

Nota inspraak- en vooroverlegreacties

Bestemmingsplan 'Wilhelminastraat 72-82, Bodegraven'

Vastgesteld college:

Zaaknummer: Z/20/089369



Inhoudsopgave

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Inspraakreacties	4
2.1 Parkeren	5
2.2. Verkeersveiligheid	8
2.3 Privacy	9
2.4 Algemene reacties bouwplan	9
3. Overlegreacties	13
3.1 Provincie Zuid-Holland	13
3.2 Hoogheemraadschap Rijnland	13
3.3 Veiligheidsregio Hollands Midden	14
3.4 Stedin	14

1. Inleiding

In deze nota worden de inspraak- en vooroverlegreacties samengevat en beantwoord. Voor het woningbouwplan aan Wilhelminastraat 72-82 in Bodegraven (oude locatie timmerfabriek Van den Oudenrijn) is een bestemmingsplan opgesteld. Het plan is van tevoren besproken met de directe burens en er heeft van tevoren overleg plaatsgevonden met de meest betrokken instanties zoals het Hoogheemraadschap Rijnland en de provincie Zuid-Holland.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf donderdag 23 januari tot en met woensdag 4 maart 2020 ter inzage gelegen. In deze periode heeft iedereen de mogelijkheid gehad om te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan. Op 11 februari 2020 is een inloopavond georganiseerd. Tijdens deze inloopavond konden belangstellenden kennisnemen van het plan, vragen stellen en een reactie geven. Er zijn 6 inspraakreacties ontvangen, allen ingediend door omwonenden.

Gelet op de Algemene verordening Gegevensbeheer (AVG) zijn de inspraakreacties beantwoord per thema. Op deze manier zijn de samenvatting en beantwoording van de reacties niet terug te voeren op persoonsgegevens.

Het voorontwerpbestemmingsplan Wilhelminastraat 72-82 is daarnaast in het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan de overleginstanties. In totaal hebben 4 overlegpartners een reactie op het voorontwerpbestemmingsplan ingediend.

In deze Nota worden de inspraakreacties en vooroverlegreacties samengevat en voorzien van een reactie van het college. De resultaten worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

2. Inspraakreacties

Inleiding

Voor de beantwoording van de inspraakreacties, maar ook voor een goed begrip en vooral vergelijk tussen de planologische mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan, is het goed om eerst kort stil te staan bij de bestaande planologische situatie.

Momenteel kent het bestemmingsplan Kern Bodegraven uit 2010 de gehele planlocatie alleen een bedrijfsbestemming toe, specifiek ten behoeve van een timmerfabriek. Hierbij wordt aangetekend dat ook 9 wooneenheden (kamerverhuur) zijn toegestaan. Nagenoeg de volledige planlocatie kent een bouwvlak. Op grond van de bouwregels mag dit bouwvlak volledig worden bebouwd met verschillende bouwhoogten tot maximaal 11 m. In het nieuwe plan wordt de bebouwing sterk teruggebracht tot minder dan de helft van het plangebied. Het huidige toegestane bedrijfsmatige gebruik brengt ook met zich mee dat de locatie in principe nog steeds beslag kan leggen op de openbare ruimte wat betreft parkeren, dit is niet anders dan het gebruik van openbare parkeerplaatsen door alle woningen in de directe omgeving. Het overgrote deel van de omwonenden parkeert immers in het openbaar gebied en niet op eigen terrein. Simpelweg omdat de meeste woningen geen eigen terrein kennen.

Ook hoort bij de huidige bedrijfsbestemming het gebruik van (een deel van) het openbare gebied ten behoeve van laden en lossen, een flinke verkeersproductie als gevolg van niet alleen werknemers die komen en gaan, maar ook aan- en afvoer van producten door bijvoorbeeld leveranciers en afnemers. Dat de fabriek al een aantal jaren niet meer in gebruik is en door de jaren heen enkele panden zijn gesloopt doet daar niets aan af. Immers het doel van de verhuizing van de timmerfabriek was juist de locatie te kunnen transformeren naar een woongebied om hinder van een fabriek, of dit nu geluid, parkeren of laden en lossen betreft, terug te brengen. Dat dit jaren op zich heeft laten wachten is spijtig, maar voorliggend plan brengt wel degelijk juist de parkeerdruk op de omgeving als de verkeersproductie sterk terug. Overlast door laden en lossen is feitelijk al ten einde gekomen door de sloop van enkele panden en het steeds verder terugbrengen van het bedrijfsmatige gebruik van de nog resterende panden.

