoet te komen aan de wensen van een individuele ontwikkelaar (die enkel gericht is op winstmaximalisatie) in plaats van dat er sprake is van een weloverwogen belangenafweging waarbij alle (o.a. ruimtelijke en landschappelijke) belangen om een ingrijpende ruimtelijke wijziging te realiseren zijn meegewogen. De belangen als huidige bewoners en omwonenden worden hierbij niet dan wel onvoldoende evenwichtig meegewogen.
6. Bij het onderdeel verkeersgeneratie wordt uitgegaan van verkeerde motorvoertuigen per etmaal. Als bij 20 woningen immers sprake is van toename van 165 motorvoertuigen per etmaal mag verondersteld worden (zeker gezien het feit dat aantal auto's per woning aanzienlijk is toegenomen sinds 2010) dat dit aantal bij 36 woningen (niet zijnde sociale huurwoningen) hoger ligt dan 280 en al snel richting de 300 gaat. Hiermee kunnen er vraagtekens worden gesteld of wel voldaan wordt aan de grenswaarden van rustige straten.
7. De conclusies t.a.v. omgevingsaspect verkeersgeneratie en parkeerbalans worden niet gedeeld en appellant stelt dat er op basis van verkeerde uitgangspunten en niet onderzochte feiten onterecht (en slechts op basis van een theoretisch model) geconcludeerd wordt dat er 36 woningen gerealiseerd kunnen worden.
8. T.a.v. de overige omgevingsaspecten (o.a. natuur en luchtkwaliteit) hebben wij ook twijfels over de genoemde cijfers en onderbouwing. Mocht u dit plan ongewijzigd vaststellen dan houden wij ons het recht voor om d.m.v. tegenonderzoeken in deze nader verweer te voeren.
9. Appellant vindt het heel vreemd dat er in deze geen beeldkwaliteitsplan van toepassing is. Ook vindt appellant het vreemd dat het nagenoeg ongemotiveerd mogelijk is om in extreme vorm af te wijken van het beeldkwaliteitsplan wat ten grondslag lag aan het vigerende bestemmingsplan. Hiermee wordt immers ook rechtsongelijk gecreëerd met bewoners die wel aan de strenge eisen van het beeldkwaliteitsplan hebben moeten voldoen. Dit geldt o.a. voor appellant. Het blijft voor appellant een raadsel wat de overwegingen zijn geweest om nu zonder enige vorm van beeldkwaliteit (als zodanig vastgelegd in een juridisch bindend plan) over te gaan tot het vergunnen van dit project. Hierdoor is het immers mogelijk geworden om een (beeld)kwaliteitsarme ontwikkeling te realiseren die in strijd is met alle uitgangspunten (o.a. landelijk wonen, gevarieerd aanbod van woningen, meer verdichting, parkachtige opzet) van het huidige bestemmingsplan.
Appellant concludeert dan ook dat het verlenen van de ontwerp-Omgevingsvergunning rechtens onjuist heeft plaatsgevonden.

Gemeentelijke reactie

- 19.1 Om de bouw van 8 rijwoningen stedenbouwkundig goed in te passen, wordt het bouwblok ten opzichte van het oorspronkelijke bestemmingsplan dichter op de woning van appellant geplaatst. De gemeente acht dit, mede gezien het feit dat de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit hier geen opmerkingen over heeft gemaakt, ruimtelijk aanvaardbaar.

In zijn algemeenheid bestaat geen recht op een onaangetast uitzicht. Mocht appellant desondanks menen schade te leiden op basis van dit plan, bestaat voor appellant de mogelijkheid om een verzoek tot planschade in te dienen. Daarvoor wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.

- 19.2 Appellant heeft vraagtekens bij de onderbouwing van de behoefte en de doelgroep voor de woningen. Ten aanzien hiervan wordt onverkort verwezen naar de onderbouwing in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.1 waarin op regionaal, provinciaal en nationaal niveau de behoefte voor de betreffende doelgroep wordt onderbouwd.
- 19.3 Ten aanzien van de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.
- 19.4 Deze zienswijze is niet relevant bij de beoordeling van onderliggend plan op basis van een goede ruimtelijke ordening. Onderliggend plan moet voldoen aan een goede ruimtelijke ordening, dat is naar de mening van de gemeente het geval.
- 19.5 Ten aanzien van onderliggend plan heeft zowel door de gemeente als met de ontwikkelaar gezocht naar een invulling die zowel vanuit kwaliteit (zie de beantwoording onder 3.1), vanuit de doelgroep/markt/beleid (zie beantwoording onder 2.2) als vanuit financiën (zie de beantwoording onder 3.5) in lijn is met een goede ruimtelijke ordening. Onderliggend plan voldoet hier aan. Op een aantal momenten in het planproces heeft afstemming met omwonenden plaatsgevonden. Onder andere door inloopavonden, hoorzittingen en een informeel gesprek met een afvaardiging van omwonenden. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit nader toegelicht. Dit heeft geleid tot een aantal planwijzigingen.
- 19.6 Ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2. Daarbij wordt opgemerkt dat appellant aan de Rietkamp 8 woont. Deze straat wordt niet ontsloten op de Kolk. Derhalve is het aspect verkeer en parkeren voor appellant niet relevant.
- 19.7 Ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1. Daarbij wordt opgemerkt dat appellant aan de Rietkamp 8 woont. Deze straat wordt niet ontsloten op de Kolk. Derhalve is het aspect verkeer en parkeren voor appellant niet relevant.
- 19.8 Ten aanzien van de benoemde aspecten wordt onverkort verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan, omdat door appellant niet wordt aangetoond dat hetgeen daar is vermeld niet juist is. Het staat appellant vrij om tegenonderzoek te verrichten.
- 19.9 De status van het beeldkwaliteitplan is onder de beantwoording van zienswijze 3.1 weergegeven. Hieruit blijkt dat de raad een besluit heeft genomen wat ertoe leidt dat het beeldkwaliteitplan niet meer van toepassing is. Het is correct dat eerder wel getoetst diende te worden aan het beeldkwaliteitplan. Dat maakt niet dat de gemeente niet naar beeldkwaliteit heeft gekeken. Onder 3.1 is aangegeven dat het voorliggende plan wel degelijk voor is gelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en dat in het plan rekening is gehouden met de (oorspronkelijke) kwaliteiten van het de Kolk.

20. Ingekomen zienswijze d.d. 24 oktober 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

Samenvatting

1. Het plan ligt er voor 20 woningen i.p.v. 36 woningen. Appellant verwacht hierdoor een aanzienlijke verkeersdruk op de (smalle) Werwerweg. Appellant is er daarom op tegen en zijn er daarom op tegen dat er 16 woningen meer gebouwd worden.

Gemeentelijke reactie

- 20.1 Ten aanzien van de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2.

21.Ingekomen zienswijze d.d. 7 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting.

Gemeentelijke reactie

De zienswijze van deze appellant is exact overeenkomstig zienswijze 13. Derhalve wordt voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar deze beantwoording.

22.Ingekomen zienswijze d.d. 20 november 2017.

De zienswijze is binnen de termijn van ter inzagelegging binnengekomen en van een ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk. Appellant heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting.

