

Bestemmingsplan "Herontwikkeling Bloemschevaert" -zienswijzenbehandeling

1. Algemeen

Het ontwerp bestemmingsplan "Bloemschevaert", heeft met ingang van 28 november 2011 gedurende 6 weken ter inzage gelegen, nadat hiervan op 25 en 27 november 2011 op de wettelijk voorgeschreven wijze kennis is gegeven.

Naar aanleiding van dit ontwerp-bestemmingsplan zijn in totaal 2 brieven binnengekomen met een daarin verwoorde zienswijze. De naam- en adresgegevens van belanghebbenden worden hieronder vermeld:

1. Ir. Ing. T.A.C.M. van Thoor en W.D.A.M. van Thoor-Verhulst
Diamantdijk 383
4706 HM Roosendaal
2. S. van den Berg
Carneoldijk 79
4706 EM Roosendaal

2. Termijnstelling

De termijn voor het indienen van zienswijzen liep af op maandag 9 januari 2012.

Alle hierop betrekking hebbende brieven zijn gelet op de ontvangstdata binnen de hier bedoelde termijn ingekomen, zodat belanghebbenden tijdig van hun zienswijzen hebben doen blijken. Na de hier bedoelde termijn is door reclamant 1 een aanvulling/correctie en aanvulling ingediend.

3. Behandeling zienswijzen

Bij de verdere behandeling van de ingekomen zienswijzen is ervoor gekozen om per zienswijze afzonderlijk steeds na een korte weergave van de geleverde inbreng een gemeentelijke reactie te geven met een daarbij behorende conclusie naar aanleiding van wat naar voren is gebracht en de consequenties voor het bestemmingsplan.

Opgemerkt wordt nog dat voorzover hierna niet uitdrukkelijk met zoveel woorden wordt ingegaan op wat in de verschillende zienswijzen is vermeld, daarbij wel geldt dat alle naar voren gebrachte zienswijzen integraal zijn betrokken bij de beoordeling, welke heeft plaatsgevonden in het kader van de vaststellingsprocedure van het onderhavige bestemmingsplan.

(NB: De zienswijzen zijn onderstaand van een nummervolgorde voorzien volgens het onder 1. vermelde overzicht.)

3.1. Ir. Ing. T.A.C.M. van Thoor en W.D.A.M. van Thoor-Verhulst

Zienswijze:

Heeft betrekking op onder andere het gebrek aan communicatie en dat het een plan betreft waar reeds vaste afspraken zijn gemaakt. De aanwezige stedenbouwkundige kwaliteit gaat verloren, waarbij niet is gekeken naar alternatieven. Er wordt gehandeld in strijd met het eigen waterplan, waarbij gesteld wordt dat alsnog een aantal verbeteringen kan worden doorgevoerd. In het ontwerpbestemmingsplan wordt het realiseren van 100 extra koop- en huurwoningen niet (cijfermatig) onderbouwd en de gevolgen m.b.t. de woningvoorraad niet duidelijk gemaakt. De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen keerlus, welke aansluit op de Diamantdijk, wordt niet nodig geacht, omdat de bevoorrading ook via de Covelijndijk mogelijk is. De inrichting van het parkeerterrein, alsmede de gehele locatie, heeft wind- en geluidhinder tot gevolg. Dit is niet onderzocht, hoewel dit zou zijn toegezegd. Melding wordt gemaakt van het feit dat een verzoek om planschade zal worden ingediend.

In de aanvulling/correctie wordt gesteld dat het niet opnemen van de straalpaden, zoals deze wel zijn opgenomen in het bestemmingsplan Kortendijk, een omissie is. Door het opnemen van straalpaden wordt de maximale bouwhoogte beperkt.