Een vergelijk tussen het bedrijfsmatige gebruik als timmerfabriek en kamerverhuur op de percelen Wilhelminastraat 74 en 76 enerzijds en het voornemen 26 woningen te realiseren anderzijds zien dat de parkeerdruk in de omgeving op alle aspecten afneemt. Het meest duidelijk blijkt dit uit het feit dat de bij de timmerfabriek behorende parkeerbehoefte van oudsher juist in het openbare gebied een plek had, alsmede de auto's van kamerbewoners, zoals ook voor de meeste omliggende woningen geldt. Het nieuwe woningbouwplan lost daarentegen nagenoeg de gehele parkeerbehoefte op eigen terrein op, waarbij het plan al is getoetst aan het Parapluplan Parkeren Bodegraven-Reeuwijk (2018). Ook ontstaat meer ruimte in het openbare gebied omdat een flink aantal inritten niet meer ten behoeve van de bedrijfspanden hoeft te worden gebruikt. Dit geldt ook voor ruimte die van oudsher werd gebruikt voor laden en lossen en het vrijhouden van toegangen naar bedrijfspanden.

Naast de inspraakreacties zijn er ook veel positieve reacties ontvangen over het plan. Omwonenden onderschrijven dat het na jaren van leegstand en verloedering de hoogste tijd is dat er nu een nieuwe invulling wordt gegeven aan de locatie. Men ziet ook dat het woningbouwplan goed aansluit bij de omgeving. Voorliggend plan is daarmee veel beter

ontvangen dan een vorig plan dat jaren geleden aan de buurt werd gepresenteerd. Dit plan, dat maximaal 65 appartementen bevatte, werd beschouwd als veel te hoog en massaal, en met onwenselijk hoge parkeerdruk in de openbare ruimte tot gevolg. Voorliggend plan biedt een totaal andere invulling, het sluit veel beter aan op de omgeving wat betreft hoogte en massa, vormgeving en architectuur. Binnen de kaders van het gemeentelijk parkeerbeleid legt het geen onaanvaardbare extra druk op de omgeving.

2.1 Parkeren

Aantal parkeerplaatsen

Samenvatting inspraakreactie

Er zijn te weinig parkeerplaatsen omdat er 5 openbare parkeerplaatsen worden meegenomen in de parkeerberekening aan de zijde van de Wilhelminastraat. Ook vervallen er parkeerplaatsen aan de achterzijde aan de Rijnkade omdat daar woningen met inpandige garages komen. Er worden dure woningen gebouwd, degenen die deze woningen hebben gebouwd hebben vaak een 2^e auto. Bewoners van de woningen aan de Rijnkade kunnen niet verplicht worden hun auto te parkeren in de inpandige parkeergarage.

Beantwoording inspraakreactie

Algemeen

Bij nieuwe ontwikkelingen dient initiatiefnemer aan te tonen dat hij kan voldoen aan de parkeernormen. Hiervoor dient als leidraad de Nota Parkeernormen, die als toetsingskader wordt gehanteerd, zoals de gemeenteraad nadien heeft vastgesteld in het Parapluplan Parkeren Bodegraven-Reeuwijk (2018). Wij hebben het plan hieraan getoetst. Wij komen tot de conclusie dat het plan voor de 26 woningen over voldoende parkeerplaatsen beschikt overeenkomstig het bepaalde in de Nota Parkeernormen. Het plan legt dan ook geen extra parkeerdruk op de omgeving.

De parkeerbehoefte van het nieuwe plan bedraagt 47 parkeerplaatsen. De behoefte wordt als volgt gerealiseerd. In totaal worden er in het plangebied 43 parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast ontstaan door het verwijderen van een aantal uitritten 5 extra parkeerplekken langs de Wilhelminastraat. Daarmee is de parkeerbilans sluitend.

Volledigheidshalve merken wij nog op dat er momenteel al sprake is van bestaand gebruik van parkeerplekken in de openbare ruimte en wel door de aanwezige (in het bestemmingsplan toegestane) kamerbewoning voor Wilhelminastraat 74 en 76. Op basis van de door de gemeente gehanteerde parkeernormen wordt door de aanwezige 9 wooneenheden beslag gelegd op 6 parkeerplekken in de openbare ruimte (feitelijk in de Wilhelminastraat). De parkeernorm voor kamerbewoning is volgens de Nota Parkeernormen 0,7 per wooneenheid. Aangezien de kamerbewoning zal verdwijnen, en daarmee ook het beslag dat deze bewoners leggen op openbare parkeerplekken, resteert per saldo feitelijk de hiervoor genoemde parkeerbehoefte van 47 minus 6 plekken = 41. Per saldo moet initiatiefnemer dus dit aantal parkeerplekken op eigen terrein aanleggen. Door 43 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren worden per saldo 2 parkeerplekken toegevoegd. Voorts worden 5 extra parkeerplaatsen langs de Wilhelminastraat aangelegd. Doordat ook een aantal inritten vrijkomt langs de

Wilhelminastraat verlicht dit ook de druk voor wat betreft parkeren en biedt ruimte om enkele parkeerplaatsen toe te voegen.

