Nota van zienswijzen

behoort tot het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50.

A. Procedure
B. Beoordeling zienswijzen
C. Ambtshalve wijzigingen
Bijlage: geanonimiseerde zienswijzen

A. Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan Hoofddorp Bornholm 50 is op 15 augustus 2022 bekendgemaakt en heeft vanaf 16 augustus 2022 gedurende zes weken ter visie gelegen. Tevens zijn de volgende overlegpartners geïnformeerd: Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland.
In deze periode kon iedereen zienswijzen indienen bij de gemeenteraad.

Er zijn acht zienswijzen binnengekomen. De raadsleden hebben een overzicht gekregen met de gegevens van de zienswijze-indieners (hierna: reclamanten). In deze nota van zienswijzen zijn de reclamanten met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in dat overzicht en de nummering van de geanonimiseerde zienswijzen in de bijlage. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld. Dat is gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. De zienswijzen zijn alle binnen de termijn ingediend. Ze zijn daarom alle ontvankelijk.

B. Beoordeling zienswijzen

Reclamant 1

1.1

Reclamant merkt op dat bij de digitale informatiebijeenkomsten de doorlooptijd, de fasering en de invloed op de woonomgeving niet is besproken. Reclamant vindt de verschafte informatie eenzijdig.

Reactie
De informatiebijeenkomsten werden georganiseerd door Amstelring. Ze zijn geen onderdeel van het formele bestemmingsplanproces en vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Los daarvan geeft de ontwikkelaar op hun site veel informatie onder “veelgestelde vragen”:
https://www.holmkwartier.nl/veelgestelde-vragen-2
Daar wordt onder andere ingegaan op planning, bouwoverlast, verkeer en parkeren.

1.2

Reclamant merkt op dat de Omgevingswet in 2023 van kracht wordt en dat daarom dit plan volgens de kaders van de Omgevingswet beoordeeld moet worden op positieve en negatieve effecten ten aanzien van de huidige situatie. Reclamant heeft daartoe zelf een lijst gemaakt met elf punten.

Reactie
De inwerkingtreding van de Omgevingswet is op 1 januari 2024. Zolang de Omgevingswet nog niet geldt, kan deze ook niet dienen als formeel toetsingskader. Onduidelijk is waarop de aangereikte lijst gebaseerd is en waarom alleen die punten afgewogen zouden moeten worden. Zo ontbreken bijvoorbeeld de positieve effecten voor het algemeen belang, zoals meer woningen en meer zorgeenheden. Ook wordt voorbij gegaan aan het wettelijk vastgelegde uitgangspunt van verdichten binnen bestaand stedelijk gebied.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt stilgestaan bij alle effecten van het plan en wordt getoetst aan de geldende wet- en regelgeving en het geldende beleid. Het plan zal inderdaad leiden tot enkele negatieve effecten voor de omgeving, bijvoorbeeld meer verkeersbewegingen op bepaalde wegdelen, een ander uitzicht en minder oppervlak aan groen. In de toelichting wordt beoordeeld of die effecten passen binnen geldende wet- en regelgeving en binnen het beleid en of die aanvaardbaar zijn. Er zijn echter ook positieve effecten, zoals een bijdrage aan het oplossen van de woningnood, meer voorzieningen en meer zorg. Uiteindelijk komt het dan neer op een afweging van allerlei factoren en belangen.

1.3 Compensatie negatieve effecten

Reclamant stelt dat elk negatief effect ook gecompenseerd moet worden, zoals vermindering groenstroken (vermindering zuurstofproductie), toename CO2 productie, verslechtering luchtkwaliteit, vermindering waterbergend vermogen.

Reactie

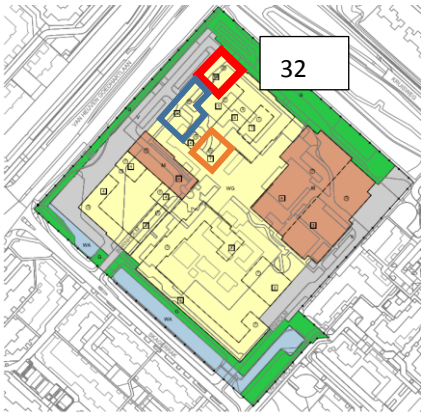
Er is geen wet- of regelgeving die bepaalt dat negatieve effecten per definitie gecompenseerd moeten worden. Het hoogheemraadschap van Rijnland stelt wel eisen ten aanzien van watercompensatie, als er meer verhard oppervlak gecreëerd wordt. Aan die eisen wordt voldaan.
Voor het overige wordt in de toelichting onderbouwd welke effecten het plan heeft en waarom die effecten toelaatbaar zijn.

1.4 Bouwhoogte

Reclamant vraagt zich af waarom de bouwhoogte in het gebied verhoogt wordt naar 35m, waar het huidige bestemmingsplan ruimte biedt tot 20m.

Reactie

De bouwhoogte van maximaal 32m en maximaal 10 bouwlagen is beperkt tot een klein deel van het plangebied (rood omrand in afbeelding). In datzelfde blok is een deel van 20m (blauw) en 23m (oranje) toegestaan. Alle overige bebouwing is lager.