In de aanvulling wordt voornamelijk ingegaan op de route voor het bouwverkeer. Daarnaast wordt gesteld dat het huidige ontwerpbestemmingsplan de mogelijkheid bevat om over de dijkwetering een overbrugging mogelijk te maken. Verzocht wordt om deze mogelijkheid te schrappen. Tenslotte wordt verzocht om op de grens van het parkeerterrein en het openbaar groen minimaal een bouwwerk, geen gebouw zijnde, toe te staan van 2.50m hoogte over de volledige breedte van het parkeerterrein.

Tijdens de hoorzitting is door reclamant het voorstel gedaan het gehele plan te verschuiven.

Reactie:

Met ingang van 5 juli 2010 heeft het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de gemeentelijke inspraakverordening 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn is op 20 juli 2010 een inloopavond georganiseerd voor bewoners en omwonenden, waarbij de eerste plannen kenbaar zijn gemaakt. In het inspraakrapport is aangegeven dat gemaakte afspraken tussen gemeente en initiatiefnemer destijds publiek kenbaar zijn gemaakt. Dit is als zodanig gebeurd op de informatieavonden, welke zijn gehouden sinds de plannen bekend zijn geworden. Reeds op 26 maart 2009, maar ook 20 mei 2010 en 16 februari 2012 is een informatieavond georganiseerd. Conform de Wet ruimtelijke ordening heeft de publicatie plaatsgevonden van de op 29 november gesloten anterieure overeenkomst tussen de gemeente en Stichting AlleeWonen. De zakelijke beschrijving heeft met ingang van 12 december 2011 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Als gevolg van het bepaalde in artikel 8.3 van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen het besluit tot het aangaan van deze overeenkomst geen bezwaar of beroep worden ingesteld.

Het programma omvat meer woningen en parkeerplaatsen dan het huidige aantal, waarbij tevens de nieuwe woningen groter van oppervlak zullen zijn dan de bestaande. Het aantal woningen in het complex Bloemschevaert is reeds in de woningbouwprogrammering 2004-2010 opgenomen en bij de later vastgestelde voortgangsrapportage in 2008 qua aantallen aangepast.

Roosendaal kent, ondanks stagnerende markt, nog steeds een tekort aan nieuwe woningen. Als wordt uitgegaan van de prognose van 1-1-2020 van de Provincie, dan zou de gemeente per 1-1-2010 een opgave hebben van 2465 woningen (gemiddeld 246 woningen per jaar). Er is dus sprake van een groeiende woningvoorraad welke doorzet tot circa 2030. Er is dus sprake van groei, maar door de crisis is deze de afgelopen jaren achtergebleven. De gemeente realiseert de woningen grotendeels door middel van inbreiding (Rijksopgave). Daarnaast is in dit programma vastgelegd dat de bestaande groene lobben gehandhaafd moeten blijven. Duidelijk is dat met het handhaven van de huidige bouwhoogte van één bouwlaag deze doelen niet bereikt kunnen worden. Er is dan ook de logische keuze gemaakt voor een grotere bouwhoogte en deels parkeren onder de bebouwing. Door een groot deel van het resterende parkeren op maaiveldniveau in het hart van het plan te situeren blijven de groene lobben gespaard. De hogere bouwblokken in vier lagen komen in het hart van het plan te liggen, de lagere aan de rand. Met de keuze voor de watervilla's (3,5 bouwlaag) wordt een zekere mate van transparantie gerealiseerd en een doorgaand bouwblok langs de beek voorkomen, hier doet de half verdiepte parkeervoorziening niets aan af.

Door de toenemende vergrijzing in de samenleving is er meer behoefte aan (zorg)woningen, die in de directe nabijheid zijn voorzien in afdoende voorzieningen en bijbehorende zorg. De gemeente heeft in haar beleid, dat is vastgelegd in het "Masterplan wonen welzijn en zorg 2004-2015", aangegeven dat de omgeving Bloemschevaart en Dijkcentrum onderdeel zijn van een te ontwikkelen woonservice zone voor de wijk Kortendijk. Dit beleidsbesluit biedt voor de wijk uitgangspunten, voor het realiseren van een woonservicezone. Het aantal woningen in relatie tot voldoende draagvlak van velerlei voorzieningen is daarbij van groot belang.