Samenvatting

1. Met het nieuwe plan ontstaat geen gevarieerd woningaanbod in de woonwijk. Starters kunnen binnen de wijk onvoldoende doorstromen naar andere woningen. De markt voor starters zal daardoor in Wapenveld opnieuw op slot raken. Bovendien bestaat de kans dat doorstromers genoodzaakt worden om de wijk - en misschien nog wel erger: Wapenveld - te verlaten. Dit komt de sociaalmaatschappelijke structuren in de wijk en samenleving niet ten goede.
2. In het beeldkwaliteitsplan staat dat er op de percelen van de 2-onder-1-kap woningen niet direct parkeerplaatsen aan de weg mogen komen. Het nieuwe plan wijkt hiervan af, met een meer verstedelijkt en ongeordend straatbeeld tot gevolg.
3. Van belang is dat er geen nieuw beeldkwaliteitsplan is vastgesteld waardoor het vigerende plan nog steeds geldt. De wijk 'De Kolk' staat bekend als een groene en landelijke wijk. Openheid en goede doorkijkmogelijkheden zijn kenmerken die de wijk typeren. De in de wijk aanwezige Kolk speelt daarbij een belangrijke rol. Dit zijn ook de kenmerken waardoor cliënt het wonen in De Kolk als prettig ervaart. Thans ligt het ontwerpbestemmingsplan voor, welke zal leiden tot het verdwijnen van de voor De Kolk typerende kenmerken.
4. De huizen zouden bovendien aan het water komen en worden in het nieuwe plan bijna maximaal naar de kant getrokken net als de schuren. Bovengenoemde leidt ertoe dat het woongenot van cliënt ernstig aangetast zal worden.

5. Ten aanzien van parkeren stelt appelland het volgende. In de parkeerberekeningen is geen rekening gehouden met de huidige situatie in de wijk. Reeds op dit moment zijn er in de directe omgeving van de woning van cliënt namelijk al problemen met parkeren. Regelmatig zijn er onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De consequentie is dat auto's op plaatsen geparkeerd worden waar geen auto's geparkeerd mogen worden. Dit komt de verkeersveiligheid en het straatbeeld niet ten goede. Ten onrechte wordt er in de toelichting van uit gegaan dat bewoners hun auto in een ander gebied van de wijk zullen zetten. Appelland is bovendien van mening dat niet een berekening moet worden gemaakt van de parkeergelegenheid maar dat moet worden gezien of er in de overige ruimten wel parkeergelegenheid aanwezig is.
6. Uit de plandoelichting van bestemmingsplan 'de Kolk' volgt dat op eigen terrein moet worden geparkeerd. Dit is niet geborgd in het bestemmingsplan dus op grond van de planregels gold deze verplichting niet. Nu deze verplichting niet gold kan er niet van worden uitgegaan dat deze parkeerplekken zijn aangelegd en in stand zijn gehouden en dat er derhalve nog voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.
7. Het plan zorgt voor meer bewoners en meer auto's. De toenemende verkeersdruk kan volgens appelland niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Bovendien heeft cliënt zorgen over de verkeersveiligheid ten gevolge van de toename van het verkeer in combinatie met het grote aantal in de wijk wonende kinderen.
8. Appelland vreest voor ernstige onveiligheid vanwege het gebrek van een stoep, waardoor kinderen maar ook volwassenen onverwachts achter hun schuurtjes de weg op komen.
9. In de plandoelichting is aangegeven dat er een beschermd diersoort is gevonden. Dit zou volgens de plandoelichting een relikwie uit het verleden zijn. Client is van mening dat als het dier in het plangebied is aangetroffen niet van belang is of dit een niet veel voorkomende soort is dan wel dat deze hier verwacht kon worden. De bescherming geldt voor de soort en derhalve is bij het aantreffen van deze soort bescherming. Daarnaast zijn er nieuwe beschermde diersoorten in het plangebied aangetroffen.
10. Zoals uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt, zullen de woningen verhuurd gaan worden en niet, zoals aanvankelijk de bedoeling was, verkocht. Dit bevreedt appelland, omdat in de huidige woningmarkt nieuwbouwprojecten zeer snel uitverkocht zijn en er lange wachtlijsten voor dergelijke woningen zijn. Appelland vraagt zich dan ook af waar de stelling op gebaseerd is dat geen behoefte is aan koopwoningen.
11. In de plandoelichting is overwogen dat er behoefte is aan huurwoningen in de vrije sector. Planologisch gezien zijn de woningen niet gekwalificeerd als huurwoningen in de vrije sector. De plandoelichting en de motivering ten aanzien van de Ladder Duurzame Verstedelijking is derhalve niet gemotiveerd vanuit de planologische situatie. De motivering sluit derhalve niet aan bij hetgeen planologisch mogelijk is en is om die reden onzorgvuldig. Appelland is dan ook van mening dat niet dan wel onvoldoende is aangetoond dat er in Heerde een behoefte is aan de woningen die mogelijk worden gemaakt.
12. Appelland vreest voor overlast ten gevolge van de huurders van de woningen. Het is op dit moment volledig onduidelijk welk soort huurders de woningen zal betrekken. De ervaring leert dat sociale huur geregeld voor overlastsituaties zorgt door middel van geluid of de aanblik van de woningen.
13. Appelland vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan.

Gemeentelijke reactie

- 22.1 Ten aanzien van de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.

- 22.2 In onderliggend plan vindt net zoals dat bij de 2 onder 1 kapwoningen was voorzien, geparkeerd op eigen terrein. De parkeerplaatsen worden extra diep gemaakt, zodat de voertuigen zo ver mogelijk van de weg geparkeerd kunnen worden. De gemeente is van mening dat door de overeenkomstige wijze van parkeren van alle woningen, een evenwichtig straatbeeld ontstaat. Het parkeren van auto's op eigen terrein of in openbaar gebied door middel van langsparkeren maakt vanuit het aanzicht geen verschil.
- 22.3 Ten aanzien van de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1.
- 22.4 De bouwblokken en daarmee de woningen worden inderdaad meer richting de weg gesitueerd dan in het voorgaande bestemmingsplan. Dit, om de verkaveling stedenbouwkundig inpasbaar te maken. De gemeente meent dat dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt passend is. De schuurtjes zijn op enkele plekken dicht op de weg gesitueerd. Dit kan in sommige gevallen leiden tot onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke situaties. Daarom worden de schuurtjes waar mogelijk dichterbij de woningen geplaatst. Het plan wordt hierop aangepast.
- 22.5 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1.
- 22.6 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1. Daar wordt aan toegevoegd dat parkeren voor de nieuwe woningen rondom de kolk voor een zeer groot deel op eigen terrein plaatsvindt. Het is, net zoals dat geldt voor andere woningen in de Kolk waar op eigen terrein geparkeerd kan worden, nooit een garantie dat dit gebeurt. Desondanks kan logischerwijs aangenomen worden dat mensen bij voorkeur op eigen terrein parkeren.
- 22.7 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2.
- 22.8 Aan zowel de noordkant van de kolk als aan de zuidkant (waar appellant woont aan de Zwartekolk) is een stoep aanwezig. Door het verder van de weg af plaatsen en het creëren van diepe parkeervakken op eigen terrein, wordt een situatie gecreëerd waar een onbebouwde strook op eigen terrein aanwezig is. Hiermee is voldoen mogelijk om veilig de weg op te gaan of over te steken.
- 22.9 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.6.
- 22.10 De gemeente betoogt niet dat er geen behoefte is aan koopwoningen. De beoogde koopwoningen zijn niet tegen marktconforme prijzen te realiseren. Daarom wordt op basis van onderliggend plan, in lijn met een goede ruimtelijke ordening, invulling gegeven aan een andere markt vraag. Deze is onder 2.2 (in aanvulling op de toelichting in het bestemmingsplan) nader onderbouwd.
- 22.11 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.
- 22.12 De doelgroep van de woningen is vrijesector huurwoningen. Het gaat daarbij om woningen met een huur boven de liberalisatiegrens. Enkel de verwachting dat huurders minder zorg besteden aan het onderhouden van de woningen en de leefomgeving is

speculatief, niet onderbouwd en daarom geen dwingende rede om de plannen aan te passen.

22.13 Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.7.