In de wet is vastgelegd dat stedelijke functies (zoals woningbouw en zorg) primair binnen stedelijk gebied gerealiseerd dienen te worden. Dit betekent automatisch verdichten en dus ook waar mogelijk de hoogte in. Er is gekozen om met maximaal 4 lagen en maximaal 11m hoogte aan te sluiten bij de omliggende woningen aan de kant van Skagerrak en Engelsholm. Richting de kruising Van Heuven Goedhartlaan – Kruisweg loop de hoogte in stappen op met bij de kruising een accent van 32m. Dit is stedenbouwkundig onderbouwd.

1.5 Tijdspad en fasering en effecten op omgeving van sloop en bouw

Reclamant vindt dat voor vergunningverlening een eenduidig faseringsplan voor de realisatie gemaakt moet worden, waarin het tijdspad per optredende fase wordt weeggegeven. Hierin moet de bereikbaarheid van de locaties in het kader van leveranties en mogelijk plotseling optredende calamiteiten (Brandweer, politie en GGD) worden vastgelegd. Daardoor wordt ook de doorlooptijd duidelijk.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het bestemmingsplan is gebaseerd op toelatingsplanologie. Fasering en doorlooptijd worden hierin niet vastgelegd. Het genoemde onderwerp is niet iets wat in deze procedure aan de orde komt. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt o.a. ingegaan op veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw.

1.6 Diverse onderwerpen met betrekking tot de bouwfase

- *Reclamant vraagt zich af hoe Amstelring emissiearm of – loos gaat bouwen.*
- *Reclamant gaat ervan uit dat een geluidarme bouwmethodiek voorgeschreven wordt. Hij wijst erop dat de Circulaire Bouwlawaai 2010 van kracht is voor het project.*
- *Reclamant vraagt aandacht voor het bouwverkeer en het effect daarvan op het reguliere verkeer.*
- *Reclamant stelt dat Huisvesting en parkeergelegenheid voor opdrachtgever en aannemers moet binnen het plangebied moet worden opgelost.*

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. De genoemde onderwerpen zijn uitvoeringszaken rondom de sloop- en bouwwerkzaamheden die niet in deze procedure aan de orde komen. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt ingegaan op

veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw.

Conclusies reclamant 1:
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 2
Reclamant heeft ook een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit hogere waarde. Die zienswijze is door het college meegenomen in de besluitvorming over het hogerewaardebesluit.

2.1 Uitzicht verdwijnt
Door de geplande nieuwbouw van vier lagen van maximaal 14m hoog verdwijnt het uitzicht vanuit de woning. Dat verstoort het woongenot. Het leidt bovendien tot waardedaling van de woning.

Reactie
Het uitzicht vanuit de woning zal inderdaad veranderen. Er bestaat echter geen recht op uitzicht. In dit geval bedraagt de afstand tussen de gevel van de woning en de gevels van de nieuwbouw ca. 50m. Tussen de gevels bevindt zich een voortuin, wegen, bomen en een waterpartij. In een stedelijke omgeving zijn deze afstanden niet ongebruikelijk en zelfs ruim te noemen. De verstoring van het woongenot, zo die er al zou zijn, is niet zodanig groot dat dit niet meer acceptabel zou zijn.
De waardedaling van de woning betreft zogenoemde planschade. De beoordeling daarvan vindt plaats in een andere procedure, als de reclamant daarvoor een aanvraag doet binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Gelet op de afstanden en het feit dat het een stedelijke omgeving betreft is de verwachting dat een planschadevergoeding, als daar sprake van zou zijn, niet zodanig groot is dat dit het vaststellen van het bestemmingsplan in de weg zou staan.

2.2 Heiwerkzaamheden kunnen schade veroorzaken
Reclamant geeft aan te vrezen voor schade aan de fundering wegens de heiwerkzaamheden. Hij vindt een onderzoek naar de aanvangssituatie noodzakelijk.

Reactie
Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Mogelijke schade door werkzaamheden is een uitvoeringszaak die niet in deze procedure aan de orde komt. Bovendien is het voorkomen van schade, het doen van een vooropname en het eventuele vergoeden van schade niet de verantwoordelijkheid van de gemeente maar van de ontwikkelaar, dan wel de aannemer.

2.3 Overlast van verkeer
De enige ontsluitingsweg voor auto's blijft op dezelfde locatie als de huidige weg naar het zorgcentrum. Dit betekent een blijvende toename van verkeersdrukte met bijbehorende overlast (uitlaatgassen, luchtvervuiling, stank en lawaai).

Reactie
Het plan heeft tot gevolg dat het begin van Skagerrak (richting de Van Heuven Goedhartlaan) drukker wordt. De genoemde aspecten zijn daarom onderzocht. Uit de onderzoeken blijkt dat voldaan kan worden aan de wettelijke normen die daarvoor gelden:

- Skagerrak kan de verkeersstromen afhandelen (paragraaf 5.14).
- De verkeerstoename op Skagerrak is niet zodanig dat daardoor een bijzondere geluidstoename ontstaat. Het geluid van de 30km/uur wegen blijft binnen de wettelijke grenzen, waaruit ook blijkt dat dat voor de bestaande woningen zo zal zijn (paragraaf 5.6.2, bijlage 8 van de toelichting).
- De verkeersintensiteit op de Skagerrak (minder dan 5.000 motorvoertuigen/etmaal) is niet zodanig hoog dat dit leidt tot een onacceptabele luchtverontreiniging (verkeersonderzoek, bijlage 10 bij de toelichting).