Door de veranderde stedenbouwkundige opzet is gekozen voor een uitbreiding van het aantal woningen op de plaatsen waar nu reeds bebouwing aanwezig is. De bebouwing wordt hoofdzakelijk geconcentreerd op de bestaande locaties. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is en blijft dat de woningen voor het overgrote deel worden gerealiseerd als sociale woningbouw. Gelet op dit punt en de argumenten ten aanzien van het sparen van openbaar groen en optimaal woon- en leefklimaat is gekozen voor een geconcentreerde parkeeroplossing op maaiveld. Betaalbaarheid en sparen van onnodige verhardingen vormen de hoofdaanleidingen van het voorliggende ontwerp. Belangrijk daarbij is dat binnen de dan op te richten woonblokken een aangenaam binnenklimaat wordt gerealiseerd. Een besloten groene binnentuin met een extra verharding voor parkeren doet geen recht aan een goede woonomgeving. Het plan heeft juist als uitgangspunt de bebouwing binnen een passende maat en schaal te concentreren op de huidige bebouwingsclusters.

Op de plaats van de huidige hoogbouw wordt de nieuwbouw deels hoger, maar ook veel smaller. De omvang van het complex waar de hoogbouw deel vanuit maakt neemt in oppervlakte weliswaar toe, maar de absolute bouwhoogte wordt slechts op een beperkt gedeelte verhoogd, zodanig dat de omgeving daar het minste last van heeft. Schaduwwerking van de hogere gebouwdelen zal vallen op het verhardingsvlak van parkeren en het voorplein.

De bestaande bebouwing bestaat voornamelijk uit 5 bouwlagen met kap en voor een klein deel uit 6 bouwlagen met kap en het blok heeft een lengte van ca. 70 meter. Het hoogste bouwdeel in het voorontwerp heeft weliswaar een hoogte van maximaal 8 lagen, maar de lengte is beperkt tot ca. 30 meter. Hiermee is het verschil tussen de huidige en de toekomstige „hoogbouw” in proportie gebracht. Dit hoogste bouwdeel bevindt zich overigens op een afstand van ca. 80 meter vanaf de watergang en ca. 120 meter vanaf de bestaande bebouwing aan de Diamantdijk.

Bovenstaande vraagt, samen met de uit de demografie noodzakelijke verdichting, om een geconcentreerde oplossing van het parkeren. Ook hier is het uitgangspunt dat het huidige systeem van het geconcentreerde parkeren wordt uitgebouwd en verfraaid binnen een sterk ruimtelijke eenheid. Deze eenheid zal zeer ruim worden voorzien van bomen en hagen en langs de randen zullen lage verlichtingsmasten het terrein omzomen. Ten aanzien van de verlichting is gekozen voor kleinschalige masten om overlast voor direct omwonenden te voorkomen. De verlichting zal zich concentreren op die vlakken, die gezien vanuit de onderzijde van de geprojecteerde bomen verlicht moet worden. Onnodige verlichting en aantasting van de woonomgeving in termen van lichtoverlast wordt voorkomen. De inrichting van het bovengronds parkeren is hoofdzakelijk op 200m afstand geprojecteerd van de woning van reclamant. Door een zorgvuldige detaillering van het groen (dikte en hoogte alsook groenblijvend in de winter) zal voor een groot gedeelte aan de bezwaren tegemoet worden gekomen. Het uitzicht vanuit de woning wordt voornamelijk bepaald door de bebouwing van het hoofdgebouw en de geprojecteerde watervilla's. Daartussen ligt een door hagen omzoomd parkeerterrein dat op de plek van waaruit de woning zicht is op de parkeerplaats, bestaat uit een beperkt aantal parkeerplaatsen, die zijn gerelateerd aan het hoofdgebouw. Om de geschetste overlast te voorkomen verzoekt reclamant in de aanvulling op de zienswijze (3 februari 2012) in het bestemmingsplan te regelen dat op de grens van het parkeerterrein en het openbaar groen een bouwwerk, geen gebouw zijnde van minimaal 2.50m hoogte wordt toegestaan. Reeds in de planregels voor zowel de bestemming "Groen" als "Verkeer" is het mogelijk om een dergelijk bouwwerk, niet zijnde een erfafscheiding, op te richten van maximaal 15m hoogte. In overleg met de ontwikkelaar en gemeente kan worden bezien hoe deze kan worden vormgegeven.