Gelet op het vorenstaande zorgt de transformatie van de bedrijfsbestemming naar wonen er voor dat de parkeerdruk op de omgeving niet groter wordt. Deze constatering heeft haar grondslag in de volgende aantoonbare veranderingen die de transformatie naar wonen per definitie al met zich mee brengt. Het bedrijfsmatige gebruik allereerst zoals dat momenteel planologisch is vastgelegd, bracht tot een aantal jaren geleden een eigen parkeerdruk en ruimtebeslag in de openbare ruimte met zich mee. Dat de bedrijfsbebouwing de laatste jaren steeds minder in gebruik is doet daar niets aan af. Zo zal parkeren door personeel, maar ook gebruik van openbare ruimte door leveranciers, alsook voor laden en lossen, een flink beslag hebben gelegd op de directe omgeving. Daarnaast wordt door het verdwijnen van de bedrijfsbestemming letterlijk ruimte vrijgemaakt die anders voor inritten en het bereikbaar moeten zijn van bedrijfspanden (o.a. deuren) in gebruik was. Dat omwonenden de afgelopen jaren steeds meer gebruik zijn gaan maken van plekken die eigenlijk vrijgehouden moesten worden ten behoeve van inritten is begrijpelijk, deze waren immers in onbruik geraakt. Doordat het vertrek van de timmerfabriek zo lang op zich heeft laten wachten zien we echter dat inmiddels veel ruimte direct grenzend aan de locatie al door de omgeving 'in gebruik' is genomen, terwijl toch zeker een deel van het ruimtebeslag bij het gebruik van in dit geval een timmerfabriek hoorde. In dit deel van Bodegraven moeten immers alle bewoners, maar ook ondernemers gebruik maken van dezelfde openbare ruimte, simpelweg omdat er nauwelijks eigen terrein is bij de meeste woningen en bijvoorbeeld ook bij winkels. We moeten de gezamenlijke en qua omvang beperkte openbare ruimte dus samen delen.

Parkeren bij de woningen langs de Rijnkade

Formeel klopt het dat de bewoners van de nieuwe woningen aan de zijde van de Rijnkade niet verplicht kunnen worden om hun auto te parkeren in de inpandige garage onder de woningen. Dat komt omdat er geen gebodsbepalingen in een bestemmingsplan opgenomen kunnen worden. Het ligt, ook vanwege het ontbreken van openbare parkeerplaatsen in de omgeving, echter voor de hand dat deze ruimte als parkeerplaats door de bewoners gebruikt gaat worden. Dit wordt nog eens versterkt doordat op de verbeelding (bestemmingsplankaart) de aanduiding 'sw -pp' is opgenomen. Dat staat voor 'specifieke vorm van wonen – parkeerplaats'. Dat betekent dat de inpandige ruimtes op de begane grond van de woningen alleen gebruikt mogen worden als parkeerplaats. De gemeente heeft daarmee de mogelijkheid om handhavend op te treden als het zo zou zijn dat bewoners hier spullen willen opslaan of er een bergruimte van maken waardoor er geen sprake is van het gebruik als parkeerplaats. Ook wordt het kopers verboden de begane grond-bouwlaag aan de Rijnkade, die open ontworpen is ten behoeve van het parkeren, de toegang tot de parkeerplaatsen dicht te zetten. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerplaats bijvoorbeeld als onderdeel van de woning gaat worden gebruikt.

Parkeernorm

Voor de woningen in het bouwplan geldt overeenkomstig het bepaalde in de Nota Parkeernormen een hogere parkeernorm dan voor de appartementen (1.9 parkeerplaats per woning). Er is dus rekening gehouden dat sommige bewoners over meer dan 1 auto beschikken. Er komen 26 woningen ten behoeve waarvan door initiatiefnemer op eigen terrein 43 parkeerplaatsen worden aangelegd.