3.2 Conclusie

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en ontvankelijk verklaard. De zienswijzen bieden op onderdelen aanleiding op aanpassingen in de toelichting van het bestemmingsplan en op de verbeelding van het bestemmingsplan. Samengevat worden de volgende wijzigingen doorgevoerd in het bestemmingsplan:

- Op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt een aantal extra groenstroken bestemd. Binnen deze groenstroken bestaat de mogelijkheid om (extra) parkeerplaatsen aan te leggen. Dit is vanuit een goede ruimtelijke ordening gezien geen verplichting, maar een tegemoetkoming van de gemeente na signalen uit de buurt.
- De bergingen van de nieuwe woningen staan op sommige plaatsen redelijk dicht aan de weg. Dit kan in potentie leiden tot onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke situaties. Daarom worden alle schuurtjes zoveel mogelijk naar de woningen en daarmee zoveel mogelijk van de weg geplaatst. De aanvraag Omgevingsvergunning is hierop aangepast.
- De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de nieuwe woningen behoren bij deze nieuwe woningen en zijn niet openbaar. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit expliciet opgenomen.
- In de gemeentelijke parkeernota is opgenomen dat mensen over een parkeerplaats op een acceptabele loopafstand van hun woning moeten kunnen beschikken. Deze redelijke loopafstand bedraagt 100 meter van de woning. Ook dit aspect is in de toelichting van het bestemmingsplan expliciet opgenomen.
- In de toelichting van het bestemmingsplan is de behoefte aan middeldure huurwoningen vanuit rijksbeleid nader onderbouwd.
- De bouwblokken aan de noordzijde van de kolk zijn gewijzigd. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is het bouwvlak achter de Rietkamp 18 meer richting het water en daarmee meer naar de oorspronkelijke plek van het bouwvlak verplaatst. Het bouwvlak ter hoogte van de woningen aan de Boskolk 2-12 is eveneens gewijzigd. Er is een extra doorgang richting de kolk gerealiseerd, waarmee het huidige zicht op de kolk behouden blijft.
- Over de volle breedte langs het water wordt de vrijwaringszone landschappelijke waarden iets smaller door het verschuiven van de bouwblokken.
- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt onder het hoofdstuk maatschappelijke uitvoerbaarheid opgenomen hoe in het kader van onderliggend bestemmingsplan afstemming heeft plaatsgevonden met de buurt.

Los van de wijziging van het bestemmingsplan op basis van de ingediende zienswijzen, is de gemeente, gezien de vrees van bewoners van de Zwarte Kolk voor een toename van het verkeer door onderliggend plan, voornemens om de ontsluiting van de wijk via de Werwerweg en de Kerstraat op basis van verkeer begeleidend maatregelen meer te spreiden. Dit leidt echter niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Bijlage 1. Parkeerbalans de Kolk

Parkeerbalans De Kolk Wapenveld
6 maart 2018

Gebied	Type woning	Categorie	Aantal woningen	Gerealiseerd	Parkeernorm		Parkeerbehoefte		Capaciteit		Restcapaciteit	
Noord	Vrijstaand	Duur	10	6	2,1	pp/wo	21	pp	13	pp		
	2/1 kap	Midden	4	4	1,8	pp/wo	8	pp	4	pp		
	Rijwoning	Goedkoop	28	28	1,5	pp/wo	42	pp	64	pp		
	Subtotaal Noord		42	38			71		81		10	pp
Midden	rijwoning	Midden	36	0	1,8	pp/wo	65	pp	58	pp		
	Subtotaal Midden		36	0			65		58		-7	pp
Zuid	Patiowoningen	Goedkoop	6	0	1,5	pp/wo	9	pp	13	pp		
	Rijwoningen	Goedkoop	8	8	1,5	pp/wo	12	pp	17	pp		
	Seniorenwoningen	Goedkoop	16	16	1,5	pp/wo	24	pp	22	pp		
	Subtotaal Zuid		30	24			45	pp	52	pp	7	pp
	Totaal		108	62		pp/wo	181	pp	191	pp	10	pp

Bijlage 2. BVA Verkeer (Verkeerskundige reactie op zienswijze, 22-02-2010, hde-99)

Nieuwbouwlocatie De Kolk (Wapenveld)
- verkeerskundige reactie op zienswijzen -
Gemeente Heerde

22 februari 2010

hde-099



1. Inleiding

De gemeente Heerde is bezig met de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk "De Kolk" in Wapenveld. Het plangebied ligt ten oosten van de woonwijk De Ossen-kamp en wordt globaal begrensd door de Kerkstraat en de Werwerweg. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 16 december 2009 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens de periode bestond de mogelijkheid voor belanghebbenden om zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.



Figuur 1: Ligging nieuwbouwwijk De Kolk

Binnen de gestelde inzagetermijn is door een aantal belanghebbenden een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. De opmerkingen die in de zienswijzen zijn gemaakt hebben betrekking op:

1. De ontsluitingsstructuur;
2. De gevolgen op de omliggende wegen door verkeer van en naar De Kolk.

De gevolgen op het gebied van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe wijk zijn beschreven in de "Notitie verkeersuitgangspunten De Kolk te Wapenveld" (Grontmij, mei 2009). De gemeente Heerde heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd een controle uit te voeren op de gehanteerde uitgangspunten in deze notitie en een antwoord te geven op de binnengekomen zienswijzen.

Deze notitie bestaat uit twee delen. Het eerste deel vormt een advies op basis van de controle van de verkeerskundige uitgangspunten. Deel twee van deze notitie vormt de beantwoording van de zienswijzen. Deel 1 bestaat uit de hoofdstukken 2 en 3. In hoofdstuk 2 wordt de verkeerskundige toets uitgevoerd. In hoofdstuk 3 wordt een advies gegeven over de gewenste route voor het bouwverkeer. Hoofdstuk 4 vormt het tweede deel van deze notitie. Hierin worden de zienswijzen beantwoord.

2. Verkeerskundige toets

2.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een verkeerskundige toets uitgevoerd op de berekening van de verkeersgeneratie en de gevolgen voor het omliggende wegennet. De verkeerskundige uitgangspunten en de berekening van de verkeerbelasting van het wegennet ten gevolge de nieuwbouwwijk, is opgenomen in de "Notitie verkeersuitgangspunten De Kolk te Wapenveld" (Grontmij, mei 2009).

In bovengenoemde notitie is uitgegaan van de kencijfers die zijn opgenomen in de publicatie "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" (CROW, publicatie 256) en het op dat moment bekende verkavelingsplan. Het hanteren van deze kencijfers vormt een correcte basis voor de berekening van de verkeersgeneratie.

Doorgaans mag worden verwacht dat in een dergelijke notitie uitgangspunten zijn opgenomen over de verwachte herkomst/bestemming en de routevorming van het verkeer. Deze onderdelen zijn niet in de notitie opgenomen. Om deze uitgangspunten te achterhalen is een herberekening uitgevoerd van de verkeersgeneratie.

Overige onderwerpen die doorgaans worden opgenomen in een dergelijke notitie, zoals keuze van de ontsluitingsstructuur, mogelijke maatregelen op het omliggende wegennet, zijn opgenomen in de rapportage "De Kolk te Wapenveld - gebiedstoets" (Grontmij, december 2009).

Controle van de uitgangspunten levert op dat de gehanteerde uitgangspunten over de herkomst/bestemming en de routevorming van het verkeer niet kunnen worden achterhaald. Tevens is blijkt uit de "Notitie verkeersuitgangspunten De Kolk te Wapenveld" dat de nieuwe woonwijk een verkeersgeneratie kent van ruim 1.300 ritten. Op basis van het gehanteerde verkavelingsplan is deze waarde niet juist.

