

Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan 'Dammekant-Burg. Kremerweg'

Datum: 12-3-2024
Vastgesteld: P.M.
Zaaknummer: Z/21/101004 / DOC-24359454

Geanonimiseerde versie



Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding van deze Nota	
1.2 Leeswijzer	
2. Zienswijzen	4
2.1 Algemeen	
2.2 Beantwoording individuele zienswijzen	
3. Bijlagen	23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van deze Nota

Bij de entree van Bodegraven, op de hoek van de Burgemeester Kremerweg en de Dammekant ligt een onbebouwd perceel met de bestemming 'Verkeer'. Voor dit plangebied is een plan ontwikkeld voor de realisatie van een kantoorgebouw en 40 sociale huurappartementen.

Voor deze ontwikkeling is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Over het voorontwerpbestemmingsplan is, op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap en de Veiligheidsregio. De reacties zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Dammekant – Burg. Kremerweg' heeft vervolgens van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 ter inzage gelegen. Over het ontwerpbestemmingsplan zijn 11 zienswijzen ingediend. De zienswijzen worden in deze nota samengevat en van een reactie voorzien. Deze nota maakt onderdeel uit van de toelichting, behorende bij het bestemmingsplan 'Dammekant-Burg. Kremerweg'.

1.2 Leeswijzer

De Nota van beantwoording zienswijzen is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de ingekomen zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen zijn als bijlagen bij de Nota opgenomen.

Gelet op de privacywetgeving zijn de zienswijzen geanonimiseerd. Voor de gemeenteraad zijn de niet geanonimiseerde zienswijzen via de griffie ter beschikking gesteld.

2. Zienswijzen

2.1 Algemeen

Er zijn 11 zienswijzen tijdig ingediend. Wij hebben de zienwijzen in onderstaande paragrafen samengevat en van een reactie voorzien.

2.2 Beantwoording individuele zienswijzen

	Samenvatting zienswijzen	Reactie gemeente
1	Zienswijze 1	
A.	Indieners zienswijze achten de locatie niet geschikt om te wonen. Het is te gevaarlijk. In het dorp zijn legio alternatieven. Ondanks dat het document duidelijk zeer zorgvuldig en compleet is opgezet, lijkt het indieners zienswijzen bijna ondoenlijk om kennis te nemen van de bijna 200 pagina's die dit plan beschrijven, en daar passend op te reageren of een oordeel over te vormen.	Op de 'geschiktheid van de locatie voor wonen' wordt hierna nog nader ingegaan. Wij beseffen dat het doorgronden van alle planstukken voor sommigen veel tijd en energie kan vergen. De diverse onderzoeken vertellen wij (daarom) echter zo concreet mogelijk in de plantoelichting. Daarnaast zijn de verschillende vakspecialisten van de gemeente en ODMH te allen tijde bereid om een nadere toelichting te geven op de planstukken.
B.	De betrokken locatie ligt bijna geheel opgesloten tussen 2 vrij drukke wegen en is aan de 4e zijde afgesloten door het water en een problematische fietstunnel. De ontsluiting voor bewoners, en gebruikers van het kantoor wordt dus een groot probleem. De verbinding via de veel gebruikte fietstunnel is zeer onoverzichtelijk door 2 scherpe bochten. Na veel incidenten en klachten is hier in 2023 al extra wegmarkering aangebracht, maar een extra verkeersstroom vanuit het nieuwe plan zal zeker tot nog meer ongelukken gaan leiden.	De situatie in en om de fietstunnel is bekend. Zoals door indieners zienswijzen is aangegeven zijn daarvoor reeds enkele passende maatregelen genomen. Wij zullen bezien of hier nog andere maatregelen kunnen worden getroffen die de verkeersveiligheid bevorderen. Een deel van de gebruikers van het plangebied zal ook via deze tunnel naar het centrum van Bodegraven gaan. Dat zal echter slechts een beperkte toename van het aantal verkeersdeelnemers van de tunnel betekenen. Het (huidige) gebruik van de tunnel hoeft ons inziens niet te betekenen dat de beoogde functies (Wonen en Kantoor) niet kunnen worden toegevoegd.

C.	<p>De hoofduitgang voor auto's is geprojecteerd in de scherpe S-bocht. Daar zit nu reeds een gevaarlijke (zie het ongeval van 15-12 jl) uitrit van Rijnhoek die mogelijk nog veel drukker wordt als Rijnhoek 2 wordt gerealiseerd. Om in deze zelfde bocht nóg een drukke uitrit te maken (362 auto's per dag) lijkt echt vragen om problemen. Door het nieuwe kantoorgebouw zal ook het zicht nog een flink belemmerd worden. Indieners zienswijzen benadrukken daarom: Niet doen...dit gaat levens kosten.</p>	<p>Het plan genereert in onze optiek een beperkte toevoeging van de verkeersgeneratie. De spitsuurintensiteit bedraagt circa 36 auto's per uur. De overige delen van de dag zal het veel rustiger zijn. De capaciteit van het bestaande omliggende wegennet, kan de extra capaciteit eenvoudig verwerken. Wat betreft de ontsluiting merken wij op dat deze zo ver mogelijk van de rotonde is geprojecteerd. Het inkomende verkeer naar Rijnhoek komt niet langs de ontsluiting van het onderhavige plangebied. Ook het uitgaande verkeer van Rijnhoek zal voor het overgrote deel richting de rotonde rijden en dus niet langs de ontsluiting van het plangebied komen. Door de positionering van het kantoorgebouw is er overigens nog voldoende zicht op het aankomende verkeer vanuit de rotonde.</p>
D.	<p>Hoewel er een vrijliggend fietspad ligt rond de rotonde vinden indieners zienswijzen het toevoegen van zoveel meer verkeer (jongeren) bij een dergelijk drukke rotonde, opnieuw vragen om problemen.....ook dit kan zo maar levens gaan kosten.</p>	<p>Fietsverkeer naar het zuidelijke deel van Bodegraven zal naar verwachting via de fietstunnel gaan. Het fietsverkeer dat naar het noordelijke deel van Bodegraven moet, sluit via het plangebied aan op de rotonde en kan dan via de Burg. Crolesbrug naar Bodegraven komen. Ook de overige aansluitingen, bijvoorbeeld richting Zwammerdam zijn niet anders dan voor de overige verkeersdeelnemers. Overigens zijn de toekomstige bewoners weliswaar jongeren, maar wel allemaal volwassen verkeersdeelnemers.</p>
E.	<p>In alle aangehaalde beleidsstukken wordt aangegeven dat wonen veilig en prettig moet zijn en liefst in de dorpskern en dicht bij station. In Bodegraven staan legio plannen in de steigers om op allerlei "inbreilocaties" woningen te realiseren en daar horen ook deze sociale huurwoningen bij. Het lijkt er op dat de gemeente hier kiest voor de minst optimale oplossing langs de weg van de minste weerstand. De gemeente heeft hier immers de grond in handen en geen last van commerciële projectontwikkelaars die liever</p>	<p>Wij trachten voor nagenoeg alle ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente te komen tot een substantieel deel sociale huurwoningen. Ook indien de gronden in eigendom zijn van projectontwikkelaars wordt dit beleid gehanteerd. De gemeente kiest geenszins voor de weg van de minste weerstand. Deze gronden zijn, naast de genoemde inbreilocaties gewoon heel hard nodig om de (sociale) woningvoorraad uit te</p>