Reclamant stelt dat de zichtlocatie volledig te niet wordt gedaan in plaats van deze te benutten. Het belang van een goede ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente Roosendaal heeft in dit kader zwaarder gewogen dan een mogelijk behoud van de aanwezige kwaliteit.

De keerlus vanuit de Diamantdijk zal worden afgesloten met een slagboom en zodoende alleen toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer, zijnde nooddiensten, bevoorradingsverkeer en taxi's om bezoekers voor het wijkrestaurant te brengen en te halen. De slagboom zal bediend worden door personeel van de Bloemschevaart waardoor de controle op gebruik groot is. Hoewel de keerlus is bestemd als "Verkeer" wordt nadrukkelijk gesteld dat de keerlus niet voor andere verkeersdoeleinden bestemd is en de reële verwachting, op grond van deze beperking, is dan ook dat dit geen verkeersproblemen zal opleveren op de Diamantdijk.

De huidige bestemmingen "Groen", "Verkeer" en "Water" moeten worden gezien als standaardbestemmingen in gemeente Roosendaal. In deze bestemmingen is het o.a. mogelijk om voorzieningen ten behoeve van algemeen nut, voet- en fietspaden, (ontsluitings)wegen te realiseren. Dit betekent niet dat deze mogelijkheden ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. In het kader van de standaardisering van bestemmingsplannen is gekozen voor een ruimere toelatingssystematiek, die een flexibele inrichting van een terrein mogelijk maakt zonder tussenkomst van juridische en/of planologische procedures. Zowel de gemeente als de (toekomstig) eigenaar van het terrein van de Bloemschevaart zijn op dit moment geenszins van plan een ontsluitingsweg aan te leggen naast de in het bestemmingsplan opgenomen keerlus.

De afstand van de woning van reclamant tot de A58 blijft ongewijzigd. Nu het plan voorziet in hogere bouwmassa's dan de bestaande bebouwing is het niet waarschijnlijk dat hierdoor een verslechtering ontstaat van mogelijke geluidsoverlast. Juist door deze hogere bouwmassa's wordt een buffer opgericht tegen geluid, afkomstig van de A58. Reclamant stelt dat in de brief van 28 juli 2009 is toegezegd dat een onderzoek naar geluid- en windhinder zou worden uitgevoerd. Een dergelijk onderzoek dient te zijn gebaseerd op de NEN 8100 "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving" uit 2006. Deze norm kent geen wettelijke status vanuit de Wro of andersoortige regelgeving, tenzij opgenomen in een gemeentelijke verordening. Desalniettemin heeft AlleeWonen het bureau Peutz opdracht gegeven het gevraagde onderzoek te laten uitvoeren. In het rapport wordt aangegeven dat met betrekking tot de woning van reclamant geen windcomfort-problemen dan wel windgevaar-problemen te verwachten zijn.