Het meeste recente verkavelingsplan kent gedeeltelijk een andere opzet dan het door de Grontmij gehanteerde verkavelingsplan. Dit in combinatie met de ontbrekende uitgangspunten en de foutieve waarde van de verkeersgeneratie, maken dat de huidige onderbouwing van de gevolgen voor het onderliggende wegennet onvoldoende is. Hierom is in de volgende paragraaf een herberekening gemaakt van de verkeersgeneratie en zijn de door BVA Verkeersadviezen gehanteerde uitgangs-

punten opgenomen. Op basis van deze herberekening kunnen de zienswijzen worden beantwoord.

2.2. Herberekening

In deze paragraaf worden een herberekening gemaakt van de hoeveelheid verkeer die de woonwijk De Kolk zal generen. Eerst gaan wij in op de totale productie en attractie. Vervolgens worden de uitgangspunten met betrekking tot de herkomsten en bestemmingen van het verkeer beschreven. Tenslotte wordt aangegeven wat de routevorming van het verkeer zal zijn.

Productie/Attractie

In het plangebied zullen in totaal 109 woningen worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om:

- 13 vrijstaande woningen;
- 32 twee-onder-één-kap woningen;
- 40 (goedkope) rijwoningen;
- 16 seniorenwoningen;
- 18 appartementen.



Figuur 2: Verkavelingsplan De Kolk

Het verkavelingsplan is opgenomen in figuur 2. De nieuwe wijk zal worden ontsloten door twee nieuw aan te leggen wegen die aansluiten op de Kerkstraat en de Werverweg. In het nieuwe verkavelingsplan is opgenomen dat 9 woningen (1 vrijstaande woning en 8 twee-onder-één-kap woningen) zullen worden ontsloten via de bestaande wijk De Ossenkamp (op de Rietkamp). Dit betekent dat 100 woningen zullen worden ontsloten via de twee nieuwe ontsluitingswegen. De woningen

die via de wijk De Ossenkamp zullen ontsluiten, worden in het vervolg van deze notitie aangehaald als “De Kolk-west”. Het andere deel van de wijk zal in het vervolg worden benoemd als “De Kolk”.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de kencijfers die zijn opgenomen in de publicatie “Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden” (CROW, publicatie 256). Hierbij is het woonmilieutype “Landelijk wonen” gehanteerd. In tabel 1 is de berekening van de verkeersgeneratie opgenomen.

Tabel 1: *Berekening verkeersgeneratie woonwijk De Kolk (totaal)*

type woning	aantal woningen		kencijfer	verkeersgeneratie (aantal ritten)		
	De Kolk-west	De Kolk		De Kolk-west	De Kolk	totaal
vrijstaand, met garage	1	12	9,1	9,1	109,2	118,3
2 onder 1 kap	8	24	8,7	69,6	208,8	278,4
rij-/hoekwoningen		40	8,2	0	328	328
appartementen		8	6,7	0	53,6	53,6
seniorenwoningen		16	2,9	0	46,4	46,4
totaal	9	100		78,7	746	824,7

Opgemerkt wordt dat voor appartementen geen kencijfer is opgenomen in de CROW-publicatie omdat dit woningtype in het woonmilieu “landelijk wonen” nauwelijks voorkomt. Op basis van de verkeersgeneratie van een dergelijk woningtype in de overige woonmilieus, is een kencijfer van 6,7 ritten per appartement per etmaal gehanteerd. Het toepassen van de kencijfers (zie tabel 1) laat zien dat de nieuwe woonwijk ongeveer 825 ritten per etmaal zal genereren. Gezien het feit dat 9 woningen worden ontsloten via de bestaande wijk De Ossenkamp, zullen circa 75 ritten zich afwikkelen via de Rietkamp, de Hulsbergen en de Ossenkampweg. De verkeersgeneratie van De Kolk (exclusief De Kolk-west) bedraagt 750 ritten per dag. Deze ritten zullen zich afwikkelen over de twee nieuwe ontsluitingswegen.

Herkomst/Bestemming

In het voorgaande is de hoeveelheid verkeer bepaald die de wijk De Kolk zal genereren. Naast de hoeveelheid verkeer is ook de herkomst/bestemming van het verkeer van belang. Wanneer de productie en attractie van de nieuwbouwwijk bekend is kan worden ingeschat welke routes het verkeer gaat rijden.

Een deel van de bestemmingen vanuit de woonwijk De Kolk zullen binnen de kern Wapenveld liggen. Deze ritten worden “interne ritten” genoemd. De ritten met een herkomst/bestemming buiten de kern Wapenveld worden betiteld als “externe ritten”. Gezien de omvang van de wijk en de voorzieningen in de kern Wapenveld wordt ervan uitgegaan dat ongeveer 30% van het verkeer een herkomst/bestemming heeft binnen Wapenveld. Dit komt neer op 247 ritten. De overige 578 motorvoertuigbewegingen hebben een bestemming buiten de kern Wapenveld (ex-

tern verkeer). Voor dit externe verkeer wordt gesteld dat dit verkeer zich evenredig verdeelt in de richtingen Heerde en Zwolle/Hattem.

Routevorming

De routevorming van het verkeer hangt af van verschillende factoren, zoals de profilering van de weg, de berijdbaarheid van de weg, logica van de route, de tijdsduur van de route en de afstand van de route. Ervaring leert dat bestuurders in het algemeen kiezen voor de kortste route (in tijd) naar de hoofdwegenstructuur.

Gesteld wordt dat de routes van het verkeer van en naar de woningen in De Kolkwest zullen voor zowel het interne verkeer als het externe verkeer (in noordelijke en zuidelijke richting) verlopen via de Ossenkampweg - Kanaaldijk en de Klapperdijk. Dit betekent een toename van 75 ritten (22 interne en 53 externe ritten) op de Ossenkampweg/Kanaaldijk.

Voor het verkeer van en naar De Kolk geldt dat het verkeer de keuze heeft om gebruik te maken van twee ontsluitingswegen. Het interne verkeer heeft logischer wijs een herkomst/bestemming in de kern Wapenveld. Gesteld wordt dat de externe relaties met De Kolk eveneens grotendeels via de kern Wapenveld verlopen. Daarnaast is de route via het buitengebied (Werwerweg – Kloosterweg) ondergeschikt vormgegeven en vormt daardoor een minder aantrekkelijk alternatief. De route via de Kerkstraat en de Klapperdijk vormt dan ook de meest 'logische' route naar de hoofdwegenstructuur. Gezien de logische ligging van de zuidelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal het grootste deel van het verkeer gebruik maken van deze ontsluitingsweg. Ondanks dat de zuidelijke ontsluitingsweg als meest logische ontsluiting aanwezig is, zal ook een deel van het interne en externe verkeer kiezen om de oostelijke ontsluitingsweg (uitkomend op de Werwerweg) te gebruiken.

Gesteld wordt dat 2/3 deel van het verkeer met een herkomst of bestemming in de wijk De Kolk gebruik zal maken van de ontsluiting op de Kerkstraat. Het overige deel zal de ontsluiting op de Werwerweg kiezen. Voorgaande betekent dat de zuidelijke ontsluitingsweg naar verwachting zal worden belast met circa 500 ritten per dag. De ontsluiting op de Werwerweg zal een verkeersbelasting krijgen van 250 ritten per dag. Bovengenoemde is weergegeven in tabel 2 en figuur 3).

