Nota zienswijzen bestemmingsplan Kottenseweg 18 tot 20 en Wooldseweg 13-II

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Kottenseweg 18 tot 20 en Wooldseweg 13-II’ (NL.IMRO.0294.BP2103KOKOTTENSE16-OW01) heeft van 23 maart 2022 tot en met 3 mei 2022 ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van vijf grondgebonden woningen mogelijk.

Tijdens deze inzageperiode zijn twee zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend. In deze ‘Nota zienswijzen bestemmingsplan Kottenseweg 18 tot 20 en Wooldseweg 13-II’ zijn de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een antwoord.

Samenvatting zienswijzen en beantwoording

Zienswijze 1

Indiener Zienswijze
Bewoner Kottenseweg 37

Samenvatting zienswijze

a. Indiener stelt dat in het Akoestisch onderzoek de realisatie van 6 woningen als uitgangspunt is genomen aan de Kottenseweg. Op de informatieavond is het definitief ontwerp gedeeld waarin maar 4 woningen aan de Kottenseweg wordt gerealiseerd. Indiener vraagt de gemeente waarom er in de berekening van het geluidsonderzoek andere aantal woningen als uitgangspunt is genomen dan er werkelijk gerealiseerd gaan worden. Indiener stelt dat de gedraging van het geluid en de waarden hierdoor anders kunnen uitvallen. Daarnaast vraagt indiener zich af of er in de berekening is meegenomen wat de belasting op de gevel van indiener zal zijn wanneer auto's aan de overkant gaan bewegen.
b. Indiener stelt dat de Kottenseweg een drukke ontsluitingsweg is en dat die in de huidige samenstelling niet is ingericht om een in een bocht een uitrit te hebben. Deze uitrit wordt sinds 1999 niet meer actief gebruikt. Meerdere voertuigen zullen straks de uitrit gebruiken met alle verkeersdrukte die dat met zich meebreng. Er is geen rekening gehouden met de veiligheid waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Indiener hoopt dat de gemeente hierover wil meedenken.
c. Indiener stelt dat de uitrit precies tegenover zijn woning is gesitueerd. Meerdere auto's zullen deze uitrit met dimlicht gebruiken waardoor de woonkamer wordt verlicht. Indiener geeft aan dat zijn woongenot zal worden aangetast en is er ondanks een toelichting van de gemeente er niet zeker van of hij hier hinder van zal ondervinden. Indiener geeft aan dat de gemeente de bestemming wijzigt van industrie naar wonen en dat de uitrit die al jaren niet actief wordt gebruikt in een klap een dagelijks gebruikte weg zal worden. Indiener vindt een ontsluiting aan de Wooldseweg een betere optie en wil dat de uitrit aan die zijde van het plangebied komt. Het verkeer aan de Wooldseweg is beter ingericht op een uitrit en tevens ligt er aan de overkant een bos waardoor niemand hinder zal ondervinden.
d. Indiener stelt dat het bestemmingsplan een factor 2.5 parkeerplek per woning gebruikt waar ook aan wordt voldaan. Maar er wordt geen rekening gehouden met andere vervoersmiddelen zoals campers die senioren vaak wel in bezit hebben. Indiener stelt dat zodra alle bewoners van de Kottenseweg thuis zijn en de auto geparkeerd hebben geen ruimte is voor extra voertuigen. De rekenfactor 2,5 is daarmee niet haalbaar ook als er bezoek of thuishulp komt.
e. Indiener stelt dat de gemeente Winterswijk het doel heeft om groener te worden en de inwoners stimuleert om stoeptegels te verwijderen en daar zelfs subsidie voor geeft. Indiener vraagt zich af hoe het kan dat een mooi stuk natuur wordt versteend en onderstreept tegenstrijdigheid. Tevens geeft indiener aan dat zij de woning in 1999 hebben gekocht met het uitzicht op een vrij perceel en met bos op de achtergrond en wil dat graag behouden.

