

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

ontwerpbestemmingsplan Lisidunahof te Leusden



Gemeente Leusden

Maart 2020



Inhoud

Inleiding.....	3
1. Zienswijze 1, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10924904.....	4
2. Zienswijze 2, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10991606.....	6
3. Zienswijze 3, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10936646.....	7
4. Zienswijze 4, mail 12 maart 2020, 14:20	7
Planwijzigingen.....	9
Bijlage 1: Verkeersonderzoek, d.d. 30 maart 2020	10
Bijlage 2: Stikstof berekening o.b.v. 837 mvt/etmaal.....	11
Bijlage 3: Zienswijzen (geanonimiseerd).....	12



Inleiding

Van 31 januari 2020 tot en met 12 maart 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan met verbrede reikwijdte 'Lisidunahof te Leusden' ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn was een ieder in de gelegenheid een zienswijze in te dienen.

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn in totaal vier zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Deze zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ontvangen, zodat deze ontvankelijk zijn.

In deze nota van zienswijzen zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

Deze nota van zienswijzen is geanonimiseerd, dit betreft ook de bijgevoegde originele zienswijzen.

Deze nota maakt onderdeel uit van het collegebesluit over het voorstel aan de gemeenteraad, hoe om te gaan met de zienswijzen en in welke mate deze aanleiding geven het bestemmingsplan Lisidunahof aan te passen.

1. Zienswijze 1, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10924904

1.1 Woon- en leefomgeving

Reclamant stelt dat het plan zal resulteren in een aanmerkelijke aantasting en inperking van het woon- en leefklimaat. Als gevolg van de realisatie van woonblok A in 4 bouwlagen zal veel uitzicht en privacy worden ontnomen en vanaf de balkons ontstaat direct zicht in de tuin.

Reactie:

De appartementen in woonblok A worden gerealiseerd op een kortste afstand van de woningen aan de Ruitershorst van zo'n 45 meter. Om rekening te houden met de belangen van omwonenden is ervoor gekozen de bebouwing aan de zuidzijde een bouwlaag lager te maken (3 in plaats van 4 lagen). Hierdoor is de bebouwing minder hoog, komen er minder appartementen aan deze kant van het complex en wordt de vermindering van uitzicht en privacy beperkt. Ook is de Lisidunalaan tussen het plangebied en de woning van reclamant gelegen en is er/komt er een groene zone langs de Lisidunalaan, hetgeen zorgt voor een buffer. Vanwege de ruime afstand, het groene karakter van het gebied zijn wij van mening dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt van privacy en uitzicht.



Figuur 1: afstand tot bebouwing Ruitershorst

1.2 Belangenafweging

Een visie op de zuidzijde van het gebied ontbreekt en de gemeente heeft slechts een minimale inzet geleverd om bewoners te betrekken. Reclamant is van mening dat zijn belang niet is betrokken bij de totstandkoming van het plan.

Reactie:

Het bestemmingsplan is op de gebruikelijke manier met grote zorgvuldigheid tot stand gekomen. Voor de informatievoorziening en overlegmomenten wordt verwezen naar paragraaf 6.2.1 van de toelichting. Er zijn meerdere informatiebijeenkomsten en gesprekken georganiseerd waar het plan is toegelicht aan belangstellenden en waar zij gelegenheid hebben gehad te reageren op de plannen. Naar aanleiding van de ontvangen reacties is het plan aangepast, o.a. door de bebouwing aan de zuidzijde met een bouwlaag te verlagen. Ook is op basis van nadere gesprekken met enkele bewoners invulling gegeven aan de wens om het terrein van Stichting Beweging 3.0 (dat buiten het plangebied ligt) meer parkachtig in te richten. Er is een uitgebreid participatietraject geweest met een brede afvaardiging van omwonenden, waarbij een integrale belangenafweging heeft geleid tot dit plan. Kortom, wij herkennen ons niet in de stelling dat het belang van reclamant niet is betrokken bij de totstandkoming van het plan.



1.3 Hoogbouw

Reclamant stelt dat bebouwing afwisselend in 3 en 4 bouwlagen niet past in de omgeving omdat er zowel aan de noord-, oost-, als zuidzijde geen hoogbouw aanwezig is in het gebied.