Tabel 2: *Verdeling intern/extern verkeer*

ontsluitingsroute	aantal ritten (per etmaal)				totaal
	intern (kern Wapenveld)		extern (buiten Wapenveld)		
	%	abs.	%	abs.	
ontsluiting Werwerweg	30%	75	70%	175	250
ontsluiting Kerkstraat		150		350	500
totaal		225		525	750

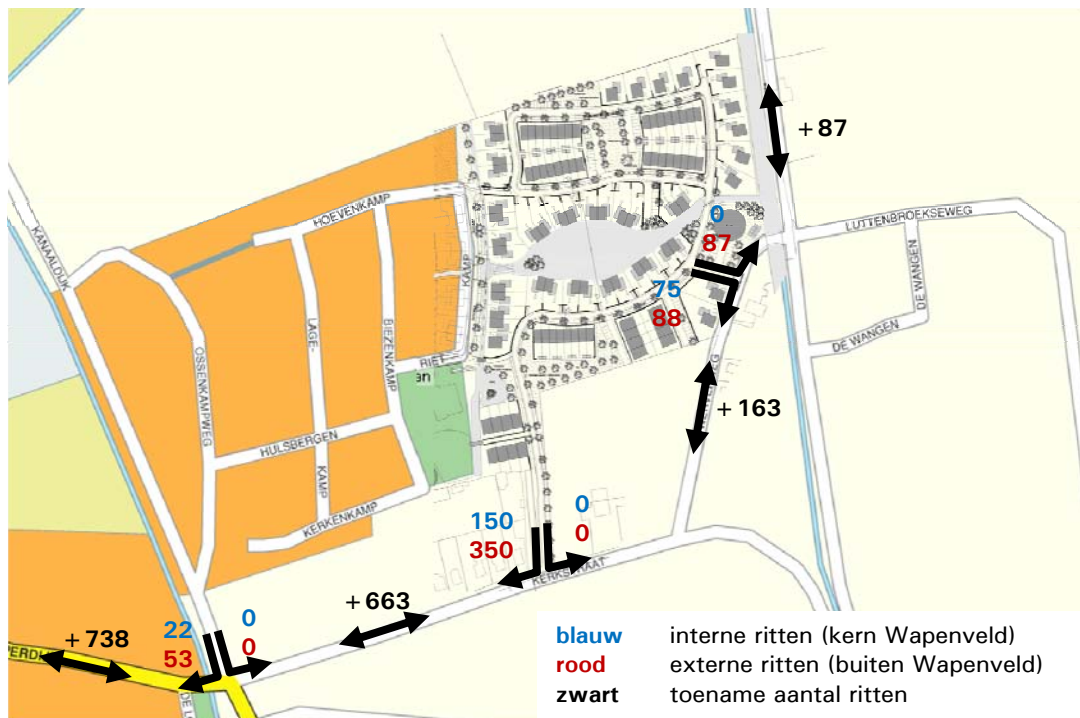
Ontsluiting op de Werverweg

Gesteld wordt dat het verkeer dat via de ontsluiting op de Werverweg rijdt en in noordelijke richting is georiënteerd, gebruik zal maken van de route Werverweg – Kloosterweg (87 ritten). Verkeer met een bestemming/herkomst binnen de kern Wapenveld en verkeer dat georiënteerd is in zuidelijke richting zal via de Kerkstraat en de Klapperdijk rijden. Dit betekent dat 163 voertuigen (75 interne ritten en 88 externe ritten) de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk zullen volgen.

Ontsluiting op de Kerkstraat

De route van zowel het verkeer met een bestemming in Wapenveld als het verkeer met een externe bestemming zal de route volgen via de Kerkstraat en de Klapperdijk. Dit betekent dat alle 500 voertuigen die op de Kerkstraat uitkomen linksaf slaan in de richting van de Klapperdijk.

Voorgaande betekent dat de verkeersbelasting op de Kerstraat in de toekomst met ruim 660 voertuigen per etmaal toeneemt. Door de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk zal de Klapperdijk met bijna 740 motorvoertuigen per etmaal toenemen. De verkeersgeneratie is in figuur 3 visueel weergegeven.



Figuur 3: Verkeersstromen a.g.v. ontwikkeling De Kolk

2.3. Toekomstige intensiteit

Omdat er geen inzicht bestond in de huidige verkeersintensiteit op het omliggende wegennet van De Kolk, is een visuele kruispunttelling gehouden. Deze visuele kruispunttelling is uitgevoerd op een gemiddelde werkdag(middag) in de spitsperiode. De telling is uitgevoerd op de kruispunten Klapperdijk – Kerkstraat – Kanaaldijk – Lagestraat en Werverweg – De Wangen – Luttenbroekseweg (zie ook figuur 4). Op basis van de gegevens in deze spitsperiode is de etmaalintensiteit bepaald.



Figuur 4: Locaties visuele kruispunttelling

In tabel 3 en figuur 5 is de getelde verkeersintensiteit op de wegen in de omgeving van De Kolk weergegeven. In de tabel is eveneens de toekomstige verkeersintensiteit (2020) weergegeven. Hierbij is een mobiliteitsgroei van 1% gehanteerd. Deze mobiliteitsgroei is gebaseerd op de mobiliteitsgroei in de afgelopen jaren op wegen in de regio Noord-Veluwe. Er is geen mobiliteitsgroei toegepast op de berekende verkeersgeneratie van de wijk De Kolk. In de kencijfers zit enige vorm van mobiliteitsgroei verweven.

Tabel 3: Huidige en toekomstige etmaal intensiteit

straat	wegvak	intensiteit (mvt./etmaal)		
		huidig	2020	2020 incl. De Kolk (totaal)
Klapperdijk	tussen Kanaaldijk en De Kade	2.020	2.230	2.968
Kerkstraat	tussen Ossenkampweg en zuidelijke ontsluitingsweg De Kolk	670	740	1.403
Lagestraat	tussen Kerkstraat en Kanaaldijk	1.260	1.390	1.390
Kanaaldijk	tussen Kerkstraat en Ossenkampweg	1.030	1.140	1.215
Werverweg	tussen Werverweg/De Wangen en zuidelijke ontsluitingsweg De Kolk	390	430	593
Werverweg	tussen Werverweg/De Wagen en Kloosterweg	360	400	487
Luttenbroekseweg		60	70	70
De Wangen		50	60	60

Als gevolg van de realisatie van de woonwijk De Kolk zal de intensiteit op bovengenoemde wegen toenemen. In figuur 5 zijn de toekomstige etmaalintensiteiten weergegeven, inclusief de door de woonwijk De Kolk gegenereerde verkeersbewegingen.



Figuur 5: Verwachte toekomstige verkeersintensiteiten a.g.v. ontwikkeling De Kolk

3. Tijdelijk bouwverkeer

3.1. Algemeen

Gedurende de bouwperiode zal veel materiaal en materieel moeten worden aan- en afgevoerd naar het plangebied. De aan- en afvoer van materiaal en materieel zal veelal gebeuren met (zwaar) vrachtverkeer. Daarnaast zullen dagelijks ook verschillende werkbussjes van bouwvakkers naar en van het plangebied rijden. Het plangebied zal dus gedurende de bouwperiode (circa 1 à 1,5 jaar) extra verkeer aantrekken ten opzichte van de huidige situatie.

Vrachtverkeer veroorzaakt mede door de grote massa van de voertuigen een grote impact op de subjectieve verkeersonveiligheid. Deze grote massa voelt vaak onveilig aan. Veel vrachtverkeer wordt door de meeste bewoners dan ook vaak als hinderlijk en onveilig ervaren.

De meest logische route voor bouwverkeer naar het plangebied is de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk. De gemeente Heerde wil echter voorkomen dat het

wegennet in het centrum van Wapenveld te zeer wordt belast met het tijdelijke (zware) bouwverkeer.