Het stedenbouwkundig plan is, zoals reeds eerder verwoord, gebaseerd op het huidige bebouwings- en groenpatroon. De hogere bouwmassa's, die worden gerealiseerd, worden voor het overgrote deel gesitueerd op de plaatsen waar nu ook bebouwing staat. Door concentratie van verhardingen en bebouwing wordt de groenstructuur op bepaalde plekken verder uitgebouwd (noordelijke oost-west geleiding). Verder wordt het toekomstige parkeerterrein ruim voorzien van eerste orde grote bomen als compensatie voor enkele bomen die zullen verdwijnen. Per saldo zal door het bomendek langs en op het parkeerterrein het aantal bomen worden vergroot. Daarnaast neemt het bruto oppervlak van aaneengesloten groen in de noordwestelijke zone van het plangebied toe. Daarnaast zullen de binnenhoven in de huidige situatie niet worden voorzien van numerieke verharding en zullen de hoven een groen en besloten karakter krijgen.

De feitelijke openbare verlichting is in het kader van Ruimtelijke Ordening niet relevant, zoals dit reeds was opgemerkt in het inspraakrapport. Binnen de bestemmingen "Groen" en "Verkeer" is het mogelijk straatmeubilair te plaatsen, waaronder openbare verlichting valt. In het kader van de vaststellingsprocedure en/of zienswijzenbehandeling zal hier dan ook niet verder op in worden gegaan. Het staat reclamant uiteraard vrij om dit aspect met de ontwikkelaar te bespreken.

Binnen de bestemming "Groen" is het mogelijk een erfafscheiding op te richten van maximaal 2m hoogte. Planologisch is dus een basis aanwezig om grotendeels de gewenste oplossing van reclamant te realiseren. Vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt een afscheiding hoger dan 2m niet aanvaardbaar geacht. Tijdens het gesprek van 9 maart is de afspraak gemaakt dat in gezamenlijk overleg naar een binnen alle kaders passende oplossing zal worden gekeken.

De fasering van de bouw- en sloopwerkzaamheden maken geen onderdeel uit van een bestemmingsplanprocedure. Een bestemmingsplan regelt alleen zaken als verdeling van de bebouwing (inclusief maatvoering), groen en overig plangebied. Het is aan de ontwikkelaar en/of bouwer om hier beslissingen in te nemen. Hier zal dan ook niet verder op in worden gegaan.

Het voorontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan diverse overheidsinstanties en overlegpartners in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Vanuit KPN is geen reactie ontvangen, maar naar aanleiding van de zienswijze is specifiek de vraag nogmaals gesteld. De straalpaden, zoals deze in het verleden werden opgenomen, zijn komen te vervallen. KPN heeft medegedeeld dat deze geen belemmeringen meer vormen in planologische procedures. Daar vloeit uit voort dat straalpaden met beschermingszones niet meer hoeven te worden opgenomen in bestemmingplannen.

Het plan, zoals het nu voorligt, is na een zorgvuldige afweging van alle (on)mogelijkheden tot stand gekomen. In dit stadium van de procedure het gehele complex nog te verschuiven betekent dat deze afweging nogmaals moet worden gedaan. Tijdens het gesprek van 9 maart 2012 is aangegeven dat dit vanuit meerdere invalshoeken onwenselijk is en voor sommige onderdelen onmogelijk.

Conclusie: Aan de zienswijze van reclamant kan niet worden tegemoetgekomen c.q. hetgeen naar voren is gebracht geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.2. S. van den Berg

Zienswijze:

Heeft betrekking op het ontbreken van afstemming met andere recente bestemmingsplanwijzigingen, zoals het Zuidoostkwartier, commandokazerne, Moskee Burgemeester Schneiderlaan, Oostpoort en Laagveld. Tevens wordt gesteld het voorstel te grootschalig is voor de C-dijk en deze hierdoor een onevenredige last teweegbrengt. Als laatste wordt verzocht de overeenkomst tussen gemeente en Aramis te openbaren.

Reactie:

Gelet op de systematiek van de Wet ruimtelijke ordening komt de raad een grote mate van beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan, voor zover deze niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd met het recht. Niet aannemelijk wordt gemaakt dat de in de zienswijze genoemde ontwikkelingen planologisch zodanig samenhangen met hetgeen in het ontwerpbestemmingsplan is geregeld, dat de planbegrenzing in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit mede gelet op het feit dat de genoemde ontwikkelingen afzonderlijk dienen te zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbebouwing en hiertegen rechtsmiddelen kunnen worden aangewend.