Reactie

a. In het akoestisch onderzoek naar wegverkeerlawaai is inderdaad voor de Kottenseweg zes woningen als uitgangspunt genomen. Het plan was qua woningaantallen nog niet definitief na de principemedewerking. Wel was er in het in principebesluit een bandbreedte bekend, namelijk niet meer dan zes woningen aan de Kottenseweg zijde. De aantallen moesten voor het opstellen van een bestemmingsplan wel definitief zijn. Uiteindelijk hebben initiatiefnemers gekozen voor vier woningen aan de Kottenseweg zijde en één vrijstaande woning aan de Wooldseweg zijde. Dat er vier woningen aan de kant van de Kottenseweg zijde worden gerealiseerd in plaats van zes woningen heeft akoestisch geen negatieve gevolgen. Alleen de

vrijstaande woning direct aan de Kottenseweg (in het lint) en de vrijstaande woning aan de Wooldseweg voldoen niet aan de voorkeurswaarde. Dat verandert niet bij minder woningen. Het verkeer afkomstig van de nieuw te bouwen heeft geen invloed op de gevel van de woning van indiener (Kottenseweg 37). Maatgevend voor de gevelbelasting is en blijft het verkeer op de Kottenseweg.

b. Er is sprake van een bestaande uitrit die wordt verlegd en verbreed. Door de nieuwe toegangsweg worden 4 woningen ontsloten. Volgens publicatie 381 van C.R.O.W blijkt dat het aantal verkeersbeweging per woning gemiddeld tussen de 7,8 en 8,2 per dag ligt. Uitgaande van de hoogste waarde, resulteert dit voor de 4 woningen aan de nieuwe toegangsweg in 33 verkeersbewegingen per dag. Dit betekent dat er gemiddeld circa 16 auto's per dag de toegangsweg in rijden en 16 auto's de weg uit. De uitrit is in een buitenbocht gesitueerd, waardoor het zicht op de Kottenseweg optimaal is. Vanuit verkeersveiligheid is dit acceptabel.

c. Om aan de wens van indiener tegemoet te komen om lichthinder van inschijnende koplampen beter in beeld te brengen, is er onderzoek gedaan door een adviesbureau naar eventuele lichthinder van inschijnende koplampen op de gevel van de Kottenseweg 37. Het onderzoek "Kottenseweg 18-20 Winterswijk" van Goudappel concludeert dat de kans uitermate klein is dat autoverkeer vanaf de nieuwe uitrit zal leiden tot lichthinder in de woning Kottenseweg 37. De hoogte van de vensters ten opzichte van de straat in combinatie met de hoogteligging van het plangebied maakt het onwaarschijnlijk dat de dimlichtbundel van auto's in de woning schijnt. Het aantal keer dat dit kan gebeuren is bovendien beperkt, gemiddeld zijn er twee auto's die gedurende de avondperiode vanuit de nieuwe uitrit richting de Kottenseweg rijden. Mocht indiener naar eigen beleving toch hinder ervaren dan staat de weg open om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade in te dienen. Verder zijn zowel de Kottenseweg als de Wooldseweg wegen met een hoge verkeersintensiteit. Voor ontsluiting aan de Kottenseweg is gekozen omdat dit tot een stedenbouwkundige verkaveling leidt waarbij ook de bestaande woning Kottenseweg 28 een logische onderdeel van het plan uitmaakt.

d. In het plan is ruimte voor 5 nieuwe woningen. De parkeernorm voor vrijstaande woningen is 2,3 parkeerplaatsen per woning. Deze norm is opgenomen in het facet bestemmingsplan parkeren Winterswijk. In deze norm is zowel het parkeren voor de bewoners als bezoekers inbegrepen. Voor de woningen zijn in totaal 2,3 x 5 = 11,5 parkeerplaatsen nodig. Daarnaast verdwijnt er door de bredere uitrit 1 'officiële' openbare parkeerplaats langs de Kottenseweg. In totaal dient zodoende ruimte te worden gerealiseerd voor 12,5 p.p.
Een groot deel van het parkeren vindt plaats op eigen terrein. Bij elke woning is ruimte voor 2 parkeerplaatsen. Op eigen terrein zijn er dan 10 p.p. Daarnaast is er langs de nieuwe toegangsweg in het openbare gebied ruimte voor circa 5 auto's. In totaal is er in het plan parkeerruimte voor 15 auto's. Dit betekent dat er vanuit de norm geredeneerd 2,5 parkeerplekken bij komen. Er is daarmee voldoende parkeerruimte in het plan. Het aantal openbare parkeerplaatsen neemt met 5 (nieuw) – 1 (bestaand) = 4 p.p. toe. Van deze parkeerplaatsen kunnen overigens ook buurtbewoners gebruik maken. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van de gemeenten. Deze kencijfers zijn landelijk en juridisch geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen. Dat senioren een camper bezitten is een aanname van indiener en mist feitelijke grondslag. De kencijfers en parkeernormen houden ook rekening met bezoekers en dus ook thuishulp. Er worden meer parkeerplekken gerealiseerd dan dat de norm voorschrijft. De situatie aan de Kottenseweg betreft bestaande situatie en beslaat niet op deze planontwikkeling.