In dit hoofdstuk worden verschillende alternatieve routes van en naar het plangebied beoordeeld en wordt geadviseerd welke route het minst slechte alternatief De gemeente Heerde wil voorkomen dat het wegennet in het centrum van Wapenveld

3.2. Alternatieve bouwroutes

In figuur 6 zijn mogelijke alternatieve routes voor het bouwverkeer weergegeven. Mogelijke alternatieve routes zijn:

1. Kerkstraat – Kanaaldijk – Kloosterweg;
2. Werwerweg – Kloosterweg;
3. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Flessenbergerweg;
4. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Revelingseweg;



Figuur 6: Mogelijke alternatieve routes bouwverkeer

Gezien het feit dat het bouwverkeer van tijdelijke aard is, zijn wij van mening dat het niet wenselijk is om grootschalige maatregelen te treffen om de route voor het bouwverkeer mogelijk te maken. Belangrijk bij de analyse van de verschillende alternatieven is dat elkaar tegemoet komend vrachtverkeer elkaar moet kunnen passeren. De passagesnelheid is hierbij van ondergeschikt belang.

Naar verwachting zal een groot deel van het bouwverkeer, zowel uit noordelijke als zuidelijke richting, via de A50 en de kern Heerde rijden. De route via de kern Heerde is voor groot vrachtverkeer makkelijker te bereiden dan de routes via Hattem – A50 (Hattem-Zuid) of Hattem – Zwolle – A28. Daarnaast zal deze route in veel gevallen in tijd ook sneller zijn dan de routes via Hattem.

1. Kerkstraat – Kanaaldijk – Kloosterweg

Bij de ontwikkeling van de wijk De Ossenkamp is voor het bouwverkeer gekozen om gebruik te maken van de route Kanaaldijk – Kloosterweg. Het ligt dan ook voor de hand om deze route opnieuw als 'bouwroute' aan te wijzen.

Na gereedkoming van de wijk De Ossenkamp is de kruising Kanaaldijk - Ossenkampweg gereconstrueerd. Hierbij is de verbinding tussen de Kerkstraat en de Ossenkampweg als doorgaande verbinding vormgegeven. De bocht vanaf de Kerkstraat naar de Kanaaldijk is in de huidige situatie dermate krap vormgegeven dat deze niet berijdbaar is voor groot vrachtverkeer. Daarnaast vormt de Kanaaldijk, tussen de Kerkstraat en de Kloosterweg een belangrijke (toeristische) fietsroute. Ter hoogte van het sportpark is de Kanaaldijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en is tussen het sportpark en is tussen het sportpark en de Zandberg ingericht als (brom)fietspad

2. Werwerweg – Kloosterweg

De Werwerweg is een smalle, bochtige dijkweg. Op het gedeelte tussen de Luttenbroeksweg en de Kloosterweg is het onmogelijk voor vrachtverkeer om elkaar te kunnen passeren. Diverse bochten kunnen niet door vrachtverkeer worden bereiden. Ook de Kloosterweg is tussen de Werwerweg en het Kloosterbos ook een bochtige dijkweg. Op dit gedeelte is het passeren van vrachtverkeer, gezien de wegbreedte, mogelijk indien dit stapvoets gebeurt.

Het aanwijzen van deze route als route voor het bouwverkeer betekent de Werwerweg en de Kloosterweg op diverse locaties moeten worden verbreed.

3. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Flessenbergerweg

Route 3 is via de Kerkstraat, Lagestraat, Kanaaldijk en de Flessenbergerweg. Alle wegen zijn voldoende breed om door vrachtverkeer te kunnen worden bereden. Het passeren van vrachtverkeer dient op de Kanaaldijk echter met beperkte snelheid te gebeuren gezien de beperktere wegbreedte. De afslag van de Kanaaldijk naar de Flessenbergerweg is eveneens goed berijdbaar voor vrachtverkeer.

De Flessenbergerweg is echter een woonstraat binnen de bebouwde kom van Wapenveld. Aan deze weg is ook een basisschool gelegen (hoek Flessenbergerweg – Torenkamp). Dit vormt een potentieel knelpunt. De combinatie tussen de aanwezigheid van een basisschool en de mogelijke aanwezigheid van een bouwroute maakt dat de verkeersveiligheid in de omgeving van de basisschool in het geding komt. Het treffen van snelheidsremmende maatregelen vormt hier geen optie.

Snelheidsremmende maatregelen in combinatie met (veel) vrachtverkeer levert vaak trillings- en geluidoverlast op.

4. Kerkstraat – Lagestraat – Kanaaldijk – Revelingseweg

Het eerste gedeelte van deze route is hetzelfde als route 3. Deze route leidt echter ter hoogte van de Flessenbergerweg verder via de Kanaaldijk in zuidelijke richting naar de Revelingseweg. Via de Revelingseweg kan het vrachtverkeer de hoofdwegenstructuur bereiken. De Revelingseweg sluit op circa 1 kilometer ten zuiden van de Flessenbergerweg aan op de hoofdwegenstructuur (Groteweg). Deze route leidt door het zuidelijke buitengebied van Wapenveld. In het hele gebied is een 60 km/uur regime van kracht en op de Kanaaldijk zijn diverse snelheidsremmende maatregelen getroffen. Op de Revelingseweg zijn echter geen snelheidsremmende maatregelen aanwezig. Elkaar tegemoet komende vrachtwagens kunnen elkaar over de hele route passeren.

Ten oosten van het Apeldoorn Kanaal ligt een buurtschap. De Revelingseweg vormt ten behoeve van deze buurtschap een meer verzamelende functie naar de hoofdwegenstructuur.

Conclusie

Wanneer de in het voorgaande beschreven routes in ogenschouw worden genomen, moet worden geconcludeerd dat op diverse routes maatregelen moeten worden getroffen om goed te kunnen functioneren.

De route Werwerweg – Kloosterweg moet over een groot deel van de route worden verbreed, dan wel bochten moeten worden verruimd. Het treffen van maatregelen om deze wegen wel berijdbaar te maken brengt erg hoge kosten met zich mee. Op de route Kerkstraat - Kanaaldijk - Kloosterweg moet de geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer worden opgeheven. Daarnaast moet de kruising Kanaaldijk – Ossenkampweg te worden gereconstrueerd. Gezien het feit dat het gedeelte van de Kanaaldijk tussen de Kerkstraat en de Kloosterweg een belangrijke (toeristische) fietsroute vormt, is het afwikkelen van het bouwverkeer via deze route minder gewenst.

De twee voorgaand beschreven routes leiden het bouwverkeer via de noordzijde van Wapenveld naar de hoofdwegenstructuur. Zoals vermeld zal een groot deel van het bouwverkeer in zuidelijke richting georiënteerd zijn. Dit betekent dat de routes 1 en 2 een hogere omrijfactor kennen.

De route via de Flessenbergerweg leidt langs een basisschool. Dit vormt een potentieel knelpunt. Een route voor (zwaar) bouwverkeer via een weg waar een basisschool aan is gelegen is om verkeersveiligheidsredenen niet gewenst. Op route 4 zijn geen maatregelen noodzakelijk om het bouwverkeer af te kunnen wikkelen. Alles overwegende kan worden geconcludeerd dat de route via de Kerkstraat –

Lagestraat – Kanaaldijk – Revelingseweg het minst slechte alternatief is. Voorgesteld wordt dan ook om deze route aan te wijzen als route voor het bouwverkeer.

Om het gebruik van deze route te stimuleren adviseren wij afspraken te maken met de bouwondernemers en toeleveranciers. Om deze afspraken te ondersteunen kan bijvoorbeeld een geslotenverklaring voor vrachtverkeer worden ingesteld op (een gedeelte van) de Klapperdijk. Aan vrachtverkeer dat wel een bestemming in het centrum van Wapenveld heeft, kan een ontheffing worden verleend.

Werklieden verplaatsen zich vaak in bestelbusjes. Dergelijke busjes vallen onder het 'gewone' autoverkeer. Voor deze gebruikersgroep zijn juridisch gezien geen maatregelen voorhanden om een 'verplichte' route toe te wijzen. Afspraken met de bouwondernemers vormen de enige mogelijkheid om hier enigszins in te sturen.