	dure woningen in de vrije sector of koopwoningen realiseren. Het mag niet zo zijn dat de huisvestingsnood (die niet ter discussie staat) voor jongeren ten koste gaat van de (verkeers)veiligheid voor hen en de overige weggebruikers. Wonen (ook voor deze groep) gewoon binnen de rondweg en in de veilige dorpskern oplossen.	breiden. Overigens is het plangebied ook gelegen binnen het bestaande stads- en dorpsgebied, dus stedelijk gebied, zoals dat door de provincie Zuid-Holland wordt gehanteerd. Daarbij moet er vanzelfsprekend ook sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van de onderzoeken die wij hebben uitgevoerd, kunnen we stellen dat deze ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is.
2	Hoogheemraadschap Van Rijnland, Archimedesweg 1, Leiden, d.d. 27-12-2023	
A.	Verzocht wordt om de onderstaande tekst op te nemen in de plantoelichting: Regionale waterkering Volgens het beleid van HHvR is het niet toegestaan om bouwwerken te realiseren op de 1,5 m brede kruin van de waterkering. Bebouwing dient buiten het profiel van vrije ruimte van de waterkering te worden gepositioneerd. Inzet van zwaar materieel voor het uitvoeren van bouwwerkzaamheden dient in beginsel buiten de kernzone van de waterkering te worden gepositioneerd.	Deze tekst zullen wij toevoegen aan de plantoelichting. De aanpassing van de toelichting is geef formele wijziging van het bestemmingsplan.
B.	Gevraagd wordt of er in het ontwerp rekening is gehouden met de restrictie dat er niet op de kruin van de waterkering mag worden gebouwd?	Dit is in het stadium van vooroverleg afgestemd. Het bebouwingsvlak is daarna 3 meter naar het westen verschoven. Er wordt derhalve niet op de kruin van de dijk gebouwd. Tevens is rekening gehouden met het zogenaamde "profiel van vrije ruimte".
3	Zienswijze 3	
A.	De betrokken locatie ligt bijna geheel opgesloten tussen 2 vrij drukke wegen en is aan de 4e zijde afgesloten door het water en een problematische fietstunnel. De ontsluiting voor bewoners, en gebruikers van het kantoor wordt dus een groot probleem. De verbinding via de veel gebruikte fietstunnel is zeer onoverzichtelijk door 2 scherpe bochten. Na veel incidenten en klachten is hier in 2023 al extra wegmarkering aangebracht, maar een extra verkeersstroom vanuit het nieuwe plan zal zeker tot nog meer ongelukken gaan lijden.	De situatie in en om de fietstunnel is bekend. Zoals door indieners zienswijzen is aangegeven zijn daarvoor reeds enkele passende maatregelen genomen. Wij zullen bezien of hier nog andere maatregelen kunnen worden getroffen die de verkeersveiligheid bevorderen. Een deel van de gebruikers van het plangebied zal ook via deze tunnel naar het centrum van Bodegraven gaan. Dat zal echter slechts een beperkte toename van het aantal verkeersdeelnemers van de tunnel betekenen. Het (huidige) gebruik van de tunnel behoeft ons inziens niet te betekenen dat de beoogde functies

		(Wonen en Kantoor) niet kunnen worden toegevoegd.
B.	De hoofduitgang voor auto's is geprojecteerd in de scherpe S-bocht. Daar zit nu reeds een gevaarlijke (zie het ongeval van 15-12 jl) uitrit van Rijnhoek die mogelijk nog veel drukker wordt als Rijnhoek 2 wordt gerealiseerd. Om in deze zelfde bocht nóg een drukke uitrit te maken (362 auto's per dag) lijkt echt vragen om problemen. Door het nieuwe kantoorgebouw zal ook het zicht nog een flink belemmerd worden.	Het plan genereert in onze optiek een beperkte toevoeging van de verkeersgeneratie. De spitsuurintensiteit bedraagt circa 36 auto's per uur. De overige delen van de dag zal het veel rustiger zijn. De capaciteit van het bestaande omliggende wegennet, kan de extra capaciteit eenvoudig verwerken. Wat betreft de ontsluiting merken wij op dat deze zo ver mogelijk van de rotonde is geprojecteerd. Het inkomende verkeer naar Rijnhoek komt niet langs de ontsluiting van het onderhavige plangebied. Ook het uitgaande verkeer van Rijnhoek zal voor het overgrote deel richting de rotonde rijden en dus niet langs de ontsluiting van het plangebied komen. Door de positionering van het kantoorgebouw is er overigens nog voldoende zicht op het aankomende verkeer vanuit de rotonde.
C.	Er ligt een vrijliggend fietspad rond de rotonde, maar het toevoegen van zoveel meer verkeer (jongeren) bij een dergelijk drukke rotonde lijkt opnieuw vragen om problemen.	Fietsverkeer naar het zuidelijke deel van Bodegraven zal naar verwachting via de fietstunnel gaan. Het fietsverkeer dat naar het noordelijke deel van Bodegraven moet, sluit via het plangebied aan op de rotonde en kan dan via de Burg. Crolesbrug naar Bodegraven komen. Ook de overige aansluitingen, bijvoorbeeld richting Zwammerdam zijn niet anders dan voor de overige verkeersdeelnemers. Overigens zijn de toekomstige bewoners weliswaar jongeren, maar wel allemaal volwassen verkeersdeelnemers.
D.	In alle aangehaalde beleidsstukken wordt aangegeven dat wonen veilig en prettig moet zijn en liefst in de dorpskern en dicht bij het station. In Bodegraven staan legio plannen in de steigers om op allerlei "inbreilocaties" woningen te realiseren en daar horen ook deze sociale huurwoningen bij. Het lijkt er op dat de gemeente hier kiest voor de minst optimale oplossing langs de weg van de minste weerstand. De gemeente heeft hier	Wij trachten voor nagenoeg alle ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente te komen tot een substantieel deel sociale huurwoningen. Ook indien de gronden in eigendom zijn van projectontwikkelaars wordt dit beleid gehanteerd. De gemeente kiest geenszins voor de weg van de minste weerstand. Deze gronden zijn, naast de genoemde