e. Het plangebied betreft deels een braakliggend terrein met een woonbestemming in tegenstelling tot natuur zoals indiener aangeeft. Het is aanneembaar dat binnen een woonbestemming in de bebouwde kom woningen kunnen worden gerealiseerd. Dit strookt ook met het gemeentelijke beleidskader, namelijk inbreiding voor uitbreiding. Tevens wordt een wadi aangelegd die de bestemming 'groen' krijgt. In dit plan is ook rekening gehouden met vergroening en waterafvoer. De Wooldseweg zijde heeft een bedrijfsbestemming en daar wordt een bedrijfshal gesloopt en verharding verwijderd. Er komt minder bebouwing terug wat de ruimtelijke kwaliteit in dat gebied ten goede komt. In Nederland is er geen recht op een blijvend

vrij uitzicht. De te realiseren woningen hebben een goothoogte van maximaal 4 meter en een nokhoogte van 8 meter en staan op 19 meter afstand van de voorgevel van de woning van indiener. Dit is ruim voldoende in de bebouwde kom en stedenbouwkundig acceptabel. Mocht indiener toch hinder en waardevermindering ervaren dan kan men zich berusten op een planschadeclaim.

Gevolgen voor het vast te stellen bestemmingsplan
Punt c leidt tot aanpassing in de toelichting. Het onderzoek naar lichthinder van inschijnende koplampen op de gevel van Kottenseweg 37 wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting. Tevens wordt een paragraaf opgenomen in de toelichting waarin de conclusie van het rapport wordt gedeeld.

Zienswijze 2

Indiener Zienswijze
Bewoner Kottenseweg 22

Samenvatting zienswijze

a. Indiener stelt dat in het Akoestisch onderzoek de realisatie van 6 woningen als uitgangspunt is genomen aan de Kottenseweg. Op de informatieavond is het definitief ontwerp gedeeld waarin maar 4 woningen aan de Kottenseweg wordt gerealiseerd. Indiener vraagt de gemeente waarom er in de berekening van het geluidsonderzoek andere aantal woningen als uitgangspunt is genomen dan er werkelijk gerealiseerd gaan worden. Indiener stelt dat de berekening en de werkelijke geluidsdruk aanmerkelijk anders zal uitvallen dan al is berekend.
b. Indiener stelt dat het bestemmingsplan een factor 2.5 parkeerplaatsen per woning gebruikt waar ook aan wordt voldaan. Indiener geeft aan dat bezoekers niet worden meegenomen in het verhaal en vraagt hoe het plan daaraan gaat voldoen.
c. Indiener geeft aan dat de huidige mogelijkheden tot parkeren langs de Kottenseweg zeer beperkt zijn en dat er met het plan twee parkeerplaatsen worden opgeofferd om een inrit te realiseren. Hierdoor neemt de parkeerdruk toe. Indiener vraagt of dit met de beleidsregel Parkeren Winterswijk van het facetbestemmingsplan parkeren strookt.
d. Indiener vraagt of het wellicht mogelijk is om twee parkeerplaatsen te realiseren aansluitend aan het plangebied welke direct aan de woning van indiener grenst en in eigendom is, zodat men hier kan parkeren. Bij afwijzing verwacht indiener een deugdelijke onderbouwing hoe de gemeente denkt dat de weg genomen parkeergelegenheid te willen compenseren.
e. Indiener geeft aan dat men in overleg met de huidige eigenaren van het plangebied toegang tot het perceel konden krijgen om op deze manier de rode beuk (in eigen tuin) te onderhouden en snoeien. Indiener vraagt of dit nog wel mogelijk is aangezien er een wadi is voorzien. Indiener geeft aan dat de gemeente een kap aanvraag heeft afgewezen en de gemeente indirect aansprakelijk is voor eventuele gevolgschade indien er geen rekening wordt gehouden met deze situatie als de boom valt of scheurt.
f. Indiener geeft aan dat ment nu geniet van de privacy recht langs de tuin. Door de bouw van woningen hebben de toekomstige bewoners zicht in de tuin. Indiener is hier niet van gediend en vind opgeschoten begroeiing niet wenselijk gezien de beperkte bezonning en vraagt hoe de gemeente om gaat met het inleveren van privacy.