4. Beantwoording zienswijzen

Op het "Ontwerpbestemmingsplan De Kolk" zijn 10 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben betrekking op verschillende onderwerpen ten aanzien van de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk. In diverse zienswijzen zijn opmerkingen gemaakt over de verkeerssituatie die ontstaat tijdens de bouw en als gevolg van de realisatie van de nieuwe wijk. Onderstaand zijn de reacties samengevat:

- Het uitgangspunt dat verkeer die de wijk De Kolk verlaat en in zuidelijke richting via de Kerkstraat en de Klapperdijk naar de hoofdwegenstructuur rijdt wordt in twijfel getrokken. Belanghebbenden verwachten dat verkeer met een herkomst/bestemming in noordelijke richting (Hattem/Zwolle) in grote mate gebruik zal gaan maken van de route Werwerweg – Kloosterweg. Deze wegen zijn hiervoor niet geschikt;
- Op de Klapperdijk is het in de huidige situatie al druk. Deze weg is niet berekend op meer verkeer;
- Er is geen duidelijkheid over hoe wordt omgegaan met het vele bouwverkeer van en naar de nieuwe wijk gedurende de bouwperiode;
- In het bestemmingsplan "De Ossenkamp" is opgenomen dat bij uitbreiding van de wijk Ossenkamp een heroverweging zal plaatsvinden van de ontsluitingsstructuur van het oostelijke deel van Wapenveld. Dit is bij de voorbereiding van de nieuwbouwwijk De Kolk niet gebeurd.

In de vorige hoofdstukken is op basis van een verkeerskundige toets en een herberekening van de verkeersgeneratie inzicht gegeven in de afwikkeling van het verkeer en is advies uitgebracht over de route voor het bouwverkeer. Mede op basis van deze adviezen zullen in dit hoofdstuk de zienswijzen worden beantwoord.

Bovenstaand is kort samengevat waar de zienswijzen betrekking op hebben. Navolgend zal de beantwoording per zienswijze worden gedaan.

Zienswijze 1

Wijkvereniging De Ossenkamp

Kerksenveld 3

8191 TA Wapenveld

Zoals uit de afbeelding is op te maken, lijken alle blokken (behalve F en G) er voor te kiezen om te ontsluiten langs de Werverweg in zuidelijke richting naar de Kerkstraat. Informatie van de huidige bewoners van de Kerkstraat leert dat dit in de praktijk niet reëel zal zijn. Deze bewoners kiezen er voor om vanuit de Kerkstraat, via de Werverweg naar het Kloosterbos te rijden indien zij richting Hattem/Zwolle willen. De kans dat de bewoners van De Kolk dit ook zullen doen, is daarmee aanzienlijk groter geworden. Immers, zij wonen straks al noordelijker dan de bewoners van de Kerkstraat. Dit betekent dat de gemelde notitie niet als onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan gebruikt kan worden.

Daarnaast is er sprake van een bouwtijd van ten minste 2 jaar, gezien het aantal en soort geprojecteerde woningen. In het gehele plan mist een toelichting op de ontsluiting voor het bouwverkeer voor De Kolk. Daarbij dient er door de gemeente een duidelijk onderscheid gemaakt te worden in zwaar materieel (ca. 35 ton) en auto's/busjes van het bouwpersoneel.

In het bestemmingsplan van De Ossenkamp staat vermeld dat de verkeerssituatie zoals daar beschreven plan heroverwogen moet worden bij uitbreiding van de wijk. Die uitbreiding gebeurt nu, maar de heroverweging heeft niet plaatsgevonden.

Een mogelijkheid die naar mening van de wijkvereniging ook opnieuw bekeken dient te worden is een alternatieve ontsluiting, namelijk langs de Kanaaldijk richting Hattem. Bij het sportpark kan een -relatief korte- ontsluiting langs het industrieterrein richting Groteweg worden gemaakt.

Antwoord

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 2 van deze notitie) is een nieuwe berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de routes voor het externe verkeer in eerste instantie verlopen via de kern Wapenveld. Een groot deel van het verkeer met een herkomst of bestemming de wijk De Kolk zal dan ook de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk volgen om de hoofdwegstructuur te bereiken. Het externe verkeer in noordelijke richting dat ontsluit via de oostelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal de route via de Werverweg en de Kloosterweg kiezen. De Werverweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide wegen een capaciteit van circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toename is op deze wegen echter beperkt. Deze beperkte verkeerstoename zal niet tot problemen leiden op de Werverweg en de Kloosterweg. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 3 van deze notitie) is een advies opgenomen over de ontsluiting voor het bouwverkeer. Het advies luidt om het (zware) bouwverkeer af te wikkelen via de route Kerkstraat, Lagestraat, Kanaaldijk en de Revelingseweg. Deze route verdient de voorkeur boven andere alternatieve routes. Met het door BVA Verkeersadviezen uitgebrachte advies over de route voor het bouwverkeer is dit onderwerp behandeld.

Bij de ontwikkeling van de wijk De Ossenkamp is een afweging gemaakt tussen verschillende ontsluitingsprincipes van het ten oosten van het Apeldoorns Kanaal gelegen gebied. Deze beoordeling van deze ontsluitingsprincipes is opgenomen in de rapportage "De Ossenkamp – afweging ontsluitingsstructuren" (BVA Verkeersadviezen, d.d. 2 juni 2004, kenmerk: hde-050). Destijds is gekozen voor de huidige ontsluitingsstructuur omdat vaak dure, nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. Dit terwijl naar verwachting maar een klein deel van het verkeer gebruik zal maken van de nieuwe routes. Daarnaast hebben de huidige ontsluitingsroutes voldoende restcapaciteit

Laatstgenoemde geldt ook in de huidige situatie. De bestaande ontsluitingsroute via de Klapperdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erftoegangswegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze wegen verzamelt en via deze wegen naar de hoofdwegenstructuur rijdt. Gezien de proflering van de Klapperdijk bedraagt de capaciteit van deze weg circa 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De Klapperdijk kent in de huidige situatie een verkeersintensiteit van circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Door realisatie van de nieuwe woonwijk zal de verkeersintensiteit toenemen in 2020 tot circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgaande betekent dat er in de huidige situatie voldoende restcapaciteit aanwezig is om in de extra verkeersbelasting als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk te voorzien. Daarnaast zal de Klapperdijk, tussen De Loswal en het Van de Polplein, nog worden heringericht. Bij deze herinrichting zal voldoende aandacht worden besteed aan de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Het overwegen van alternatieve ontsluitingsstructuren is, gezien de aanwezige restcapaciteit, niet nodig. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

Zienswijze 2

M.J. Boersma

Rietkamp 9

8191 TH Wapenveld

3. De ontsluiting van de wijken. Veiligheid in en om Wapenveld.

Me dunkt, dat er veel meer gebruik gemaakt gaat worden van de noordelijke route door het Kloosterbos dan verondersteld wordt in de huidige beraming. Ter illustratie: zelfs vanuit de Rietkamp, rijd ik zeer regelmatig door de Ossenkampwijk naar de Kerkstraat en de Werverweg om via het Kloosterbos richting Hattem of Zwolle te rijden, o.a. om het gedrang in het centrum te ontwijken of niet te verergeren. Meer verkeer langs de route Kloosterbos is niet wenselijk, vanuit veiligheids- en natuuroverwegingen.

Hoe dan ook: de route over de Manenbergerbrug en door het centrum moet niet nog intensiever gebruikt gaan worden dan nu al het geval is. Waarom is bij voorbaat de optie uitgesloten om vanuit beide wijken een aansluiting over het kanaal ter hoogte van de Vlijtweg

te maken (tussen de molen en het bedrijventerrein door)? Ik vermoed ter wille van een paar privébelangen. Het moet toch gaan om de beste oplossing voor zo veel mogelijk mensen? Als er een boomgaard opgeofferd moet worden, moet men natuurlijk wel 100% zeker en tevreden zijn over het hele verkeersplan.