Conclusies reclamant 2:
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 3, hoogheemraadschap van Rijnland

- *In paragraaf 5.15.1 van de Toelichting wordt het Waterbeheerplan 5 genoemd. Deze is inmiddels vervangen door het Waterbeheerplan 6;*
- *In paragraaf 5.15.2 (blz. 54) van de Toelichting staat dat de compensatieverplichting ook gerealiseerd kan worden door het gebruik van de Berging Rekening Courant (BRC). Voor dit peilvak bestaat er geen BRC en dus kan er op die manier geen invulling worden gegeven aan de compensatieverplichting;*
- *In paragraaf 5.15.2 (blz. 53) van de Toelichting wordt de Notitie waterberging genoemd, die ingaat op de toetsing van de balans van wateroppervlak en het verhard oppervlak. Dit document maakt onvoldoende duidelijk hoe de alternatieve waterberging aan onze voorwaarden uit regel 27, Alternatieve waterberging, uit de Keur voldoet. Hier hebben wij de nodige vragen en opmerkingen over. Wij verzoeken u om de initiatiefnemer hierover met ons in overleg te laten treden.*

Reactie
De eerste en tweede punten zijn aangepast. Ten aanzien van het derde punt heeft inmiddels overleg tussen aanvrager en het hoogheemraadschap plaats gevonden. Het betreft vooral zaken die bij vergunningverlening aan bod komen. De resultaten van dit overleg zijn verwerkt in het Waterbeheerplan 6 en in de toelichting in paragraaf 5.15, Het hoogheemraadschap geeft aan voldoende informatie te hebben en is inmiddels akkoord.

Conclusies reclamant 3:
De zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan.

Reclamant 4
4.1 Engelsholm als sluiproute
Bij file/drukte op de Kruisweg is Engelsholm momenteel al een sluiproute. Gevreesd wordt dat de nieuwe ontsluiting van Bornholm aan de Engelsholm leidt tot meer sluipverkeer vanuit Holmkwartier naar en van de Kruisweg. Dit maakt de wijk onveiliger met name voor spelende kinderen. De 30 km/u-borden worden nu al niet gezien. Reclamant denkt dat dit alleen op te lossen is door de uitgang op een andere plaats te positioneren (aan Skagerrak) of de bocht vanuit Holmkwartier naar Engelsholm onmogelijk te maken.

Reactie
De verkeerstudie die bureau Goudappel heeft uitgevoerd is gebaseerd op een verkeersmodel. Het verkeersmodel berekent verkeersstromen gebaseerd op reistijd. Op basis van reistijd blijkt de Engelsholm geen voor de hand liggende sluiproute te zijn. Uiteraard is niet uit te sluiten dat er iemand via de Engelsholm zal rijden. Bij (grote) drukte is vrijwel overal te zien dat een deel van het verkeer een sluiproute kiest. Dit is eigenlijk niet te voorkomen.

De Engelsholm is een relatief rustige, smalle erftoegangsweg met veel verkeersremmende maatregelen. Uit de database van floating car data (uit navigatiesoftware) blijkt niet dat er een grote, structurele overschrijding van de maximum snelheid bestaat, wat gezien de inrichting ook onlogisch zou zijn. Dat neemt niet weg dat er enkele individuen zijn die veel harder rijden, maar de gemeente heeft geen invloed op individueel rijgedrag. Door inrichtingsmaatregelen kan een sluiproute onaantrekkelijk gemaakt worden en/of kan te hard rijden ontmoedigd worden, mocht dat noodzakelijk zijn. Dit is echter een inrichtingsmaatregel en heeft dus geen betrekking op het bestemmingsplan.

4.2 Kruispunt Engelsholm-Kruisweg
Op het kruispunt Engelsholm-Kruisweg liggen snelheidsremmers, die niets voorstellen, want het merendeel van de auto's rijdt (veel) te hard. Om vanuit Engelsholm de Kruisweg op te rijden is tijdens spitsuur nu al vrijwel onmogelijk. Voor overstekende fietsers en voetgangers is het kruispunt uitermate gevaarlijk. Daar moet met de bouw van Holmkwartier zeker iets aan verbeteren.

Reactie
Deze kruising ligt buiten het plangebied en het plan heeft geen merkbaar effect op deze kruising. Maatregelen aan dit kruispunt vallen daarom buiten de reikwijdte van dit project. Dit deel van de zienswijze is doorgezonden aan de afdeling Beheer en Onderhoud die dit verder in behandeling neemt.

Conclusies reclamant 4
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 5
Reclamant heeft ook een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit hogere waarde. Die zienswijze is door het college meegenomen in de besluitvorming over het hogerewaardebesluit.