Samenvattend

Het is samenvattend niet terecht te stellen dat met dit plan de bestaande parkeerdruk nog groter wordt. De gemeente is zich ervan bewust dat de parkeerdruk in dit gebied hoog is. Dit is inherent aan een centrumgebied. Op korte termijn zien wij geen mogelijkheden hier wat aan te doen anders dan ervoor te zorgen dat (nieuwe) bouwplannen de parkeerdruk niet verhogen. Aangezien voorliggend plan geen extra claim legt op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn wij van mening dat de situatie ter plekke zeker niet verslechterd. Tot slot: de gemeente zal een strookje grond aan de Rijnkade herinrichten, dit nu in eigendom is van de ontwikkelaar. Denkbaar is dat hier, indien de direct omwonenden dit wensen, enkele extra openbare parkeerplekken kunnen worden aangelegd.

Hoge parkeerdruk

Samenvatting inspraakreactie

In de buurt is nu al een hoge parkeerdruk, dit leidt tot spanningen tussen bewoners omdat mensen openbare parkeerplaatsen voor hun huis gaan claimen. Er is ook ergernis om de twee elektrische laadpaalparkeerplaatsen die op het parkeerterrein aan de kop van de Le Coultrestraat zijn aangelegd: de gemeente heeft de omwonenden hier niet over geïnformeerd. Het kost weer twee parkeerplaatsen. Kortom: terwijl er meer parkeerplaatsen nodig zijn komen er met dit bouwplan minder openbare parkeerplaatsen. Gevraagd wordt met de buurt te overleggen over maatregelen die de parkeerdruk kunnen verminderen.

Beantwoording inspraakreactie:

Hiervoor hebben we aangegeven dat wij ons er van bewust zijn dat er sprake is van een hoge parkeerdruk in de omgeving. We hebben ook onderbouwd waarom wij vinden dat het bouwplan de parkeerdruk in de omgeving niet verhoogt. Via het wijkteam is altijd de mogelijkheid om de parkeerdruk in de omgeving te bespreken en kunnen suggesties gedaan worden voor verbetering.

Maatregelen om de parkeerdruk te verminderen lopen een ander traject en staan los van dit bestemmingsplan om de bouw mogelijk te maken van 26 woningen tussen de Wilhelminastraat en de Rijnkade. De samenleving verandert, er komen steeds meer elektrische auto's. Dan is het ook logisch dat er extra laadpalen voor deze auto's komen en dat hier ook deels bestaande parkeerplaatsen voor worden gebruikt. Immers een deel van automobilisten stapt over op elektrisch rijden in plaats van op fossiele brandstof. Het zijn geen extra parkeerplaatsgebruikers. Daarnaast is, om het plaatsen van de laadpalen mogelijk te maken, een verkeersbesluit genomen. De gemeente heeft deze gepubliceerd zowel in de lokale krant als digitaal. Hiervoor is 6 weken de mogelijkheid geweest om bezwaar aan te tekenen.

Parkeeroverlast Korte Nieuwstraat

Samenvatting inspraakreactie

's-Avonds wordt hier dubbel geparkeerd, de weg wordt te smal. Hulpdiensten hebben geen ruimte. Door meer verkeersbewegingen toe te staan wordt dit alleen maar erger. Een aantal bewoners aan de Korte Nieuwstraat doet de suggestie voor

eenrichtingsverkeer in Korte Nieuwstraat / Rijnkade en woonerf voor beide straten, de doorsteek aan de westzijde van het plangebied ook mogelijk maken voor auto's, de parkeerplaatsen op het open gedeelte openbaar maken.

Beantwoording inspraakreactie:

We begrijpen dat het dubbel parkeren in de Korte Nieuwstraat niet ideaal is en ook deels het gevolg van de bestaande parkeerbehoefte in de omgeving. Dit staat overigens los van het bestemmingsplan. Het toevoegen van 13 parkeergarages voor de woningen aan de Rijnkade heeft slechts een beperkt effect wat betreft extra verkeersbewegingen. Ook zijn de toekomstige bewoners van de woningen aan de Rijnkade niet uitsluitend aangewezen op het gebruik van de Korte Nieuwstraat, er kan ook gebruik worden gemaakt van het Overpad als ontsluitingsroute. De gemeente ziet dan ook onvoldoende redenen voor het instellen van eenrichtingsverkeer in de Korte Nieuwstraat.