Antwoord

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 2 van deze notitie) is een nieuwe berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de routes voor het externe verkeer in eerste instantie verlopen via de kern Wapenveld. Een groot deel van het verkeer met een herkomst of bestemming de wijk De Kolk zal dan ook de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk volgen om de hoofdwegestructuur te bereiken. Het externe verkeer in noordelijke richting dat ontsluit via de oostelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal de route via de Werverweg en de Kloosterweg kiezen. De Werverweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide wegen een capaciteit van circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toename is op deze wegen echter beperkt. Deze beperkte verkeerstoename zal niet tot problemen leiden op de Werverweg en de Kloosterweg. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

Bij de ontwikkeling van de wijk De Ossenkamp is een afweging gemaakt tussen verschillende ontsluitingsprincipes van het ten oosten van het Apeldoorns Kanaal gelegen gebied. Deze beoordeling van deze ontsluitingsprincipes is opgenomen in de rapportage "De Ossenkamp – afweging ontsluitingsstructuren" (BVA Verkeersadviezen, d.d. 2 juni 2004, kenmerk: hde-050). Destijds is gekozen voor de huidige ontsluitingsstructuur omdat vaak dure, nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. Dit terwijl naar verwachting maar een klein deel van het verkeer gebruik zal maken van de nieuwe routes. Daarnaast hebben de huidige ontsluitingsroutes voldoende restcapaciteit

Laatstgenoemde geldt ook in de huidige situatie. De bestaande ontsluitingsroute via de Klapperdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erftoegangswegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze wegen verzamelt en via deze wegen naar de hoofdwegestructuur rijdt. Gezien de proflering van de Klapperdijk draagt de capaciteit van deze weg circa 3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De Klapperdijk kent in de huidige situatie een verkeersintensiteit van circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Door realisatie van de nieuwe woonwijk zal de verkeersintensiteit toenemen in 2020 tot circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgaande betekent dat er in de huidige situatie voldoende restcapaciteit aanwezig is om in de extra verkeersbelasting als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk te voorzien. Daarnaast zal de Klapperdijk, tussen De Loswal en het Van de Polplein, nog worden heringericht. Bij deze herinrichting zal voldoende aandacht worden besteed aan de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Het

overwegen van alternatieve ontsluitingsstructuren is, gezien de aanwezige restcapaciteit, niet nodig. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

Zienswijze 3

M. Rigterschot / J. Rigterschot – v. Renselaar

De Wagen 18-1

8191 TH Wapenveld

5^e Bezwaar is dat de ontsluiting onvoldoende is naar de hoofdwegen. Het huidige Ossenkampverkeer gaat voor een deel via het centrum en een deel via de Werverweg door het Kloosterbos. Het is duidelijk drukker geworden op de Werverweg en Kloosterbos. Het dorpscentrum wordt nu meer en meer gebruikt als doorgaande weg en het verkeer loopt nu hierdoor regelmatig vast. De oorzaak van dit vastlopen is meer doorgaand verkeer in combinatie met parkeerproblemen in het centrum waardoor opstoppingen ontstaan. Gevolg is dat mensen de route via het Kloosterbos kiezen wat duidelijk waarneembaar is. In de wintermaanden bij hoogwater zal de route via Kloosterbos niet kunnen en zal nog meer verkeer via het dorpscentrum gaan. Bij hoog water zal ook voor een deel gekozen worden via de zandweg in het Monnikenbos. Dit laatste is ook al duidelijk merkbaar op de zaterdagen waarbij het Ossenkampverkeer de zandweg kiest in het Monnikenbos ipv. de route dorpscentrum – Groteweg. Dit i.v.m. de toch al problematische drukte op zaterdagen in het dorp.

Het autoverkeer van de Kolk zal nog veel belastender zijn voor het kloosterbos omdat de ontsluiting hierop meer gericht is en het dorpscentrum nog voller loopt. Auto's richting Zwolle zullen niet meer kiezen via het dorpscentrum maar via kloosterbos.

Het is dan niet te hopen dat op zaterdagochtend bij winters hoogwater een ambulance, door navigator aangestuurd, via het dorpscentrum of via de kloosterbos naar een spoedlocatie moet.

Dorpscentrum is ook niet voor doorgaand verkeer maar voor aanwonenden en winkelende mensen.

Wij kunnen ons haast niet voorstellen dat we het kloosterbos zwaarder willen belasten door meer autoverkeer toe te laten. Afbrek doen aan dit schaarse natuurschoon, het zou juist andersom moeten zijn, nl. minder belastend. Hoe op te lossen: door naar ons idee integraal

Antwoord

In de door BVA Verkeersadviezen gemaakte verkeerskundige controle (hoofdstuk 2 van deze notitie) is een nieuwe berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de routes voor het externe verkeer in eerste instantie verlopen via de kern Wapenveld. Een groot deel van het verkeer met een herkomst of bestemming de wijk De Kolk zal dan ook de route via de Kerkstraat en de Klapperdijk volgen om de hoofdwegenstructuur te bereiken. Het externe verkeer in noordelijke richting dat ontsluit via de oostelijke ontsluitingsweg van De Kolk zal de route via de Werverweg en de Kloosterweg kiezen. De Werverweg en de Kloosterweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg B. Gezien het wegprofiel van beide wegen, hebben beide wegen een capaciteit van circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte toename op deze wegen is echter beperkt. Deze beperkte verkeerstoename zal niet tot problemen leiden op de Werverweg en de Kloosterweg. Aanpassing van het plan op dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.

De bestaande ontsluitingsroute via de Klapperdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg A en vervult daarmee een verblijfsfunctie. De categorie 'A' geeft aan

dat deze weg een meer verzamelende functie heeft dan de overige erfdoegangs-
wegen. Deze verzamelende functie houdt in dat het verkeer zich meer op deze
wegen verzameld en via deze wegen naar de hoofdwegenstructuur rijdt. Gezien de
huidige proflering van de Klapperdijk bedraagt de capaciteit van deze weg circa
3.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De Klapperdijk kent in de huidige si-
tuatie een verkeersintensiteit van circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Door
realisatie van de nieuwe woonwijk zal de verkeersintensiteit toenemen in 2020 tot
circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgaande betekent dat er in de huidige
situatie voldoende restcapaciteit aanwezig is om in de extra verkeersbelasting als
gevolg van de nieuwbouwwijk De Kolk te voorzien. Daarnaast zal de Klapperdijk,
tussen De Loswal en het Van de Polplein, nog worden heringericht. Bij deze herin-
richting zal voldoende aandacht worden besteed aan de doorstroming van het ver-
keer en de verkeersveiligheid. In de zienswijze wordt gesproken over opstoppingen
op de Klapperdijk in het centrumgebied. De Klapperdijk biedt toegang aan diverse
parkeervoorzieningen langs de weg ten behoeve van de winkelvoorzieningen aan
het Van de Polplein. Mogelijk aanwezige opstoppingen op de Klapperdijk, waar-
over in de zienswijze wordt gesproken, kennen mogelijk een oorzaak in zoekver-
keer naar parkeervoorzieningen en/of het in- en uitrijden van de parkeervoorzienin-
gen langs de weg. Dergelijke opstoppingen zijn vaak van erg korte duur en horen
bij de verblijfsfunctie die de weg vervult.

Zoals is aangegeven beschikt de Klapperdijk, ondanks de aan de weg gelegen
winkelfuncties over voldoende restcapaciteit om de verkeerstoename als gevolg
van de nieuwbouwwijk De Kolk te kunnen verwerken. Aanpassing van het plan op
dit onderwerp is dan ook niet noodzakelijk.