5.1 Het openbaar vervoer moet geregeld zijn
In de toelichting staat dat men graag zou zien dat de huidige bewoners van de wijk Bornholm doorgroeien van grote eengezinswoningen naar de appartementen in het nieuwe complex. Ook in de zorggebouwen zullen voornamelijk ouderen wonen. Kortom: de bewoners van het gebied zullen op leeftijd zijn en geen auto meer hebben. De Openbaar Vervoervoorziening is nu en straks zwaar onvoldoende om mobiliteit voor deze toekomstige bewoners te garanderen. De halteplaatsen van het HOV van de lijnen 300 en 340 zijn op te grote afstand en de buurtbus 401 is slechts een deel van de week beschikbaar en ook nog slechts een deel van de dag. In het plan wordt er geen aandacht besteed aan het OV terwijl voor de doelgroep het van belang is dit te regelen. Voor het plan goedgekeurd wordt, zou het OV duidelijk moeten zijn.

Reactie
Het aanpassen van openbaar vervoer in zijn algemeenheid, de locatie van de haltes en de frequentie van het openbaar vervoer vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt wel bij de parkeerbalans rekening gehouden met de afstand tot het openbaarvervoer en bij de inrichting wordt gelet op de looproutes naar de haltes. De halteafstanden naar de (hoogfrequente) lijnen 300 en 340 vallen binnen de richtlijnen die hiervoor bestaan; een hemelsbrede afstand van 400 meter naar ontsluitend OV en 800 meter naar een R-Net halte. Voor ouderen is er een aparte voorziening in de vorm van een 'buurtbus' die op afroep beschikbaar is. De gemeente beschouwt de OV-bereikbaarheid daarom als voldoende.

5.2 Geluid
Reclamant maakt zich zorgen dat door de nieuwe toegangsweg achter zijn woning (via Engelsholm/Kruisweg) het geluid op/rond zijn woning toeneemt. Door het autoverkeer, maar ook door alle vrachtwagens van toeleveranciers voor het verzorgingstehuis. Reclamant denkt ook dat door de nieuwe toegangsweg en het (vracht)verkeer daarover en het verkeer over de Kruisweg de maximaal toelaatbare waarde van 48dB overschreden wordt op zijn woning.

Reactie
In de toelichting is onvoldoende aandacht is besteed aan het verpleeghuis als inrichting en het daarbij behorende geluidsaspect. Dit is aangevuld. Hieruit blijkt dat een ruimtelijke inpassing mogelijk wordt geacht en er is ter plaatse van de omliggende bestaande en nieuwe woningen sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.
Wat betreft het wegverkeerslawaai betreft het hier een doodlopende weg met een beperkt aantal vervoersbewegingen per dag. Dit zal niet leiden tot een hogere waarde op de gevel van de woning dan vanuit de Wet geluidhinder is toegestaan. Zie ook paragraaf 6.4 van het akoestisch rapport (bijlage 8 van de toelichting).

Conclusies reclamant 5:
De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 5.13) is aangevuld met:

Paragraaf 5.13.1 de uiteenzetting van een geluidsonderzoek uit oktober 2022, in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden vastgesteld of ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen geen ontoelaatbare geluidhinder ontstaat door de activiteiten van de nabij gelegen inrichting.

Paragraaf 5.13.2 geeft de conclusie van het geluidsonderzoek. Een ruimtelijke inpassing wordt mogelijk geacht en er is ter plaatse van de omliggende bestaande en nieuwe woningen sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.

Reclamant 6

6.1 Algemeen

Reclamant geeft aan dat het bestemmingsplan moeilijk vindbaar was. Ook zijn er verschillende varianten in omloop van het plan, zoals maquette, stedenbouwkundig plan, een flyer, en verschillende plattegronden en foto's binnen het bestemmingsplan.

Reactie

Het ontwerpbestemmingsplan was te vinden op ruimtelijkeplannen.nl. Het ontwerpbestemmingsplan is bekend gemaakt via het Gemeenteblad op offcielebekendmakingen.nl (2022-355456). In de bekendmaking staat ook een rechtstreekse link naar het ontwerpbestemmingsplan.
Er is maar één bestemmingsplan dat ter inzage ligt en waarop gereageerd kan worden. Alle andere zaken zijn van de ontwikkelaar, ter illustratie van de plannen.

6.2 Tekort elektra

Er is een tekort aan aansluitingen op het elektrische energienet voor nieuwe klanten in Hoofddorp. Dan zou dit ook kunnen gelden voor de gebouwen en woningen in het nieuw te bouwen Holmkwartier.
Reclamant maakt op voorhand bezwaar als bij de oplevering van de gebouwen er nog geen aansluiting is op het elektrische energienet, de benodigde elektra gemaakt gaat worden door middel van dieselgeneratoren. Deze geven overlast in de vorm van stank en geluid.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het genoemde onderwerp is een uitvoeringszaak rondom de bouwwerkzaamheden die niet in deze procedure aan de orde komt. Overigens is er al sprake van aansluiting op het elektriciteitsnetwerk van het huidige woon/zorgcentrum, zodat in ieder geval de eerste fase doorgaan zal kunnen vinden. De bouw van woningen komt pas daarna. Naar verwachting is tegen die tijd voldoende capaciteit beschikbaar.