De 17 parkeerplaatsen aan de zijde van de Wilhelminastraat, grenzend aan het perceel Wilhelminastraat 64, zijn eigen terrein van initiatiefnemer en worden ontsloten naar de Wilhelminastraat. Het betreft ook geen openbare weg. Dit is een deel van de parkeerplaatsen die door ontwikkelaar wordt gerealiseerd om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. De grond is eigendom van de ontwikkelaar, mede door deze grond in te richten als parkeerterrein voldoet het plan aan de parkeereis. Wij beraden ons nog zich over de invulling van het deel van het open terrein die aan de Oude Rijn grenst. Omdat het de bedoeling is dit gedeelte een verblijfsgebied of ontmoetingsplek te laten zijn, past het niet om via dit open terrein een extra ontsluitingsweg voor autoverkeer te maken. De Rijnkade wordt voldoende ontsloten via de Korte Nieuwstraat en het Overpad. Over het maken van een woonerf voor de Rijnkade en de Korte Nieuwstraat kunnen, in het kader van het bestemmingsplan, geen uitspraken worden gedaan omdat dit uitvoeringsaspecten betreffen. Het verband met het woningbouwplan is daarvoor niet rechtstreeks genoeg. De gemeente heeft overigens wel plannen om in de toekomst de Rijnkade te herinrichten. Daar zou deze suggestie ingebracht kunnen worden. Over de planning daarvan (en de benodigde financiële middelen) kan nu geen duidelijkheid worden gegeven.

2.2 Verkeersveiligheid

Samenvatting inspraakreactie

Er wordt gesteld dat extra uitritten onveilig zijn omdat er te hard wordt gereden in de Wilhelminastraat en het wegprofiel smal is. De uitritten liggen ook te dicht bij elkaar.

Beantwoording inspraakreactie

In tegenstelling tot wat wordt beweerd, zijn wij van mening dat de verkeersveiligheid niet in het geding is, omdat het aantal uitritten juist afneemt.

In de bestaande situatie is er sprake van 5 uitritten. In de nieuwe situatie is er sprake van 3 uitritten. Om misverstanden te voorkomen: de bestaande situatie is de juridisch-planologische situatie, dat wil zeggen wat het bestemmingsplan toelaat.

Bovendien geldt er voor dit gedeelte van de Wilhelminastraat een maximale snelheid voor autoverkeer van 30 km/u. Daarnaast is de weg voorzien van snelheidsbeperkende maatregelen. De Wilhelminastraat is een erftoegangsweg, geen gebiedsontsluitingsweg. Bij een erfontsluitingsweg zijn er geen richtlijnen voor een afstand tussen uitritten. Vanwege de beperkte maximale snelheid is dit ook niet nodig. Uit gegevens over de

monitoring van de maximale snelheid blijkt dat op dit deel van de Wilhelminastraat over het algemeen niet te hard wordt gereden.

2.3 Privacy

Samenvatting inspraakreactie

Koplampen schijnen in woning door de uitrit van het parkeerterrein achter de huisnummers Wilhelminastraat 74-76. Waarom kan de ontsluiting van dit terrein niet plaatsvinden via het open gedeelte aan de westkant van het plangebied door de brandgang tussen de woningen aan de Rijnkade en die aan de Wilhelminastraat iets te verbreden?

Beantwoording inspraakreactie

De transformatie van het terrein van timmerfabriek naar woningbouw brengt veranderingen met zich mee. We beseffen dat dit vooral geldt voor de overburen aan de Wilhelminastraat. Voor de appartementen aan de Wilhelminastraat wordt een parkeerterrein aangelegd op een binnenterrein met een centrale ontsluiting. Het gaat om een parkeerterrein met slechts 13 parkeerplaatsen. Het is geen af- en aan rijden van auto's. Het gebruik van de uitrit zal verspreid over de dag en niet intensief zijn en afhankelijk van het jaargetijde (donkere dagen of niet). Enige vorm van hinder vanwege inschijnende koplampen van auto's die het parkeerterrein verlaten is niet te vermijden. Overigens zouden de overburen naar onze mening hiervan alleen enige overlast kunnen ondervinden wanneer het donker is en autoverlichting noodzakelijk is. Niettegenstaande dat zullen wij bij uitwerking van het plan bezien of door iets aangepaste aanleg van de uitrit kan worden voorkomen dat autoverlichting in een raam van een woning aan de overzijde inschijnt.

Het is niet haalbaar de ontsluiting te laten lopen via het open gedeelte aan de westzijde. De schaalgrootte van het plangebied laat dit niet toe. Het betreft een inbreidingslocatie; er wordt woningbouw 'ingeweven' tussen bestaande bebouwing. Dat is al passen en meten gebleken. Er is geen ruimte om te schuiven met de bouwblokken zoals in een van de inspraakreacties wordt gesuggereerd. De woningen aan Rijnkade komen anders te dicht aan op het water te staan.