Reactie:

Het terrein kent een parkachtige/bosrijke structuur, waarin bouwblokken in diverse hoogte en massa een plek hebben gekregen. Zo ontstaat een afwisseling waarin gebouwen als objecten geplaatst zijn met daaromheen het plantsoen bestaande uit boomgroepen. De gebouwen bestaan uit een deels verdiepte plint (ten behoeve van de bergingen en een parkeervoorziening. Daarop zijn de woonverdiepingen voorzien. De plint wordt grotendeels middels grondlichamen gereduceerd en wordt zo onderdeel van de landschappelijke vormgeving van het terrein. De gebouwen die zijn voorzien zijn inderdaad aan te merken als woningbouw in gestapelde vorm maar deze kwalificeert zich in onze ogen niet als hoogbouw.

Weliswaar bevinden er zich in de omgeving ook lagere gebouwen, maar dat maakt niet dat de bebouwing in het plangebied uitsluitend zou mogen bestaan uit bebouwing met twee lagen en een kap. Wij streven daarbij een gevarieerd bebouwingsbeeld na en benutten de mogelijkheden te komen tot een afwisselend beeld waarbij alzijdige appartementengebouwen geplaatst zijn in een groene bosrijke omgeving.

Vanuit het oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik en de wens om voldoende betaalbare woonruimte te realiseren, is het planologisch en stedenbouwkundig aanvaardbaar om bebouwing mogelijk te maken van ten hoogste 4 woonlagen.

1.4 Verkeer

Volgens reclamant is het verkeersonderzoek dat aan het ontwerp ten grondslag ligt niet deugdelijk.

1. Er is ten onrechte geen piektijden meting verricht op de Lisidunalaan;
2. De berekening van de toekomstige verkeersgeneratie is onjuist.
3. Er is ten onrechte niet voorzien in een tweede ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied.

Reactie:

Mede naar aanleiding van de zienswijze van reclamant is de als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan door verkeerskundig adviesbureau Mobycon opgestelde verkeerskundige notitie gecorrigeerd en geactualiseerd in de nieuwe rapportage d.d. 30 maart 2020. Dit aangepaste advies onderschrijft de conclusies uit het ontwerpbestemmingsplan. De conclusie uit deze notitie wordt hieronder kortheidshalve geciteerd.

Op basis van de uitgevoerde toetsing concluderen wij dat de realisatie van de woningen aan de Lisidunalaan voornamelijk op het westelijke gedeelte voor een stijging van de intensiteiten zorgt. Deze intensiteiten blijven echter ruim binnen de maximaal acceptabele intensiteiten. Ook bij de aansluiting van het fietspad op de Lisidunalaan zijn op basis van de intensiteiten geen problemen te verwachten.

Op basis van deze conclusie kan gesteld worden dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.

De huidige verkeerssituatie is zorgvuldig in kaart gebracht door middel van metingen over een langere periode. Deze metingen zijn representatief, doordat de niet relevante periode (de herfstvakantie) daarin buiten beschouwing is gelaten. Voor de vraag of er verkeerskundige



knelpunten dreigen te ontstaan, wordt gekeken naar de wegcapaciteit per etmaal. De verkeersmetingen worden dan ook per etmaal uitgedrukt.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het aantal verkeersbewegingen op het drukste moment (ten westen van de Twaalfmorgenlaan is dat tussen 14:00 uur en 16:00 uur) 55 voertuigen per uur bedroeg. Dit piekmoment valt buiten de spijstijden, waar gebruikelijk de hoogst gemeten verkeersbewegingen plaatsvinden in een woonwijk.

De door Mobycon berekende verkeersgeneratie (weekdaggemiddeld) bedraagt 500 in plaats van 505 verkeersbewegingen per etmaal. Dit is te verklaren doordat het aantal woningen is verhoogd van 52 naar 53, maar een norm is toegepast van 3,6 in plaats van 4,9 vervoersbewegingen per appartement, omdat het hier om sociale huurappartementen gaat in plaats van grondgebonden sociale huurwoningen. De verkeersgeneratie is berekend op basis van de gemiddelde kencijfers van CROW.

Gelet op de conclusie uit het rapport van Mobycon bestaat geen noodzaak voor de realisatie van een tweede ontsluiting. Het bestemmingsplan sluit een ontsluiting overigens niet uit.

1.5 Stikstof

Reclamant stelt dat door de onjuist bepaalde verkeersgeneratie bij het bepalen van de stikstofdepositie ook een onjuiste beoordeling is gemaakt van de verkeersgeneratie in de gebruiksfase.