6.3 Bouwoverlast

Reclamant gaat ervan uit dat tijdens de bouw gebruikt gaat worden van bouwaansluitingen en geen gebruik gemaakt gaat worden van dieselgeneratoren. Ondergetekende maakt op voorhand bezwaar tegen het gebruik van dieselgeneratoren tijdens de bouw.

Reactie

Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het genoemde onderwerp is een uitvoeringszaak rondom de sloop- en bouwwerkzaamheden die niet in deze procedure aan de orde komt. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt ingegaan op veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw.

6.4 Stikstof

Reclamant vraagt uitleg over het ontwerpbestemmingsplan in relatie tot stikstof en CO^2.

Reactie

Er is onderzoek gedaan naar de effecten van het bestemmingsplan op de stikstofdepositie bij natuurgebieden. Dit staat in paragraaf 5.5 van de toelichting. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 7. De conclusie is dat er geen negatieve effecten zijn op de Natura 2000-gebieden. Voor CO^2 is er geen wettelijke regeling, noch een onderzoeksplicht.

6.5 Vleermuizen

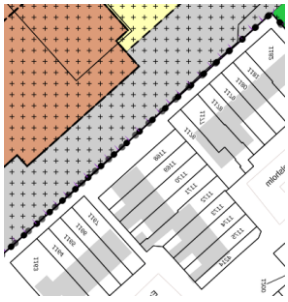
Er zijn plannen voor een rij grote -bij aanplant volwassen- bomen met aansluitende kruinen, gesitueerd op de grens van het Holmkwartier- Engelsholm. Deze bomen zouden dan geplant worden in de rij van de parkeerplaatsen aan de rand van het terrein. Deze aanplant zou nodig zijn om de vleermuizen oriëntatie te geven in hun routes op en om het terrein. Het onderzoek naar beschermde dieren op het Holmterrein laat zien dat er sprake van vleermuizen op het terrein. In het onderzoek naar de vleermuizen wordt geen aanbeveling gedaan tot aanplant van een rij volwassen bomen (of welke bomen dan ook) op de grens van het Holmkwartier en Engelsholm. Waar komt dat plan vandaan?

Reactie
Vleermuizen zijn beschermd. Als er in een omgeving waar deze voorkomen veranderingen plaats vinden waardoor het functioneel leefgebied aangetast wordt, zijn maatregelen nodig, die het effect beperken (oftewel mitigerende maatregelen). In dit geval verdwijnt een verblijfplaats en worden een essentiële vliegroute en het jachtgebied ook aangetast door de voorgenomen ontwikkeling. Het plaatsen van vleermuiskasten en het creëren van een bomenrij om een geschikte vliegroute te bieden zijn algemeen geaccepteerde mitigerende maatregelen. De daadwerkelijke inrichting van deze bomenrij vindt in een later stadium plaats en is geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar van de noodzakelijke vergunningen in het kader van de Wet natuurbescherming.

6.6 Schaduw van bomen
Een rij volwassen bomen op de grens van de achtertuin zou veel (zon)licht uit de tuin en het huis wegnemen. Dit plan is daarmee in strijd met de richtlijnen van RIVM 'Gezonde woningbouw'. Deze richtlijnen gaan er vanuit dat gezondheid van mensen niet alleen bepaald wordt door gedrag van mensen, maar dat de fysieke omgeving van mensen mede van invloed kan zijn op hun gezondheid. En dat er daarom bij voorbaat bij bouwplannen rekening gehouden moet worden met o.a. licht/zonlicht. De rijen huizen van Engelsholm 5 t/m 13 en 103 t/m 115 zijn niet zongericht gebouwd. De zon komt pas ver in de loop van de middag in de achtertuin en op de achtergevel. Als er ook nog een grote rij bomen met aansluitende kruinen kort op de grens aangeplant wordt, zal er geen of nauwelijks meer zon in de tuin en het huis komen. Reclamant verwijst naar het stedenbouwkundig plan Bornholm en de GGD-richtlijn 'gezonde woningbouw' waaruit zou blijken dat zonlichttoetreding essentieel is ten behoeve van gezondheid en/of efficiënte energiebenutting.

Reclamant wijst erop dat aangeplante volwassen bomen in de eerste jaren extra risico geven op omvallen of omwaaien. Bij storm is er geluidhinder. In de bomen gaan vogels zitten, die voor vuiligheid op de geparkeerde auto's zorgen. Daardoor zullen mensen misschien andere parkeerplaatsen zoeken, mogelijk in de naburige wijk Engelsholm met de nodige overlast. Ook zullen auto's vaker gewassen moeten worden, hetgeen niet bevorderlijk is voor het milieu.

Reactie
Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. Het bestemmingsplan heeft geen regeling ten aanzien van het wel of niet planten van bomen. Dat heeft het huidige bestemmingsplan ook niet. Het planten van bomen wordt niet geregeld, tenzij er dringende en noodzakelijke redenen zijn (zoals kabels en leidingen) waarom beplanting niet mogelijk zou zijn. Daar is hier geen sprake van. Wel moet voldaan worden aan de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek en mag geen sprake zijn van onrechtmatige hinder.