	<p>immers de grond in handen en geen last van commerciële projectontwikkelaars die liever dure woningen in de vrije sector of koopwoningen realiseren. Toch mag het niet zo zijn dat de huisvestingsnood (die niet ter discussie staat) voor jongeren ten koste gaat van de (verkeers)veiligheid voor hen en de overige weggebruikers. Wonen (ook voor deze groep) gewoon binnen de rondweg en in de veilige dorpskern oplossen.</p>	<p>inbreilocaties gewoon heel hard nodig om de (sociale) woningvoorraad uit te breiden. Overigens is het plangebied ook gelegen binnen het bestaande stads- en dorpsgebied, dus stedelijk gebied, zoals dat door de provincie Zuid-Holland wordt gehanteerd. Daarbij moet er vanzelfsprekend ook sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van de onderzoeken die wij hebben uitgevoerd, kunnen we stellen dat deze ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is.</p>
4 Zienswijze 4 (mondelijke zienswijze)		
A.	<p>Indiener zienswijzen ervaart nu al hinder van inschijnende autolichten van auto's die van de rotonde naar Zwammerdam rijden, hoewel dit steeds van korte duur is. Met de aanleg en het gebruik van het parkeerterrein is dit probleem destijds enorm toegenomen. Momenteel wordt het parkeerterrein nagenoeg niet gebruikt zodat er sprake is van minder hinder, maar indiener zienswijze heeft de zorg dat bij de ontwikkeling van woningen en kantoor, het aan- en afrijden van auto's zodanig zal toenemen dat dit het woongenot ernstig zal aantasten. De zorg bestaat dat er continue in- en uitrijdend verkeer zal zijn, dat recht in de woonkamer van indiener zienswijze schijnt. Dat is zeer storend voor de bewoners.</p>	<p>Enerzijds zal door de op te richten woon- en kantoorbebouwing, minder sprake zijn van inschijnend licht van verkeer dat op de wegen/rotonde bevindt. Voor het tegengaan van inschijnende autolichten vanaf de Dammekant (richting Zwammerdam) en vanwege de auto's die het plangebied inrijden, zullen wij afscherpende maatregelen treffen. Dit kan enerzijds door een gebouwde voorziening (erfafscheiding van bijvoorbeeld 1,5 meter, die vervolgens groen zal worden ingepast. Hierdoor zal de hinder vanwege de ontwikkeling niet toenemen en zal ook de bestaande hinder mogelijk enigszins worden verminderd.</p>
B.	<p>Indiener zienswijze beseft dat er woningen (in het algemeen en specifiek voor jongeren) gerealiseerd moeten worden. De noodzaak van een kantoorgebouw stelt indiener zienswijze echter ter discussie. Er is geen behoefte aan extra oppervlakte kantoor in de gemeente. Door het toevoegen van een kantoor wordt er ook teveel programma op de kavel gerealiseerd. Daardoor wordt het gebruik intensiever en wordt de (woon)bebouwing dicht bij de woning van indiener zienswijze gerealiseerd.</p>	<p>Wij beseffen dat het karakter van de omgeving voor omwonenden zal veranderen. De ontwikkeling van een kantoorruimte in combinatie met wonen past programmatisch juist erg goed op deze locatie. Enerzijds wordt een "bedrijfsfunctie" toegevoegd die aansluit bij het bedrijventerrein Rijnhoek. Daarnaast wordt het wonen aan de Oude Rijn gesitueerd, waar in de bestaande situatie ook woningen zijn gelegen. Deze combinatie maakt het ook mogelijk dat de tussenliggende parkeergelegenheid (deels) voor beide functies gebruikt kan worden, waardoor er minder openbaar gebied moet worden aangelegd. Voor het kantoorgebouw is de behoefte reeds</p>

		aangetoond, omdat de afnemer van de kantoorruime reeds bekend is. Er wordt derhalve niet voor de leegstand gebouwd.
C.	Het woongebouw komt veel te dicht op de woning van indiener zienswijze te staan. De kortste afstand tot de woning bedraagt namelijk slechts 26 meter. Dit is niet acceptabel. De zon- en lichtinval op de woning van indiener zienswijze neemt hierdoor onaanvaardbaar af. Er staan voor de woning ook al bomen die het licht in de woning wegnemen. Waarom kunnen de appartementen niet verder van de woning worden geprojecteerd, waardoor de beperking van licht- en zoninval minder zal zijn. Dan kan de parkeergelegenheid meer richting de Dammekant (zijde Oude Rijn) worden gepositioneerd.	<p>Zie voorgaande overwegingen. Wij achten de afstand tussen de nieuwe bebouwing en de voorgevel van de woning van indiener zienswijze, aanvaardbaar, waarbij wij opmerken dat de afstand van 26 meter van (voor)gevel tot gevel op meerdere plekken in Bodegraven-Reeuwijk voorkomt (Vergelijk bijvoorbeeld de ontwikkeling van het plan Rijnleven (nabij Rijngaarde) aan de Vrije Nesse. Of de appartementen aan de Laan van Turkenburg/Eendrachtsweg (t.o.v. o.a. de woningen aan de De Ruyterlaan, zo zijn er diverse plannen aan te wijzen).</p> <p>Hoewel de gemeente geen bezonningsbeleid heeft, laten de bezonningstekeningen zien dat de gevels van de woning van indiener zienswijze, ook in de herfst- en wintermaanden, voldoende bezonning "ontvangen". Door de situering van appartementen en het kantoor ontstaat een tussenliggend parkeergebied, hetgeen dubbel gebruik faciliteert en het beheer en onderhoud ervan eenvoudiger maakt, dan wanneer de woningen meer naar het kantoorgebouw worden gesitueerd.</p>
D.	Omdat de appartementen zo dicht op de woning en tuin van indiener zienswijze zijn geprojecteerd, zal er sprake zijn van aantasting van de privacy. De nieuwe bewoners, met name op de verdiepingen, kunnen recht in de tuin kijken. Dat geldt voor het stuk tuin naast de woning maar met name voor de tuin ten zuiden van de garage (zie aanduiding in groen hieronder). Dit is juist de plek waar indieners zienswijzen graag in de zon zitten.	Hoewel de omgevingskarakteristiek enigszins zal wijzigen, zal het gebruik van de balkons met name in de warmere periodes van het voorjaar en de zomer plaatsvinden. In die tijd zullen de bomen aan de Dammekant, die gehandhaafd blijven, in blad staan waardoor inkijk vanaf de nieuwe balkons in de tuin van indiener zienswijze beperkt zal zijn, ook ten zuiden van de garage. Daarnaast heeft indiener zienswijze een terras achter de woningen waar geen sprake zal zijn van aantasting van de privacy.