2.4 Algemene reacties bouwplan

Rijnkade wordt te druk

Samenvatting inspraakreactie

Door de 13 garages aan de Rijnkade wordt het te druk, vooral in de zomer door wandel- en fietstoeristen. Het wegprofiel van de Rijnkade is te smal, de Rijnkade is niet berekend op zoveel verkeer.

Beantwoording inspraakreactie

De woningen aan de Rijnkade krijgen elk één overdekte parkeerplaats (totaal 13 parkeerplaatsen) voor de woning. Het is geen komen en gaan van auto's met veel verkeersbewegingen. Verspreid over de dag zal dit een beperkte toename van het verkeersbewegingen met zich meebrengen. De capaciteit van de Rijnkade kan dit aantal

verwerken. Voor gevaarlijke situaties als gevolg van langzaam verkeer wordt niet gevreesd. De situatie ter plaatse is zodanig dat hier alleen langzaam kan worden gereden. In dit kader is het van belang ook goed te beseffen dat er geen sprake meer is van transportbewegingen met zwaar vrachtverkeer op de Rijnkade, omdat de bedrijfsfunctie verdwijnt. Daarbij komt dat de Rijnkade ter hoogte van de locatie van de oude timmerfabriek een stuk breder is dan het eerste deel van de Rijnkade vanaf de sluis.

Uitvoering bouwwerkzaamheden

Samenvatting inspraakreactie

Er is bezorgdheid voor schade aan woning door heien en hoe de bouwroute voor zwaar materiaal gaat lopen.

Beantwoording inspraakreactie

Het gaat nu om reacties op het plan zelf en nog niet over uitvoeringsaspecten. Het lijkt logisch dat de bouwer het open gedeelte aan de west-of centrumzijde van het plangebied inricht als bouwplaats. Hiervoor zullen separate afspraken worden gemaakt. Voorts zal initiatiefnemer voorafgaande aan de start van werkzaamheden een nul-opname laten uitvoeren in verband met mogelijke schade aan de woningen door bouwwerkzaamheden. Hij zal hiervoor ook, zoals gebruikelijk, een zogenaamde CAR-verzekering afsluiten. Om trilling schade te vermijden zal initiatiefnemer tevens onderzoeken of de heipijlen geschroefd kunnen worden in plaats van geboord.

Nieuwe traforuimte

Samenvatting inspraakreactie

Er zijn plannen voor een extra trafo in het open stuk. Waar komt die, hoe hoog kan het worden en wordt er rekening gehouden met gezondheidsklachten vanwege stralingsgevaar? Er is verzocht om de trafo niet op een plek te plaatsen waardoor het doorzicht op de Oude Rijn te niet wordt gedaan. Dat is in strijd met de stedenbouwkundige visie met beeldkwaliteit voor Bodegraven.

Beantwoording inspraakreactie

Stedin, de netbeheerder van gas en elektriciteit in de provincie Zuid-Holland, heeft al enige tijd geleden aangegeven dat er behoefte is aan een extra transformatievoorziening in de omgeving. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor deze nutsvoorziening aan de west/centrumzijde van het plangebied.

Dit gedeelte heeft de bestemming 'Verkeer – verblijfsgebied'. In deze bestemming zijn regels opgenomen speciaal voor nutsvoorzieningen. Een traforuimte is een nutsvoorziening. In artikel 3.2 van de bouwregels is bepaald dat de bouwhoogte niet hoger mag zijn dan 3 meter en het bebouwde oppervlak niet groter is dan 15 m². Daarbinnen kan Stedin haar trafo prima realiseren.

De locatie van de trafo is overigens niet concreet aangegeven, omdat dit afhankelijk is van de inrichting van dit gebied en nader overleg met Stedin. Voor de volledigheid wijzen we er op dat voor de trafo geen omgevingsvergunning nodig is, omdat dit een vergunningsvrij bouwwerk is als aan de genoemde afmetingen wordt voldaan. De regeling in het bestemmingsplan komt overeen met de rijksregeling voor bouwwerken waarvoor geen vergunning hoeft te worden aangevraagd (vergunningsvrij bouwen). De maatvoering waar in één van de inspraakreacties naar verwezen wordt is niet van

toepassing op nutsvoorzieningen, maar op bouwwerken zoals een verkeersregelinstallatie of een lantaarnpaal. Daarvoor geldt een maximale hoogte van 6 meter.