Het plangebied grenst niet aan de erfgrens van de woningen aan de Engelsholm, zodat een bomenrij in het plangebied niet op de erfgrens staat (zie afbeelding).

De bedoelde bomenrij ligt ten noordwesten van de woning, zodat de schaduwwerking beperkt zal zijn (vooral 's zomers bij lage ondergaande zon). In het inrichtingsplan zal bepaald worden hoeveel en welke bomen (en dus de potentiële hoogte en kruinbreedte), waar en op welke afstand van elkaar geplant zullen worden. Enige overlast van bomen (schaduw, bladeren, vogels, geluid) is geen reden om geen bomen toe te staan.

Het genoemde RIVM-rapport uit 2005 betreft een rapport vanuit één aspect (gezondheid), ziet bovendien alleen op een gezond binnenmilieu (paragraaf 1.3, doelstelling) en gaat daarom vooral in op technische bouweisen. Het rapport spreekt overigens niet over zonlichttoetreding, maar over daglichttoetreding. Het is derhalve niet geschikt om te gebruiken voor de brede belangenafweging die in het kader van een bestemmingsplan plaatsvindt.

6.7 Onduidelijkheid over ontsluiting
In het stedenbouwkundig plan Holmkwartier zijn op blz 2, 8, 14 en 23 de nieuwe plannen te bekijken in een plattegrond versie, een zij-aanzicht versie en schematische versies. Ook de maquette heeft een iets andere versie en op de info avond was weer een andere versie. Al deze plannen hebben verschillende variaties op de toegangs- en uitvalswegen van het Holmkwartier. Onduidelijk is wat nu de ontsluitingsweg wordt.

Reactie
Het stedenbouwkundige plan is de basis geweest voor verdere uitwerking van de plannen. Op blz. 2 (3D tekening), blz. 8 (stedenbouwkundige plankaart) en blz. 13 (essentiekaart over verbindingen) is een verbinding tussen het plangebied en Kruisweg te zien, maar daaruit is niet direct te concluderen dat het een auto-ontsluiting is. Op blz. 23 is wel een autoverbinding naar de Kruisweg is getekend. Bij de uitwerking is die komen te vervallen. Er is een verkeersonderzoek gedaan waarin zowel de variant met als zonder ontsluiting op de Kruisweg is onderzocht (Bijlage 10).
In dat rapport is in paragraaf 4.3 de variant onderzocht met een ontsluiting naar de Kruisweg en in paragraaf 4.4 de situatie zonder aansluiting op de Kruisweg. Die laatste variant is de uiteindelijke variant geworden. Met een directe ontsluiting naar de Kruisweg zou de kruising met het Houtwijkerveld namelijk drukker worden, terwijl omwonenden de kruising nu al als druk en onoverzichtelijk ervaren. Het verkeersonderzoek duidt daar ook op. Daarom is voor het alternatief gekozen waarbij verkeer via Skagerrak naar de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgewikkeld in plaats van via de Kruisweg. Dit zorgt ook voor een iets betere doorstroming op de gekoppelde kruising VHGlaan-Kruisweg-N201.

De bedoeling is dat er wel een verbinding komt richting Kruisweg, maar alleen voor wandel- en fietsverkeer en voor noodgevallen.
Dat blijkt onvoldoende uit paragraaf 5.14.1 uit de toelichting bij het bestemmingsplan. Dit zal worden aangepast. Bovendien zal dit worden vastgelegd in de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan.

<u>6.8 Betere ontsluiting via Kruisweg</u>
Het is volgens reclamant beter de ontsluiting via de Kruisweg te doen in plaats van via Engelsholm-Skagerrak. De oplossing via Engelsholm-Skagerrak leidt tot:
- *moeilijker contact tussen de (toekomstige) activiteiten in het Holmkwartier / Amstelring en het Winkelcentrum Skagerhof;*
- *een hoge verkeersintensiteit op Skagerrak;*
- *geluidsoverlast op woningen.*

Een looppad/bruggetje van Engelsholm naar het Holmkwartier ter hoogte van de uitrit Rosenholm zal de integratie juist bevorderen.

Reactie
Zie 6.7.
Er zal inderdaad meer verkeer over Skagerrak rijden. Dit betekent echter niet dat er sprake is van een zodanig drukke weg dat het plangebied afgesneden zou zijn van de rest van de wijk. De drukte doet zich immers vooral voor tijdens spitstijd. De verkeerstoename op Skagerrak is niet zodanig dat daardoor een bijzondere geluidstoename ontstaat. Het geluid van de 30km/uur wegen blijft binnen de wettelijke grenzen, waaruit ook blijkt dat dat voor de bestaande woningen zo zal zijn (paragraaf 5.6.2, bijlage 8 van de toelichting).

<u>6.9 Openbaar vervoer</u>
In het stedenbouwkundig plan Holmkwartier (blz. 65) staat "Ook het verplaatsen van de HOV-bushalte van R-NET naar een plek direct naast de ontwikkellocatie is het onderzoeken waard. Loopafstanden voor ouderen worden dan sterk verkleind, waardoor de mogelijkheden van OV maximaal worden benut." Dit onderdeel wordt in het plan niet uitgewerkt.
De haltes van de lijnen 300 en 340 zijn op te grote loopafstand van het Holmkwartier. Bewoners, vele bezoekers en vele werkenden van de locatie Amstelring/Bornholm ervaren de huidige bushalte van 340 als te ver weg en stappen in de auto.