		
E.	<p>Op de inrichtingstekening zoals die is gepresenteerd tijdens de inloopavond is een pad getekend vanaf het appartementengebouw naar de Dammekant. Dit pad komt uit recht tegenover de garage van indiener zienswijze. Dit is niet gewenst in verband met het gebruik van de garage (weinig overzicht bij in- en uitrijden). Graag dit pad verplaatsen naar een andere locatie.</p>	<p>Wij zullen het inrichtingsplan op dit onderdeel aanpassen, waardoor het pad meer richting de fietstunnel zal worden aangelegd. Dit leidt evenwel niet tot een formele aanpassing van het bestemmingsplan (regels of verbeelding).</p>
F.	<p>Het huidige gebruik van het fietspad onder de Crolesbrug is indiener zienswijze al een doorn in het oog. Het pad onder de brug is te smal en er is geen zicht op tegemoetkomend verkeer door de bocht voor/na de tunnel, maar ook doordat fietsers tegen de zon inkijken. Dit leidt vaak tot gevaarlijke situaties. Het (elektrische) fietsverkeer rijdt ook veel te hard. Daarnaast staat men soms onder de brug te vissen waardoor de verkeerssituatie nog gevaarlijker wordt. Door de ontwikkeling van de appartementen, zal het gebruik naar verwachting worden geïntensiveerd. Dit levert dus steeds vaker gevaarlijke situaties op. Een oplossing zou kunnen zijn om een hek voor en na de tunnel te verplaatsen waardoor fietsers moeten afstappen.</p>	<p>De situatie in en om de fietstunnel is bekend. Zoals door indiener zienswijze is aangegeven zijn daarvoor reeds enkele passende maatregelen genomen. Wij zullen bezien of hier nog andere maatregelen kunnen worden getroffen die de verkeersveiligheid bevorderen. Een deel van de gebruikers van het plangebied zal ook via deze tunnel naar het centrum van Bodegraven gaan. Dat zal echter slechts een beperkte toename van het aantal verkeersdeelnemers van de tunnel betekenen. Het (huidige) gebruik van de tunnel behoeft ons inziens niet te betekenen dat de beoogde functies (Wonen en Kantoor) niet kunnen worden toegevoegd.</p>
G.	<p>Indiener zienswijze heeft de zorg dat door de realisatie van het plan, de verharding zodanig zal toenemen dat het water niet weg kan en naar de woning van indiener zienswijze zal stromen. De woning ligt namelijk lager dan het plangebied waarop de appartementen worden gerealiseerd. Dit is overigens een reeds bestaand probleem, namelijk dat bij veel regen het water op de straat staat en het water van de woningen niet goed kan worden afgevoerd. Er zijn zorgen dat dit probleem door de ontwikkeling zal toenemen.</p>	<p>Vanwege de ontwikkeling zal er compensatiewater worden gegraven binnen hetzelfde peilgebied. Hierover heeft reeds afstemming met het Hoogheemraadschap plaatsgevonden. Daarnaast zullen wij het plangebied zo klimaatadaptief mogelijk inrichten, waardoor wateroverlast moet worden voorkomen.</p>

5	Zienswijze 5	
A.	<p>De locatie is niet geschikt voor huisvesting. Er moeten drastische aanpassingen aan de bouw worden gedaan om maar enigszins aan de geluidsnormen te kunnen voldoen. Verder is de locatie ver buiten het centrum van Bodegraven gesitueerd. De huisvesting is bedoeld voor starters die liever dicht bij de dorpskern met bijbehorende voorzieningen (zoals openbaar vervoer) willen wonen. Om binnen Bodegraven toch starterswoningen te kunnen realiseren zijn er meerdere beter geschikte locaties beschikbaar. Daarnaast is er geen behoefte aan een nieuw kantoorpand aangezien er best veel leegstand is. Door de ontwikkeling van wonen en kantoor kom de woonbebouwing erg dicht op de woning van indieners zienswijzen.</p>	<p>De ODMH heeft akoestisch onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van woningen op deze locatie. Op basis daarvan heeft het college een besluit Hogere waarden Wet geluidhinder genomen. Hoewel er maatregelen getroffen moeten worden om de geluidbelasting te verminderen, voldoet het plan aan het gemeentelijk geluidbeleid.</p> <p>De ontwikkeling ligt op 4 minuten fietsen en circa 10 minuten lopen van het centrum van Bodegraven. Het NS-station is gelegen op 5 fietsminuten van de planlocatie. Met andere woorden, we spreken hier over een goed bereikbare locatie voor jongeren. Met deze ontwikkeling wordt in een dringende behoefte aan woningen voorzien. Het plangebied is ook gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied.</p> <p>Overigens is de gemeente ook op andere locaties met ontwikkelingen van woningbouw (ook in het sociale segment). Al deze projecten zijn noodzakelijk om in de woningbehoefte te voorzien.</p> <p>De ontwikkeling van het kantoorgebouw is voor een specifieke afnemer, zodat er geen sprake is van bouwen voor de leegstand. Daarnaast zorgt het kantoorgebouw ook nog voor een gewenste geluidafscherming voor de woningbouw.</p>
B.	<p>In de huidige situatie is er sprake van een rustige omgeving en wijds uitzicht. Door de nieuwbouw zal de drukte in straat toenemen. De gebouwen zullen het uitzicht belemmeren en de lichtinval flink doen afnemen. Daarnaast wordt de privacy aangetast. Dit zal leiden tot vermindering van het woongenot en een aanzienlijke waardedaling van de woning.</p>	<p>Wij beseffen dat het karakter van de omgeving voor omwonenden zal veranderen hoewel o.i. de Dammekant niet kan worden gekarakteriseerd als een rustige omgeving, gelet op de aanwezige infrastructuur en bebouwing. De bezonningstekeningen laten zien dat de woningen aan de Dammekant nog een goede bezonning behouden. Gelet op de afstand tussen de bestaande en nieuw op te richten</p>

		bebouwing zal van een onaanvaardbare vermindering van lichtinval in de bestaande woningen, geen sprake zijn.
C.	Het aantal te realiseren parkeerplaatsen (van 78) zal niet voldoende zijn, met name in de ochtend en einde van de middag. Bij aanpassing van de Dammekant zijn er speciaal voor ons 2 parkeerplaatsen gemaakt. Gevreesd wordt dat deze parkeerplaatsen door de bewoners van de appartementen of personeel van de kantoren zullen worden gebruikt, waardoor indieners zienswijzen ergens anders moeten parkeren. Daarnaast zijn er zorgen over evt. toenemend auto verkeer over het fietspad naast de woning van indieners zienswijzen Incidenteel rijdt er nu een auto om op één van de parkeerplaatsen naast de Crolesbrug te parkeren. Gevreesd wordt dat men de berm van het fietspad gaat zien als parkeerplaats en het veel meer verkeer met zich meebrengt.	Zoals uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt zullen er, conform onze nota parkeernormen, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het terrein. Volgens de norm, inclusief het toepassen van dubbelgebruik/ aanwezigheidspercentages, moeten er 54 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Bestaande bewoners kunnen dan ook gewoon gebruik blijven maken van de bestaande parkeergelegenheid aan de Dammekant. Het gebruik van de Dammekant zal niet noemenswaardig wijzigen.
D.	Door de realisatie van de woningen en kantoorruimte zal de verkeersintensiviteit sterk toenemen. De huidige bestemming van het stuk grond is verkeer. Door de bouw van gebouwen in de kom van de rotonde zal de toe- en afrit van de rotonde onoverzichtelijk worden. De gebouwen nemen het zicht in de bocht weg wat tot gevaarlijke verkeerssituaties gaat leiden. De geplande uitrit van het plangebied ligt ook erg gevaarlijk in de bocht in aanloop naar de rotonde. Medio december 2023 moest de trauma helikopter eraan te pas komen omdat er een ernstig ongeluk had plaatsgevonden.	Door de ontwikkeling zal de verkeersintensiteit slechts beperkt toenemen (circa 360 verkeersbewegingen). Dat kan door het omliggende wegennet worden verwerkt. De bebouwing wordt zodanig gepositioneerd dat er voldoende zicht blijft op het verkeer dat vanaf de rotonde richting Zwammerdam rijdt. De inrit naar het plan ligt ook zo ver mogelijk verwijderd van de rotonde. Het huidige verkeersbeeld geeft geen aanleiding om deze ontwikkeling niet mogelijk te maken.
E.	Indieners zienswijzen maken zich zorgen over eventuele schade aan hun woning indien er geheid gaat worden.	Deze zienswijze ziet op de uitvoering van het bestemmingsplan. Wij zullen deze zienswijze daarom delen met de initiatiefnemers. Wij adviseren hen om voorafgaand aan de bouw duidelijkheid te verschaffen over de wijze van fundatie van de nieuwe woningen en om van de bebouwing binnen de invloedssfeer van het project vooropname (0-meting) uit te (laten) voeren, zodat eventuele schade door bouwwerkzaamheden te voorkomen is,