Reactie

a. In het akoestisch onderzoek naar wegverkeerlawaai is inderdaad voor de Kottenseweg zes woningen als uitgangspunt genomen. Het plan was qua woningaantallen nog niet definitief na de principemedewerking. Wel was er in het in principebesluit een bandbreedte bekend, namelijk niet meer dan zes woningen aan de Kottenseweg zijde. De aantallen moesten voor

het opstellen van een bestemmingsplan wel definitief zijn. Uiteindelijk hebben initiatiefnemers gekozen voor vier woningen aan de Kottenseweg zijde en één vrijstaande woning aan de Wooldseweg zijde. Dat er vier woningen aan de kant van de Kottenseweg zijde worden gerealiseerd in plaats van zes woningen heeft akoestisch geen negatieve gevolgen. Alleen de vrijstaande woning direct aan de Kottenseweg (in het lint) en de vrijstaande woning aan de Wooldseweg voldoen niet aan de voorkeurswaarde. Dat verandert niet bij minder woningen. Maatgevend voor de gevelbelasting is en blijft het verkeer op de Kottenseweg.

b. Zie onder zienswijze 1 punt d.
c. Zoals onder punt d van zienswijze 1 al aangegeven worden er meer parkeerplekken gerealiseerd dan dat de norm voorschrijft en onder de streep komen er 2,5 parkeerplekken vanuit de norm geredeneerd. Gekeken naar openbare parkeerplekken komen er 4 bij. De huidige situatie aan de Kottenseweg betreft bestaande situatie en beslaat niet op deze planontwikkeling. Voor deze planontwikkeling wordt er ruimschoots voldaan aan de norm. Nogmaals wordt er 1 officiële openbare parkeerplek opgeofferd en komen er 5 parkeerplekken in het openbaar gebied voor terug.
d. Het realiseren van parkeerruimte naast de woning komt het plan niet ten goede. De doorkijk vanuit de Kottenseweg naar het te creëren hofje (nieuwe woningen) is in de beoogde situatie al niet al te groot en wordt tegelijkertijd bij aanleg van twee parkeerplaatsen en eventueel verkoop van deze gronden (circa 3 meter) nog verder versmalt. Dit gaat ten koste van het groen en de beleving ervan. Wat betreft de weg genomen parkeerplek wordt verwezen naar de reactie onder punt c. Er komen voldoende openbare parkeerplekken terug in het openbaar gebied en tijdens de uitvoering mag indiener meedenken over de inrichting van deze parkeerplekken. Er is ruimte voor overleg en meedenken in de uitvoeringsprocedure waarin de definitieve inrichting van het openbaar gebied aan de orde komt.
e. In principe is het mogelijk dat indiener bij de tuin kan komen om de rode beuk te onderhouden, omdat er ook een talud is voorzien op de gronden met een groen bestemming waar ook de wadi wordt aangelegd. Maar het is ook mede afhankelijk met welk materiaal indiener er bij wil komen. Een hoogwerker zal er niet zomaar bij kunnen. Er is daarom met indiener daarover op locatie gesproken over de mogelijkheden. Er is aangegeven dat het onderhoud met een rupsvoertuig vanuit de wadi kan plaatsvinden, omdat onderhoud van de boom gemiddeld eens in de vijf jaar gebeurd. Echter gaat het hier om de vraag of gronden (na realisatie plan openbare ruimte) mogen worden gebruikt om bij de boom te kunnen komen. Dit beslaat niet op het bestemmingsplan. Toch is aangegeven dat de gemeente er positief tegenover staat en ook wel nadere afspraken hierover wil maken na de bestemmingsplanprocedure in dus in de uitvoeringsfase.
f. In Nederland is er geen recht op een blijvend vrij uitzicht. De 4 nieuw te realiseren woningen langs de nieuwe ontsluitingsweg hebben een goothoogte van maximaal 4 meter en een nokhoogte van maximaal 8 meter. De nieuwe woningen staan op 20 tot 32 meter afstand van de zijkant van de tuin van indiener. In een stedelijke omgeving is dit een normale afstand en stedenbouwkundig acceptabel. De bestaande omliggende woningen liggen op kleinere afstand en hebben nu ook uitzicht op de tuin. Mocht indiener toch hinder en waardevermindering ervaren dan kan men zich berusten op een verzoek tot planschade. Tevens is indiener meegedeeld dat de definitieve inrichting van de openbare ruimte en dus bomen nog moet worden uitgewerkt. Dit is net als onder punt f een uitvoeringsopgave waar indiener aan mag meedenken in een nader overleg ten tijde van de uitvoeringsfase. De gemeente is daarover bereid mee te denken met indiener.

Gevolgen voor het vast te stellen bestemmingsplan
Geen.