Reactie
Zie 5.1.

<u>6.10 Afstand nieuwe bebouwing tot de erfgrens</u>
Reclamant vraagt zich af hoe groot de afstand is tussen zijn huis en de dichtstbijzijnde bebouwing in het plan.

Reactie
Op ruimtelijkeplannen.nl is de afstand te meten. Deze bedraagt ongeveer 23m tot de erfgrens en ongeveer 35m tot de gevel.

6.11 Planschade
Reclamant geeft aan een makelaar om een waardebepaling te vragen direct voor en direct na de bouw. Indien er verschil is zal planschade ingediend worden. Ook zal reclamant foto's maken om eventuele schade van de bouwwerkzaamheden te kunnen verhalen.

Reactie
Als er sprake is van planschade, wordt beoordeling en tegemoetkoming via een andere procedure geregeld. Een tegemoetkoming in planschade moet binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan ingediend worden. Overigens is planschade de financiële schade op basis van een vergelijking tussen twee planologische regelingen, dat is veelal een andere waardebepaling dan die een makelaar normaliter doet.
Het voorkomen en eventueel vergoeden van bouwschade ten gevolge van sloop- en bouwwerkzaamheden is de verantwoordelijkheid van de aannemer; de gemeente is daarin geen partij.

Conclusies reclamant 6:
De zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan. Paragraaf 5.14 wordt verduidelijkt.

Er is voor het alternatief gekozen waarbij verkeer via Skagerrak naar de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgewikkeld in plaats van via de Kruisweg. De bedoeling is dat er wel een verbinding komt richting Kruisweg, maar alleen voor wandel- en fietsverkeer en voor noodgevallen.

Op de verbeelding komt een aanduiding geen doorgaand verkeer of alleen voor langzaamverkeer en noodgevallen, om aan te geven dat de weg doodlopend is.

Reclamant 7
Reclamant geeft aan niet tegen het plan te zijn, maar vraagt aandacht voor de overlast tijdens de bouw.

7.1 Bouwoverlast
Er zal geluidsoverlast ontstaan bij de sloop- en bouwwerkzaamheden. Reclamant vindt dat het slaan van palen ongewenst is in verband met geluidsoverlast, schade door trillingen etc. ook omdat het over een zeer lange periode gaat en met het oog op het nieuwe werken waar een deel van de tijd thuis gewerkt wordt. Daarnaast zal er geen rust meer zijn op dagen dat men vrij is (ploegendiensten). Dit met als gevolg dat thuis ontspannen geen mogelijkheid meer is. Wat gevolgen heeft voor de gezondheid van de direct betrokken bewoners. Op de vragen die gesteld zijn (tijdens de informatiebijeenkomsten) kon geen antwoord gegeven worden omdat kosten meespelen en omdat hier nog niet over nagedacht is.

Reclamant vraagt om duidelijke communicatie over de overlast en over de bereikbaarheid. Reclamant wijst erop dat de uitwegen in de woonwijk zeer beperkt zijn.

Reactie
Op dit moment ligt het bestemmingsplan ter beoordeling voor. De genoemde onderwerpen zijn uitvoeringszaken rondom de sloop- en bouwwerkzaamheden, die niet in deze procedure aan de orde komen. Onderdeel van de (latere) vergunningverlening is een bouwveiligheidsplan. Daarin wordt o.a. ingegaan veiligheid op de wegen, aanvoerroutes, bereikbaarheid en het voorkomen van overlast voor de omgeving tijdens de bouw. Communicatie tijdens de bouw is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar en/of aannemer(s).

Conclusies reclamant 7:
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan.

Reclamant 8
8.1 Bouwhoogte
Reclamant maakt bezwaar tegen de hoogte van het aantal woonlagen van de hoogbouw in het noordwest gedeelte van het plan bij de kruising Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg. Het heeft een enorme impact op de bestaande bebouwing in de omliggende omgeving. Een alternatief van max 6 woonlagen past beter in de

woonomgeving. Reclamant heeft foto's toegevoegd van twee situaties die beter zijn; Hoofdweg / Van Heuven Goedhartlaan en Haja van Soomerensingel / van Heuven Goedhartlaan.

Reactie
Zie 1.4.
De impact op de omgeving is beperkt, omdat de afstand tot bestaande bebouwing groot is. De dichtstbijzijnde woning aan het Houtwijkerveld (achterzijde Kruisweg) ligt op ongeveer 125m. afstand, waarbij tussen de woning en het bouwplan de Kruisweg en de groenstrook liggen. De dichtstbijzijnde woning aan de Musholm ligt op ongeveer 90m. afstand, waarbij de van Heuven Goedhartlaan tussen de woning en het bouwplan in ligt.
De woning van reclamant ligt op ongeveer 240m. afstand.



<u>8.2 Verkeersplan</u>
Reclamant maakt bezwaar tegen het verkeersplan. Reclamant maakt zich zorgen over het kruispunt Kruisweg / Van Heuven Goedhartlaan in verband met verkeersopstoppingen en -veiligheid. Is er rekening gehouden met de extra bezoekers, voorzieningen en woningen?