Het plangebied van de Bloemschevaart wordt ontsloten via de Covelijndijk. De bereikbaarheid wordt beoordeeld door de kans op files en opstoppingen, de zogenaamde congestiekans, te bepalen op basis van de verhouding tussen de capaciteit en intensiteit van de wegen die het plangebied ontsluiten en van een aantal andere maatgevende wegvakken van het nabij gelegen hoofdwegennet.

Om te bepalen of de verkeerssituatie door de diverse ontwikkelingen onaanvaardbaar nadelig zou worden beïnvloed heeft de gemeente door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng in 2007 onderzoek laten doen. Een vergelijkbaar onderzoek heeft eerder ook al plaatsgevonden, in 2002, maar de verkeerssituatie is inmiddels door diverse ingrepen aan wegen in de stad zo veranderd, dat een nieuw onderzoek noodzakelijk werd geacht. Bij het onderzoek zijn de effecten op het verkeer in de wijk Kortendijk door drie ontwikkelingen (Zuidoostkwartier, Bloemschevaart en de moskee) meegenomen.

De verwachting is dat door de komst van genoemde ontwikkelingen het aantal verkeersbewegingen op de Burgemeester Schneiderlaan toeneemt. Deze toename veroorzaakt op wegniveau echter geen doorstromingsproblemen tijdens de werkdagspits. Ook de meeste kruispunten kunnen in hun huidige vorm het verkeersaanbod goed verwerken. Het kruispunt ter plaatse van het Zuidoostkwartier en de commandokazerne is reeds aangepast. Het kruispunt Burgemeester Schneiderlaan - A-Dijk heeft in 2015 met de huidige vormgeving te weinig capaciteit om het verkeer af te wikkelen. De capaciteitsproblemen op het kruispunt Burgemeester Schneiderlaan - A-Dijk zijn niet toe te schrijven aan de realisatie van de drie genoemde ontwikkelingen, maar zijn het gevolg van de autonome groei en het totaal aan ruimtelijke ontwikkelingen in Roosendaal. De Bloemschevaart heeft maar een zeer beperkt aandeel in het totaal aan verkeersintensiteiten.

Bij de besluitvorming baseren wij ons op de conclusies van het onderzoek van Goudappel Coffeng, dat mag worden beschouwd als een gedegen onderzoeks- en adviesbureau ten aanzien van verkeersaspecten. Uitgangspunt is dat de verkeersafwikkeling ter plaatse wel degelijk in goede banen kan worden geleid.

De vrees van reclamant voor een onbeheersbare verkeerssituatie ter plaatse van en in het gebied rondom de Bloemschevaert, wordt door de onderzoeken weersproken. De geuite verwachtingen over de problemen met verkeersstromen, worden niet nader onderbouwd.

Op 29 november is de anterieure overeenkomst ondertekend tussen betrokken partijen. In de Roosendaalse Bode van 11 december is hier, conform artikel 6.24 Wro, kennis van gegeven, waarna deze vanaf 12 december 2011 tot en met 23 januari ter inzage heeft gelegen. Gelet hierop is het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd en is het vaststellen van een exploitatieplan niet vereist.

Conclusie: Aan de zienswijze van reclamant kan niet worden tegemoetgekomen c.q. hetgeen naar voren is gebracht geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Hoorzitting

Alle belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen nader mondeling toe te lichten tijdens een daartoe belegde hoorzitting op 9 februari 2012. Van deze gelegenheid heeft reclamant 1 gebruik gemaakt.

Kortheidshalve wordt daarom verwezen naar het van bedoelde hoorzitting gemaakte verslag.

Bijlage behorend bij het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "Bloemschevaert".