		dan wel achteraf goed vast te stellen is.
6	Oasen, Postbus 122, 2800 AC, Gouda d.d. 29-1-2024	
A.	<p>Strak tegen het plan of in het plan (is helaas niet goed te zien) loopt een belangrijke drinkwatertransportleiding waarmee rekening dient te worden gehouden. Dergelijke belangrijke leidingen dienen beschermd te worden ten behoeve van de veiligstelling van de drinkwatervoorziening. Dit betekent dat elke handeling wordt onthouden, waardoor het met behulp van het werk te verrichten watertransport kan worden belet of belemmerd, dan wel waardoor gevaar kan ontstaan voor personen of goederen, en zal er in het bijzonder geen bouwwerken worden opgericht, goederen waaronder begrepen afvalstoffen worden opgeslagen, gesloten wegdek worden aangebracht, ontgrondingen worden verricht, rioleringen dan wel leidingen of kabels worden aangelegd, bomen of diepwortelende struiken planten dan wel voorwerpen de grond in worden gedreven, noch aan een derde toestemming tot zulk een handeling verlenen, zonder schriftelijke instemming van Oasen. Verzocht wordt om deze waterleiding op te nemen op de planverbeelding.</p>	<p>Bij de voorbereiding van het plan heeft de architect een klikmelding gedaan. Daaruit bleek dat de waterleiding die langs het toekomstige gebouw loopt, is vervallen. Voor de leiding die langs de Dammekant ligt, is in de omliggende bestemmingsplannen (die dateren van o.a. 2017) geen beschermingsregeling opgenomen, vandaar dat deze ook niet in het plan is opgenomen. Wij zullen evenwel op basis van het toegezonden dwg-bestand door Oasen, binnen de bestemming Groen, alsnog de betreffende leiding via een dubbelbestemming opnemen en daarbij ook de zogenoemde strookbreedte van 5 meter (2,5 meter aan weerszijden) overnemen, althans voor zover die binnen het plangebied valt. Tevens zullen wij een daarbij behorende beschermingsregeling vastleggen.</p> <p>Deze zienswijze leidt derhalve tot aanpassing van het plan.</p> <p>Volledigheidshalve merken wij nog op dat ter plaatse van de leiding (inclusief de strookbreedte) geen graaf- en bouwwerkzaamheden zijn voorzien.</p>
7.	Zienswijze 7	
A.	<p>Indiener zienswijze is tegen de bouw van het voorgenomen appartementencomplex. Op de tekeningen is een gebouw met vier woonlagen gesitueerd met in totaal 40 appartementen, en een voorgenomen kantoorcomplex. Het vrije, rustige uitzicht, bestaande uit de groene afscheiding van de rotonde en het industrieterrein, bomen en heesterhaag wordt praktisch volledig weggevaagd door deze massieve kolos. Met de voorgenomen bouw wordt het woongenot drastisch aangetast. Door planschade gaat de financiële situatie van indiener zienswijze er substantieel op achteruit door de waardedaling van zijn woning. Door de voorgenomen hoogte van 4 woonlagen wordt een flink deel van zon en daglicht weggenomen. Door deze ingrijpende en</p>	<p>Hoewel er sprake is van enige wijziging van het karakter van de omgeving dienen de genoemde bezwaren ons inziens te worden genuanceerd. De ontwikkeling ligt namelijk op circa 80 meter ten westen van het perceel van indiener zienswijze. Achter een bomenrij die gehandhaafd zal blijven. Er is in de huidige situatie geen sprake van onbelemmerd vrij uitzicht, ook door de aanwezige bomen en heesters en overige bebouwing aan de Dammekant. Of er sprake is van planschade zal in een aparte procedure moeten worden vastgesteld, maar wij geven daarbij in overweging dat er ook altijd rekening moet worden gehouden met een normaal maatschappelijk</p>

	nadelige effecten zal indiener zienswijze tegen de voorgenomen plannen strijden.	<p>risico (voor bestemmingsplannen tussen de 2% en 4%).</p> <p>Ook van een vermindering van bezonning is nauwelijks sprake, gezien de bezonningsoverzichten.</p>
C.	<p>Daarnaast ontbreekt het aan respect voor deze "toekomstige" bewoners! "Wonen" op de rotonde van het industrieterrein Rijnhoek 1, omsloten door verkeersaders. Kwalificatie "geschikt om veilig en plezierig te wonen" gaat hier écht niet op. De betrokken locatie ligt bijna geheel opgesloten tussen 2 vrij drukke wegen en is aan de 4e zijde afgesloten door het water en een problematische fietstunnel. De ontsluiting voor bewoners, en gebruikers van het kantoor wordt dus een groot probleem. De (fiets)verbinding wordt veel gebruikt en is zeer onoverzichtelijk door 2 scherpe bochten. Na veel incidenten en klachten is hier in 2023 al extra wegmarkering aangebracht, maar een extra verkeersstroom vanuit het nieuwe plan zal zeker tot nog meer ongelukken gaan lijden. In de scherpe S-bocht zit nu reeds een gevaarlijke (zie het ongeval van 15-12-2023) uitrit van Rijnhoek die mogelijk nog veel drukker wordt als Rijnhoek 2 tot realisatie komt. Om in deze zelfde bocht nóg een drukke uitrit te maken (362 auto's per dag) lijkt echt vragen om problemen. Door het nieuwe kantoorgebouw zal ook het zicht nog eens flink belemmerd worden.</p>	<p>Uit de plantoelichting en de bijbehorende onderzoeken kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk aanvaardbaar is om deze gronden, (deels) te bestemmen voor Wonen. Wij veronderstellen dat er veel jongeren zijn die op deze locatie hun eerste stappen op de woningmarkt willen zetten.</p> <p>De situatie in en om de fietstunnel is bekend. Zoals door indieners zienswijzen is aangegeven zijn daarvoor reeds enkele passende maatregelen genomen. Wij zullen bezien of hier nog andere maatregelen kunnen worden getroffen die de verkeersveiligheid bevorderen. Een deel van de gebruikers van het plangebied zal ook via deze tunnel naar het centrum van Bodegraven gaan. Dat zal echter slechts een beperkte toename van het aantal verkeersdeelnemers van de tunnel betekenen. Het (huidige) gebruik van de tunnel behoeft ons inziens niet te betekenen dat de beoogde functies (Wonen en Kantoor) niet kunnen worden toegevoegd.</p> <p>Het plan genereert in onze optiek een beperkte toevoeging van de verkeersgeneratie. De spitsuurintensiteit bedraagt circa 36 auto's per uur. De overige delen van de dag zal het veel rustiger zijn. De capaciteit van het bestaande omliggende wegennet, kan de extra capaciteit eenvoudig verwerken. Wat betreft de ontsluiting merken wij op dat deze zo ver mogelijk van de rotonde is geprojecteerd. Het inkomende verkeer naar Rijnhoek komt niet langs de ontsluiting van het</p>