Reactie
Voor dit plan is een verkeerskundig onderzoek gedaan. Dit is bijlage10 bij de toelichting. Hieruit blijkt dat de wegen en de kruispunten de extra verkeersbewegingen aankunnen. Wel moeten er enige aanpassingen aan de weginrichting gedaan worden, waaronder het vergroten van de voorsorteerstrook voor rechtsafslaand verkeer op de Skagerrak.

Conclusies reclamant 8:
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de toelichting op bestemmingsplan.

C. (Ambtshalve) wijzigingen
In het bestemmingsplan zijn diverse (ambtshalve) wijzigingen doorgevoerd. Hieronder zijn deze vermeld. Correcties van verwijzingen, typfouten, nummeringen en dergelijke ondergeschikte aanpassingen zijn niet vermeld.

<u>Toelichting en bijlagen</u>
Paragraaf 5.5.2 en 5.5.3
Toelichting: actualisatie stikstofonderzoek.

Paragraaf 5.12.2 is aangevuld.
Toelichting: Toegevoegd is de vermelding van het besluit van het college.

Paragraaf 5.13.1 is aangevuld met een de uiteenzetting van een geluidsonderzoek uit oktober 2022, in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden vastgesteld of ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen geen ontoelaatbare geluidhinder ontstaat door de activiteiten van de nabij gelegen inrichting.
Paragraaf 5.13.2 geeft de conclusie van het geluidsonderzoek. Een ruimtelijke inpassing wordt mogelijk geacht en er is ter plaatse van de omliggende bestaande en nieuwe woningen sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.
Toelichting: naar aanleiding van zienswijze 5.

Paragraaf 5.14.1 is aangepast, er wordt definitief voor het alternatief gekozen waarbij verkeer via Skagerrak naar de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgewikkeld in plaats van via de Kruisweg. De bedoeling is dat er wel een verbinding komt richting Kruisweg, maar alleen voor wandel- en fietsverkeer en voor noodgevallen.

Toelichting: naar aanleiding van zienswijze 6.

Paragraaf 5.15.1 is aangepast, in deze paragraaf is het Waterbeheerplan 6 opgenomen.
Paragraaf 5.15.2 is aangepast, de mogelijkheid om gebruik te maken van een positief saldo op een BRC (Berging Rekening Courant) is geschrapt.

Toelichting: naar aanleiding van de zienswijze van het hoogheemraadschap.

Paragraaf 6.2.3 is toegevoegd.

Toelichting: Een verslag van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

Paragraaf 7.3.1 is aangepast. De toevoeging van de steiger en functieaanduiding specifieke vorm van verkeer-1 zijn beschreven.

Toelichting: deze bijzondere aanduidingen worden expliciet benoemd.

<u>Bijlagen bij de toelichting</u>
De volgende bijlagen zijn geactualiseerd/toegevoegd:
Bijlage 7 stikstof
Bijlage 10 onderzoek naar geluidsemmissie d.d. 24-10-2022
Bijlage 15 besluit hogere waarde

<u>Regels</u>
vet is nieuwe tekst, ~~doorgehaald~~ is verwijderde tekst

Artikel 3 Groen en artikel 6 Water zijn gewijzigd. In artikel 3.1 onder j en in artikel 6.1 onder i wordt toegevoegd:

vlonders en steigers.

In artikel 3.2.2 wordt toegevoegd:

b. het bouwen van vlonders en steigers is niet toegestaan, uitgezonderd ter plaatse van de functieaanduiding 'steiger' met dien verstande dat het totale maximum gebouwd oppervlak vlonders en steigers binnen de aanduidingsvlakken in de bestemmingen 'Groen' en 'Water' niet groter mag zijn dan 25 m2.

in artikel 6.2.2 onder b wordt toegevoegd:

het bouwen van vlonders en steigers in het water is niet toegestaan**, uitgezonderd ter plaatse van de functieaanduiding 'steiger' met dien verstande dat het totale maximum gebouwd oppervlak vlonders en steigers binnen de aanduidingsvlakken in de bestemmingen 'Groen' en 'Water' niet groter mag zijn dan 25 m2.**

Toelichting: hiermee wordt op één locatie een steiger mogelijk gemaakt.

Artikel 5 Verkeer is gewijzigd. In artikel 5.3 wordt toegevoegd:

a. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' zijn geen andere verkeersvoorzieningen voor gemotoriseerd verkeer naar de Kruisweg toegestaan dan een calamiteitenontsluiting.

<u>Verbeelding</u>
De aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding-steiger’ is toegevoegd in de bestemmingen Groen en Water.

Toelichting: Binnen water zijn geen steigers toegestaan. Op één locatie is echter wel wenselijk een steiger toe te staan. Deze steiger was al bij het ontwerp voorzien, maar was niet in de verbeelding opgenomen.



De functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' is toegevoegd in de bestemming Verkeer.

Toelichting: Hierdoor wordt juridisch geborgd dat de nieuwe weg doodlopend is voor doorgaand verkeer.