Reactie:

Zoals hiervoor onder 1.4 uiteen is gezet, is de verkeersgeneratie door Mobycon opnieuw in kaart gebracht en bepaald op 555 mvt/etmaal. Dit is lager dan waar in het ontwerpbestemmingsplan vanuit is gegaan. Dit geeft dan ook geen aanleiding om een nieuwe stikstof berekening uit te voeren.

Om een beeld te scheppen over de invloed van de verkeersgeneratie op de stikstofdepositie, is een berekening uitgevoerd met de hoogst aangehouden factor van verkeersgeneratie per woning, namelijk 8,2 over 102 woningen = 837 mvt/etmaal. Ook uit deze berekening volgt dat er geen depositie groter dan 0,0 mol plaatsvindt op het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied (zie bijlage 2 bij deze nota).

Conclusie:

De zienswijze is deels gegrond waar het betreft de berekening van de verkeersgeneratie. Deze is door een verkeerskundig adviesbureau opnieuw in kaart gebracht. De conclusie van de deskundige onderschrijft dat *verkeer* niet aan de ontwikkeling in de weg staat. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

2. Zienswijze 2, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10991606

2.1 Woon- en leefomgeving

Zie de samenvatting onder 1.1

Reactie:

Zie de reactie onder 1.1

2.2 Hoogbouw

Zie de samenvatting onder 1.3



Reactie:

Zie de reactie onder 1.3

2.3 Verkeer

Zie de samenvatting onder 1.4

Reactie:

Zie de reactie onder 1.4

2.4 Stikstof

Zie de samenvatting onder 1.5

Reactie:

Zie de reactie onder 1.5

Conclusie

Zie de conclusie onder 1.

3. Zienswijze 3, Univé Rechtshulp, kenmerk 798/10936646

3.1 Verkeer

Zie de samenvatting onder 1.4

Reactie:

Zie de reactie onder 1.4

3.2 Stikstof

Zie de samenvatting onder 1.5

Reactie:

Zie de reactie onder 1.5

Conclusie

Zie de conclusie onder 1.

4. Zienswijze 4, mail 12 maart 2020, 14:20

Wandel- en fietsbrug

Reclamant is tegen de realisatie van het wandel- en fietsbruggetje over de sloot bij de Lisidunalaan omdat dit bezoekers zal uitnodigen om de auto aan de Ruitershorst of Twaalfmorgenlaan te parkeren en te voet naar de plangebied te gaan.

Reactie:

Het door reclamant genoemde wandel- en fietsbruggetje is voorzien buiten het plangebied maakt geen onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan waartegen deze zienswijze is gericht.

Het bruggetje maakt onderdeel uit van de parkachtige inrichting van het terrein van Stichting Beweging 3.0 en is bedoeld om personeel en bezoekers in staat te stellen om het terrein eenvoudig te verlaten voor een wandeling in de omgeving.

Ten overvloede overwegen wij dat de parkeercapaciteit in het plangebied ruim voldoende is. Voor de woningen is voorzien in voldoende parkeren binnen het plangebied. Gelet daarop is het niet



waarschijnlijk dat bewoners of bezoekers ervoor zullen kiezen om hun auto op zo'n 100 meter van het plangebied aan de Twaalfmorgenlaan/Ruiterhorst te parkeren om te voet naar het gebied te komen.

Conclusie:

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het plan.



Planwijzigingen

Hieronder staan de planwijziging die worden voorgesteld, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Betreft	Wijziging
Toelichting, bijlage 10	Het aantal woningen in tabel 3 is aangepast, naar de definitieve plansituatie.
Idem	In tabel 4 zijn de gebruikte kerncijfers voor de sociale huurwoningen aangepast, aangezien hier kerncijfers voor grondgebonden woningen waren gehanteerd, terwijl er sprake is van alleen maar sociale huur appartementen.
Idem	Aan de hand van de hiervoor genoemde wijzigingen is de totale verkeersgeneratie aangepast.

Ambtshalve wijzigingen

Betreft	Wijziging
Regels, artikel 7.2.2, onder n.	De regeling duurzaamheid wordt aangepast aan de afspraken zoals verwoord in de toelichting (paragraaf 2.2.4).
Verbeelding	De verbeelding wordt aangepast, in het kader van een betere stedenbouwkundige uitwerking van de hoekkavel (gelegen tegenover gebouw C).



Bijlage 1: Verkeersonderzoek, d.d. 30 maart 2020



Bijlage 2: Stikstof berekening o.b.v. 837 mvt/etmaal



Bijlage 3: Zienswijzen (geanonimiseerd)