		<p>onderhavige plangebied. Ook het uitgaande verkeer van Rijnhoek zal voor het overgrote deel richting de rotonde rijden en dus niet langs de ontsluiting van het plangebied komen. Door de positionering van het kantoorgebouw is er overigens nog voldoende zicht op het aankomende verkeer vanuit de rotonde</p>
D.	<p>In alle aangehaalde beleidsstukken wordt aangegeven dat wonen veilig en prettig moet zijn en het liefst in de dorpskern en dichtbij het station. In Bodegraven staan legio plannen in de steigers om op allerlei "inbreilocaties" woningen te realiseren en daar horen ook deze sociale huurwoningen bij. Het lijkt er op dat de gemeente hier kiest voor de minst optimale oplossing langs de weg van de minste weerstand. De gemeente heeft hier immers de grond in handen en geen last van commerciële projectontwikkelaars die liever dure woningen in de vrije sector of koopwoningen realiseren. Toch mag het niet zo zijn dat de huisvestingsnood (die niet ter discussie staat) voor jongeren ten koste gaat van de (verkeers)veiligheid voor hen en de overige weggebruikers. Wonen (ook voor deze groep) dient gewoon binnen de rondweg en in de veilige dorpskern opgelost te worden.</p>	<p>Wij trachten voor nagenoeg alle ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente te komen tot een substantieel deel sociale huurwoningen. Ook indien de gronden in eigendom zijn van projectontwikkelaars wordt dit beleid gehanteerd. De gemeente kiest geenszins voor de weg van de minste weerstand. Deze gronden zijn, naast de genoemde inbreilocaties gewoon heel hard nodig om de (sociale) woningvoorraad uit te breiden. Overigens is het plangebied ook gelegen binnen het bestaande stads- en dorpsgebied, dus stedelijk gebied, zoals dat door de provincie Zuid-Holland wordt gehanteerd. Daarbij moet er vanzelfsprekend ook sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van de onderzoeken die wij hebben uitgevoerd, kunnen we stellen dat deze ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is.</p>
8.	Zienswijze 8	
A.	<p>Indieners zienswijzen vinden de locatie niet geschikt om te wonen. Allereerst komen deze bewoners in een industriegebied te wonen. Terwijl het plan is om juist een dorpse sfeer neer te zetten. Daarnaast ligt dit plan tussen een aantal drukke wegen.</p>	<p>Zie onze overweging onder 7C. wonen aan de zijde van de Rijn is een hele normale situatie in Bodegraven. Het kantoorgebouw, hetgeen een lichte bedrijfsmatige functie is, sluit anderzijds weer goed aan bij de omliggende bedrijfsmatige functies op bedrijventerrein Rijnhoek.</p>
B.	<p>De drukke wegen welke om het plan heen liggen worden ook gebruikt voor de ontsluiting van industrieterrein Rijnhoek. Dit is nu al een zeer gevaarlijk en druk punt. Er zijn ook plannen om Rijnhoek nog uit te breiden. Dat wordt er een onwenselijke, onveilige situatie gecreëerd. Dat geldt niet alleen voor het gemotoriseerde verkeer, maar ook voor de fietsers. Want</p>	<p>Wat betreft de ontsluiting merken wij op dat deze zo ver mogelijk van de rotonde is geprojecteerd. Het inkomende verkeer naar Rijnhoek komt niet langs de ontsluiting van het onderhavige plangebied. Ook het uitgaande verkeer van Rijnhoek zal voor het overgrote deel richting de</p>

	<p>door de toename van deze weggebruikers zal, op de rotonde dan wel op het kleine smalle fietspad in de tunnel onder de Crolesbrug, het aantal onveilige situaties toenemen. Denk aan de ongelukken in de afgelopen jaren in de fietstunnel, waar reeds klachten over zijn neergelegd bij de gemeente.</p>	<p>rotonde rijden en dus niet langs de ontsluiting van het plangebied komen.</p> <p>De situatie in en om de fietstunnel is bekend. Zoals door indieners zienswijzen is aangegeven zijn daarvoor reeds enkele passende maatregelen genomen. Wij zullen bezien of hier nog andere maatregelen kunnen worden getroffen die de verkeersveiligheid bevorderen. Een deel van de gebruikers van het plangebied zal ook via deze tunnel naar het centrum van Bodegraven gaan. Dat zal echter slechts een beperkte toename van het aantal verkeersdeelnemers van de tunnel betekenen. Het (huidige) gebruik van de tunnel behoeft ons inziens niet te betekenen dat de beoogde functies (Wonen en Kantoor) niet kunnen worden toegevoegd.</p>
C.	<p>Indieners zienswijzen vinden de beoogde bebouwing veel te hoog. Er wordt een vergelijking gemaakt met het kantoorgebouw van Trimble dat op het laatste stuk iets hoger is dan het voorliggende plan. Er zit geen geleiding in het gebouw. Daarnaast staat het gebouw te dicht op de Rijn, waardoor een rij bomen gekapt moet worden. Indieners zienswijzen maken zich zorgen over het groenbeleid.</p>	<p>Het toekomstige woongebouw is net iets <i>lager</i> dan het laagste punt van het kantoorgebouw van Trimble. Het kantoorgebouw is net iets lager dan het hoogste punt van het kantoorgebouw van Trimble maar het kantoorgebouw ligt op veel ruimere afstand (circa 140 meter) van de woningen aan de Buitenkerk. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met voldoende invulling van groen (bomen en andere groenvoorzieningen).</p>
D.	<p>In de tekeningen is een aantal zonstanden opgenomen om te laten zien dat verminderde lichtinval geen probleem moet zijn. Hierbij is geen rekening gehouden met de donkerste periode van het jaar. Indieners zienswijze wonen aan de Buitenkerk ■■■, recht tegenover dit plan, aan de andere kant van de Rijn. Om de gevolgen van het bouwplan voor hen te laten zien hebben zij een foto toegevoegd van de zonstand op 7 december 2023 om 15.15 uur. Hieruit blijkt volgens indieners zienswijzen dat de zon in de middag al het puntje raakt van het hoogste stukje van het gebouw van Trimble (voorheen Stabiplan). Aangezien dit hoogste</p>	<p>Het toekomstige woongebouw wordt lager dan het laagste punt van het kantoorgebouw van Trimble. De bezonningstekeningen laten zien dat deze hoogte weinig invloed heeft op de bezonningssituatie op de bestaande omliggende bebouwing. Daarnaast nemen indieners zienswijzen geen reëel meetpunt, namelijk 7 december om 15.15. Dat is een periode dat de zon bijna onder gaat (16.30 uur). Hoewel de gemeente geen beleid heeft t.a.v. bezonning kan op basis van de bezonningstekeningen sowieso worden vastgesteld dat aan de minimale TNO-</p>