Er is bezorgdheid over mogelijk gevaar vanwege elektromagnetische straling vanuit trafo-ruimtes. Er zou sprake kunnen zijn van een verhoogde kans op leukemie bij kinderen. Stedin en ook de gemeente gaan uit van de adviezen en wetenschappelijk onderbouwde onderzoeksrapporten van onafhankelijke kenniscentra. Uit de onderzoeken volgt dat er geen gevaar voor elektromagnetische straling bestaat als er een afstand wordt aangehouden van 1,5 tot 4 meter tot woningen. Stedin houdt een afstand aan van 4 meter tot woningen bij het plaatsen van trafo-ruimtes. Conform richtlijnen en eisen van het RIVM.

Opzet bouwplan

Samenvatting inspraakreactie

Het bouwblok aan de Rijnkade is te massaal, er is geen zicht meer op de Oude Rijn door dit massieve blok. Daarnaast staat het te dicht op het water. Het zijn vooral dure woningen terwijl er juist behoefte is aan goedkopere woningen.

Beantwoording inspraakreactie

Het plan is een mix van woningen: luxere koopwoningen maar ook appartementen in de sociale- en vrije sector huur. Het plan richt zich op verschillende doelgroepen. Wat betreft de vormgeving van het plan: er is langs de Oude Rijn gekozen voor een karakteristiek die aansluit bij het industriële verleden van de locatie met de Oude Rijn als 'werkrievier'. In het verleden was er sprake van een bruisende handels-, en laad- en losactiviteiten met omvangrijke, stoere bedrijfsgebouwen zoals pakhuizen en silo's op de kade. Dit alles komt tot uiting in een stoerder bouwtype met een industriële uitstraling langs de Rijnkade. De ligging aan open water, als de rivier de Oude Rijn, verdraagt een wat massaler bouwblok. Ook de Dorpsbouwmeester (welstand) is bij de planvorming betrokken en is positief over het ontworpen plan. Bovendien, zoals eerder aangegeven, is de Rijnkade hier een stuk breder dan het begin, gezien vanaf de sluis.

Duurzaamheid

Samenvatting inspraakreactie

Behalve zonder gasaansluiting bouwen wordt er niets gedaan aan duurzaamheid. En er zit weinig groen in het plan. Weinig wordt gedaan met klimaatadaptatie, waarschijnlijk om financiële redenen. De tuintjes bij de woningen zijn erg klein en zullen waarschijnlijk betegeld worden. Hittestress is een veel voorkomend probleem en wordt alleen meer verergerd door de bebouwde omgeving nog verder te ontgroenen en betegelen.

Beantwoording inspraakreactie

Het plan draagt op een aantal thema's bij aan duurzame ontwikkeling. Ten eerste omdat een voormalige binnenstedelijke bedrijfslocatie wordt getransformeerd naar woningbouw. Belangrijk voor de beleving en leefbaarheid is dat een deel van het plangebied openbaar terrein wordt en er een doorkijk naar de Oude Rijn komt. Er wordt gebruik gemaakt van duurzame (bouw)materialen. De woningen zullen BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen) worden gerealiseerd. De op het zuiden gerichte dakvlakken zijn ontworpen voor toepassing van zonnepanelen. Daken en parkeerplaatsen worden

niet op de riolering aangesloten, hemelwater wordt ter plekke geïnfiltreerd of afgevoerd naar het oppervlaktewater. De locatie is hiervoor uitermate geschikt omdat deze relatief hoog ligt aan de Oude Rijn.

3. Overlegreacties

3.1 Provincie Zuid-Holland

Samenvatting

De provincie heeft een opmerking over het voorontwerpbestemmingsplan met betrekking tot archeologie. Er is verzocht om in de regels aanvullend te borgen dat, indien uit eerste veldonderzoek blijkt dat de bodem archeologische waarden bevat, er vervolgonderzoek dient te worden uitgevoerd, en indien nodig een volledige opgraving.

Dit geldt voor het bepaalde in artikel 5.3 van de regels (Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden). Verzoek van de Provincie is om ook in dit artikel te borgen dat definitief archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd indien uit het archeologische veldonderzoek blijkt dat de gronden archeologische waarden bevatten. De conclusie van de provincie is dat voorontwerpbestemming onvoldoende rekening houdt met de betrokken ruimtelijk provinciale belangen, in dit geval archeologie.