	<p>punt aan de meest verre zijde van het perceel van indieners zienswijze ligt en in het nieuwe plan de hoogte van het appartementencomplex zo goed als gelijk is aan het hoogste stukje, wordt hiermee aangetoond dat zij veel minder lichtinval zullen hebben, met name in de donkere maanden, dan uit de planstukken wordt geschetst. Daarnaast heeft het 'hoekje' dat eraf is gehaald en een dakterras zal worden, totaal geen positief effect. Met de komst van dit plan wordt dan ook veel zonlicht weggenomen.</p> 	<p>normen van 2 uur bezonning op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van een leefruimte wordt voldaan (in de periode 19 februari tot en met 21 oktober). Dat er veel zonlicht wordt weggenomen is dan ook niet juist.</p>
<p>E.</p>	<p>De grootste vrees hebben indieners zienswijzen t.a.v. de mogelijke geluidsoverlast door de bewoners van het appartementencomplex. Vooral het gebruik van het gezamenlijke dakterras, dat is gelegen aan de Oude Rijn, voor feestjes door de jongeren, baart hen zorgen. Als hier gebruik van gemaakt zal worden door meerdere mensen tegelijk, zal dit echt goed te horen zijn voor ons en al burens in de wijde omgeving. Wanneer een van de huidige burens of overburens aan de andere kant van de Rijn visite heeft in de tuin of zelfs een feestje houdt, dan wordt dat geluid nu al gehoord aangezien het bereik van het geluid natuurlijk vele malen groter is over het water. Daarnaast worden hier in één keer 40 woningen toegevoegd. Naar de akoestische gevolgen is geen onderzoek gedaan.</p>	<p>Het is geenszins de bedoeling van de beoogd exploitant (Mozaiek Wonen) om een gezamenlijk dakterras te realiseren. Omwonenden hoeven dan ook niet te vrezen dat er veel geluidsoverlast zal zijn vanwege dat soort gezamenlijke feesten. We gaan uit van een regulier gebruik voor wonen.</p>
<p>F.</p>	<p>Indieners zienswijzen wonen nu heel erg vrij. De ontwikkeling leidt tot een aantasting van de privacy. De bewoners kunnen in de</p>	<p>De afstand tussen de nieuwe ontwikkeling de woning van indieners zienswijzen, bedraagt bijna 100 meter.</p>

	woning en tuin van indieners zienswijzen kijken. Dit is niet vergelijkbaar met het verkeer op de Crolesbrug dat zicht heeft op de tuinen van de woningen aan de Buitenkerk.	Binnen een dergelijke afstand is het niet mogelijk om in de tuin/woning van indieners zienswijzen te kijken. Van een aantasting van de privacy is dan ook geen sprake.
G.	Indieners zienswijzen vrezen voor waardevermindering van hun woning en behouden zich het recht voor om de zienswijze op een later moment aan te vullen.	Of er sprake is van planschade, zal in een aparte procedure moeten worden vastgesteld, maar wij geven daarbij in overweging dat er ook altijd rekening moet worden gehouden met een normaal maatschappelijk risico (voor bestemmingsplannen tussen de 2% en 4%).
9.	Zienswijze 9	
	Deze zienwijze is identiek aan zienswijze 8.	Voor onze overwegingen n.a.v. deze zienswijzen, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 8.
10.	Zienswijze 10	
A.	De straten Buitenkerk en Dammekant zijn nu al drukke verkeersaders, vooral tijdens spitsuren. De toevoeging van nieuwe woningen zal onvermijdelijk leiden tot een toename van het verkeer in dit gebied. Dit brengt ernstige zorgen met zich mee over de veiligheid van zowel voetgangers als fietsers, vooral kinderen die naar school gaan in de buurt. Een verhoogd verkeersvolume vergroot het risico op ongelukken en kan de levenskwaliteit van onze buurtbewoners aantasten.	De spitsuurintensiteit vanwege de ontwikkeling bedraagt circa 36 auto's per uur. De overige delen van de dag zal het veel rustiger zijn. De capaciteit van het bestaande omliggende wegennet, kan de extra capaciteit eenvoudig verwerken. De ontwikkeling heeft nauwelijks invloed op de intensiteiten op de weg Buitenkerk.
B.	Parkeerproblemen: De bouw van nieuwe woningen zal ook resulteren in een verhoogde vraag naar parkeergelegenheid. Momenteel is er al een tekort aan parkeerplaatsen in de buurt. Gevreesd wordt dat de nieuwe woningen dit probleem alleen maar zullen verergeren. Dit kan leiden tot overlast voor bewoners en bezoekers die moeite hebben om een parkeerplek te vinden, waardoor de leefbaarheid van de buurt afneemt.	Zoals uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt zullen er, conform onze nota parkeernormen, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het terrein. Volgens de norm, inclusief het toepassen van dubelgebruik/ aanwezigheidspercentages, moeten er 54 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er worden o.b.v. de huidige inrichtingsvoorstellen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Bestaande bewoners kunnen dan ook gewoon gebruik blijven maken van de bestaande parkeergelegenheid in de omgeving.
C.	Karakter van de buurt: De straten Buitenkerk en De Dammekant hebben een uniek historisch en architectonisch karakter dat de charme van de buurt bepaalt. De	De ontwikkeling sluit ons inziens juist goed aan op de bestaande stedenbouwkundige structuren. Deze locatie aan de rondweg verdraagt

	<p>bouw van nieuwe woningen zou dit karakter kunnen verstoren en afbreuk kunnen doen aan de esthetische waarde van de omgeving. Het behoud van de historische identiteit van onze buurt is van groot belang voor de gemeenschap en mag niet worden genegeerd ten behoeve van ontwikkelingsprojecten.</p>	<p>hogere bebouwing. Ook op andere locaties aan de Rijn zijn appartementen gesitueerd. De identiteit van de Dammekant en de Buitenkerk worden hierdoor niet aangetast.</p>
D.	<p>Groenvoorzieningen: Het gebied rondom de straten Buitenkerk en Dammekant wordt gekenmerkt door zijn weelderige groen en open ruimtes. De bouw van nieuwe woningen zou mogelijk ten koste gaan van deze groenvoorzieningen, wat een negatieve invloed zou hebben op het milieu en de levenskwaliteit van de buurtbewoners. Het behoud van groene ruimtes is essentieel voor het welzijn van de gemeenschap en mag niet worden opgeofferd voor de bouw van nieuwe woningen.</p>	<p>Het plangebied heeft niet de kwaliteiten die indiener zienswijze er aan geeft. De bestaande bestemming van het hele terrein is ook Verkeer. Vanwege de ontwikkeling zal een deel van het groen verdwijnen maar het plangebied zal ook opnieuw met kwalitatief groen worden ingevuld.</p>
E.	<p>Uitzicht en waardebeoordeling van huizen: Bewoners genieten momenteel van een prachtig uitzicht op de omgeving. De bouw van nieuwe woningen zou dit uitzicht kunnen verstoren en de waarde van de huizen kunnen verlagen. Dit kan leiden tot financiële verliezen voor huiseigenaren en een algemene achteruitgang van de leefomgeving.</p>	<p>De ontwikkeling vindt plaats op geruime afstand van de woningen aan de Buitenkerk. Verstoring van uitzicht of waardedaling van de woningen dient ons inziens dan ook genuanceerd te worden. Of er sprake is van planschade zal in een aparte procedure moeten worden vastgesteld, maar wij geven daarbij in overweging dat er ook altijd rekening moet worden gehouden met een normaal maatschappelijk risico (voor bestemmingsplannen tussen de 2% en 4%).</p>
F.	<p>Angst voor huisvesting van vluchtelingen: buurtbewoners hebben ook angst en zorgen over de mogelijkheid dat de nieuwe woningen gebruikt zullen worden voor de huisvesting van vluchtelingen. Hoewel er begrip is voor de behoefte aan huisvesting voor vluchtelingen, is indiener zienswijze bezorgd dat dit kan leiden tot sociale spanningen en problemen in de buurt. Gevraagd wordt aan de gemeente om deze zorgen serieus te nemen en ervoor te zorgen dat eventuele huisvestingsplannen zorgvuldig worden overwogen en gecommuniceerd met de gemeenschap.</p>	<p>De beoogde doelgroep is jongeren. Huisvesting van andere doelgroepen is niet aan de orde.</p>
G.	<p>Privacy: Een ander belangrijk punt is de mogelijke verstoring van de privacy en lichtinval door de bouw van nieuwe</p>	<p>De afstand tussen de nieuwe ontwikkeling de woning van indieners zienswijzen c.q. bewoners van de</p>

	woningen. De hoogte en plaatsing van de nieuwe gebouwen kunnen leiden tot een inbreuk op de privacy, doordat bewoners direct in bestaande woningen kunnen kijken.	Buitenkerk, bedraagt bijna 100 meter. Binnen een dergelijke afstand is het niet mogelijk om in de tuin/woning te kijken. Van een aantasting van de privacy is dan ook geen sprake.
H.	Lichtinval: De bouw van hoge gebouwen kan de natuurlijke lichtinval verminderen, wat een negatief effect kan hebben op het woongenot en de sfeer in huizen.	De bezonningstekeningen laten zien dat de bebouwingshoogte weinig invloed heeft op de bezonningssituatie op de bestaande omliggende bebouwing en zeker niet aan de Buitenkerk. Hoewel de gemeente geen beleid heeft t.a.v. bezonning kan op basis van de bezonningstekeningen sowieso worden vastgesteld dat aan de minimale TNO-normen van 2 uur bezonning op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van een leefruimte wordt voldaan (in de periode 19 februari tot en met 21 oktober). Dat er veel zonlicht wordt weggenomen is dan ook niet juist.
I.	Gezien de bovengenoemde redenen wordt dringend gevraagd om het voorgenomen plan voor de bouw van nieuwe woningen tegenover de straat Buitenkerk en aan de straat Dammekant te heroverwegen. De gemeenteraad wordt opgeroepen om alternatieve locaties te onderzoeken die minder nadelen met zich meebrengen voor de omwonenden en de historische identiteit van de buurt respecteren.	Gelet op onze voorgaande overwegingen, is er geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Er zijn in deze zienswijze (maar ook door anderen) geen alternatieve locaties aangedragen die wij hebben kunnen afwegen (overigens zouden we deze gronden dan nog steeds willen inzetten voor woningbouw, gelet op het nijpende tekort aan sociale huurwoningen).
11.	Zienswijze 11	
A.	De betrokken locatie ligt tussen 2 vrij drukke wegen en is aan een zijde afgesloten door het water een onoverzichtelijke fietstunnel. De verkeersdoorstroming van de tunnel en Dammekant worden dus een groot probleem. De verbinding via de fietstunnel wordt veel gebruikt en is zeer onoverzichtelijk door 2 scherpe bochten. Na veel incidenten en klachten is hier in 2023 al extra wegmarkering aangebracht, maar een extra verkeersstroom vanuit het nieuwe plan zal zeker tot nog meer ongelukken gaan leiden.	De situatie in en om de fietstunnel is bekend. Zoals door indieners zienswijzen is aangegeven zijn daarvoor reeds enkele passende maatregelen genomen. Wij zullen bezien of hier nog andere maatregelen kunnen worden getroffen die de verkeersveiligheid bevorderen. Een deel van de gebruikers van het plangebied zal ook via deze tunnel naar het centrum van Bodegraven gaan. Dat zal echter slechts een beperkte toename van het aantal verkeersdeelnemers van de tunnel betekenen. Het (huidige) gebruik van de tunnel behoeft ons inziens niet te

		betekenen dat de beoogde functies (Wonen en Kantoor) niet kunnen worden toegevoegd.
B.	In de bocht zit nu reeds een gevaarlijke (zie het ongeval van 15-12 jl) uitrit van Rijnhoek die mogelijk nog veel drukker wordt als Rijnhoek 2 wordt gerealiseerd. Om in deze zelfde bocht nóg een drukke uitrit te maken (362 auto's per dag) lijkt echt vragen om problemen. Door het nieuwe kantoorgebouw zal ook het zicht nog flink belemmerd worden.	Het plan genereert in onze optiek een beperkte toevoeging van de verkeersgeneratie. De spitsuurintensiteit bedraagt circa 36 auto's per uur. De overige delen van de dag zal het veel rustiger zijn. De capaciteit van het bestaande omliggende wegennet, kan de extra capaciteit eenvoudig verwerken. Wat betreft de ontsluiting merken wij op dat deze zo ver mogelijk van de rotonde is geprojecteerd. Het inkomende verkeer naar Rijnhoek komt niet langs de ontsluiting van het onderhavige plangebied. Ook het uitgaande verkeer van Rijnhoek zal voor het overgrote deel richting de rotonde rijden en dus niet langs de ontsluiting van het plangebied komen. Door de positionering van het kantoorgebouw is er overigens nog voldoende zicht op het aankomende verkeer vanuit de rotonde.
C	Er ligt een fietspad rond de rotonde maar indieners zienswijzen vinden het toevoegen van nog meer verkeer (jongeren) bij een dergelijk drukke rotonde, opnieuw vragen om problemen. De veiligheid is niet gewaarborgd en indieners zienswijze willen niet dat de ontwikkeling nog meer ongelukken oplevert. Aan de Dammekant wonen veel jonge gezinnen waarvan de kinderen nu nog op de parallelweg en stoep spelen. Er wordt rekening gehouden met elkaar, maar met zoveel auto's is dit niet meer mogelijk.	Fietsverkeer naar het zuidelijke deel van Bodegraven zal naar verwachting via de fietstunnel gaan. Het fietsverkeer dat naar het noordelijke deel van Bodegraven moet, sluit via het plangebied aan op de rotonde en kan dan via de Burg. Crolesbrug naar Bodegraven komen. Ook de overige aansluitingen, bijvoorbeeld richting Zwammerdam zijn niet anders dan voor de overige verkeersdeelnemers. De auto-ontsluiting van het plan vindt niet plaats op de parallelweg van de Dammekant zodat de bestaande gebruikers (o.a. kinderen) daar niet vele hinder van ondervinden.
D.	Er is begrip voor de situatie dat de woningnood hoog is, maar het aantal woningen uitbreiden kan ook aan de zijde van spoorlijn in het verlengde van Rijnhoek, namelijk Rijnhoek 2 waarvoor ook reeds ideeën zijn.	Anders dan het door indiener zienswijze benoemde perceel, ligt onderhavige plangebied wel in bestaand stads- en dorpsgebied. Ook ligt deze locatie veel centraler t.o.v. het centrumgebied.

3. Bijlagen

- Zienswijzen (geanonimiseerd)