Reactie

De toelichting van het bestemmingsplan wijst op het feit dat het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde kent. Ter borging van dit belang is in artikel 5 regels opgenomen opdat deze waarden worden beschermd. Deze regeling zullen we aanpassen waarmee tegemoet wordt gekomen aan de opmerkingen van de provincie. Artikel 5.3.3. wordt aangevuld. Dit artikel biedt de mogelijkheid ('kunnen') voor het college van burgemeester en wethouders om nadere voorwaarden aan de omgevingsvergunning te verbinden. Een van de aanvullingen is de verplichting van een definitief archeologisch onderzoek (opgraven), het conserveren van de archeologische resten en het opstellen van een eindrapportage.

3.2 Hoogheemraadschap Rijnland

Samenvatting

Hoogheemraadschap Rijnland heeft geen bezwaar tegen het ruimtelijke plan. De waterhuishoudkundige belangen zijn niet in het geding. Wel zijn er een aantal aandachtspunten en voorwaarden meegegeven waarmee rekening dient te worden gehouden tijdens de bouw. Voor de werkzaamheden is een watervergunning nodig omdat de nieuwbouw gedeeltelijk binnen de invloedssfeer van de waterkering komt te liggen. Het uitvoeren van graaf- en bouwwerkzaamheden binnen de kern- en/of beschermingszone van de waterkering is vergunningplichtig.

- De nieuwbouw dient buiten het profiel van vrije ruimte van de waterkering te worden gesitueerd. Op basis van de aangeleverde gegevens is de eerste beoordeling dat de bouwwerkzaamheden buiten het profiel van vrije ruimte plaatsvinden.
- Ontgravingen dienen plaats te vinden buiten het profiel van vrije ruimte van de waterkering.
- Eventueel in te zetten zwaar materieel mag de stabiliteit van de waterkering niet negatief beïnvloeden.

Reactie

De opmerkingen van het Hoogheemraadschap Rijnland zullen we delen met de initiatiefnemer. We zullen er expliciet op wijzen dat er tijdig een watervergunning dient te worden aangevraagd.

3.3 Veiligheidsregio Hollands Midden

Samenvatting

Veiligheidsregio Hollands Midden heeft op basis van een analyse opmerkingen ten aanzien van het plangebied en advies:

- Het plangebied is niet bereikbaar binnen de opkomsttijdzorgnorm van 8 minuten. Er is een overschrijding van circa twee minuten. Vanwege deze geringe overschrijding van de opkomsttijd is er geadviseerd de 'rookmelderdichtheid' in de woningen te verhogen.
- De primaire bluswatervoorziening is nog niet geprojecteerd in het plangebied. Zij ontvangen graag te zijner tijd een voorstel met de projecttekeningen van de brandkranen en eventuele andere bluswaterwinmogelijkheden, inclusief de gereserveerde opstelplaats van het brandweervoertuig.

Reactie

Dit advies heeft geen betrekking op het bestemmingsplan, maar op uitvoeringsaspecten welke relevant zijn voor de hulpdiensten. De gevraagde tekeningen waarop primaire en secundaire bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen voor brandweer worden gerealiseerd zal te zijner tijd kunnen worden geleverd.

3.4 Stedin

Samenvatting

Stedin, de netbeheerder van gas en elektriciteit in de provincie Zuid-Holland, heeft geen bezwaar tegen het bestemmingsplan. Zij hebben al enige tijd aangegeven dat er een dringende behoefte is aan een extra transformatievoorziening in de omgeving. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor deze nutsvoorziening aan de west/centrumzijde van het plangebied.

Reactie

De gemeente heeft van Stedin begrepen dat, wil de stroomvoorziening op de langere termijn niet in gevaar komen, het noodzakelijk is dat er een extra trafo-station komt, specifiek dit deel van Bodegraven. Door Stedin wordt, samen met de gemeente, al een tijd gezocht naar een geschikte locatie. Die was tot nu toe niet gevonden. Met de mogelijkheid op het open deel van het terrein binnen het plangebied een trafo-ruimte te plaatsen is er nu een oplossing gevonden.

In de bestemming zijn regels opgenomen speciaal voor nutsvoorzieningen. Een traforuimte is een nutsvoorziening. In artikel 3.2. is bepaald dat de bouwhoogte niet hoger mag zijn dan 3 meter en het bebouwde oppervlak niet groter is dan 15 m². De wensen van Stedin wat betreft maatvoering van de trafo-ruimte, in het kader van het vooroverleg over het bestemmingsplan, vallen binnen deze de hoogtes die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.