

Gemeente



Bodegraven Reeuwijk

Nota van beantwoording zienswijzen naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan 'Markthof'.

Collegebesluit: 17-01-2017

Raadsbesluit: 29-03-2017

Hoofdstuk 1 Inleiding

Aanleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad voor het gehele gemeentelijke grondgebied een bestemmingsplan (of meerdere bestemmingsplannen) vast.

Begin 2016 heeft Ontwikkelingscombinatie Markstraat II B.V. (hierna OCM) een plan ingediend voor de herontwikkeling van het pand aan de Marktstraat 23-25 en het achtergelegen binnenterrein. Het initiatief ziet op de realisatie van appartementen aan de Marktstraat (met een commerciële voorziening of lichte horeca op de begane grond) alsmede de realisatie van 11 woningen, in de vorm van een hofje. Het plan is voor langzaam verkeer bereikbaar via een onderdoorgang vanaf de Markstraat naar het hofje en voor gemotoriseerd verkeer, via een aparte ontsluiting op de Bodelolaan.

Voor deze (her)ontwikkeling heeft vanaf 20 oktober 2016 tot en met 30 november 2016 een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Over het bestemmingsplan zijn twee zienswijzen ingediend. In deze nota is een reactie op deze zienswijzen opgenomen.

Hoofdstuk 2 Zienswijzen

Algemeen

Van de ingediende zienswijzen wordt hierna een samenvatting gegeven. Bij de reactie op de zienswijzen is rekening gehouden met de gehele inhoud van de zienswijzen. De ingediende zienswijzen zijn als bijlagen bij deze nota gevoegd.

Zienswijzen

A. Vereniging van Eigenaren BodeloGrave, p/a Bodelolaan 1F, 2411 VR, Bodegraven

1. Ter inleiding wordt aangegeven dat de positie van de VVE wat ongemakkelijk is aangezien de ontwikkelaar van het plan Markthof (Ontwikkelingscombinatie Marktstraat II B.V., hierna OCM) tevens lid is van de VVE.

Overwegingen gemeente

Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

2. De VVE kan in grote lijnen instemmen met het plan. Aandacht wordt gevraagd voor duurzaamheid (bv. laadpunten voor elektrische auto's) en voldoende waterberging. De VVE zou graag zien dat er een leeftijdsgrens wordt vastgelegd (i.v.m. te verwachten geluidsoverlast van jongere bewoners). Daarnaast zou de VVE de garantie willen hebben dat de garages uitsluitend gebruikt kunnen worden voor het parkeren van particuliere auto's (en niet voor bedrijfsmatig gebruik). De lichte horeca is voor meerdere interpretatie vatbaar.

Overwegingen gemeente

Zoals bekend is ook de duurzaamheidsambitie van de gemeente hoog. De suggestie van de VVE t.a.v. de laadpunten van elektrische auto's kunnen wij dan ook van harte ondersteunen. Over dit onderwerp zullen wij met OCM nadere afspraken maken. Ten aanzien van de waterberging verwijzen wij naar het hetgeen hierover is opgenomen in de plantoelichting. Tevens merken wij op dat het Hoogheemraadschap positief over het plan heeft geadviseerd. Met de ontwikkelaar hebben wij besproken dat er voldoende maatregelen worden getroffen voor waterberging binnen het plangebied, o.a. door het (deels) realiseren van open verharding ter plaatse van de parkeergelegenheid. Ook de binnentuin in het hofje zal grotendeels onverhard blijven.

Het is ruimtelijk niet relevant welke leeftijd de bewoners van het plan zullen hebben. Hiervoor kunnen en zullen geen nadere regels worden vastgelegd.

Voorts is in de planregels van het bestemmingsplan opgenomen dat de garages uitsluitend gebruikt mogen worden voor de stalling van auto's en voor berging als medegebruik. Hiermee wordt voorkomen dat de garages gebruikt zouden kunnen worden voor bedrijfsmatige activiteiten.

Ten aanzien van het gebruik voor horeca-activiteiten merken wij het volgende op. Op basis van het geldende bestemmingsplan is reeds horeca en ondersteunende horeca met

bijbehorende terrassen toegestaan. Op basis van de nadere regeling is uitsluitend een restaurant (categorie 1) en horecabedrijven uit categorie 2 toegestaan.

Volgens de definitie uit het voornoemde bestemmingsplan sluiten Categorie 2 horecabedrijven qua exploitatievorm aan bij winkelvoorzieningen. Het gaat om o.a. broodjeszaken, cafetaria's, ijssalons e.d. Dergelijke functies zijn in een centrumgebied aanvaardbaar naast de functie wonen. Een terras in het hofje draagt naar onze mening bij aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum.

Categorie 3 horecabedrijven, waarbij in hoofdzaak alcoholische drank wordt verstrekt en waarvan de exploitatie een aantasting van het woon- en leefklimaat kan veroorzaken en een grote druk op de openbare orde met zich kan brengen, zoals een café, bar, dancing of discotheek, zijn in het bestemmingsplan uitgesloten.

Naar onze mening is deze planregeling voldoende rechtszeker.

3. De VVE is tegen een ontsluiting van het plangebied via de Bodelolaan, gelet op de korte afstand tot de terrassen, vanwege het aantal voertuigbewegingen, vanwege overlast i.v.m. luchtvervuiling en geluidhinder en vanwege aantasting van de privacy. Daarnaast leidt dit planvoorstel tot planschade. De verkeerskundige onderbouwing van deze ontsluiting is volgens de VVE volstrekt onjuist.

Overwegingen gemeente

Wij zijn van mening dat met de toevoeging van de woningen en appartementen er niet een zodanig hoge verkeersintensiteit ontstaat dat hierdoor de ontsluiting via de Bodelolaan niet mogelijk zou zijn. Daarnaast is de ontsluiting ten opzichte van het appartementengebouw van de VVE Bodelograve afgeschermd met een schutting/haag en is er sprake van enige afstand tot de terrassen/balkons van het bestaande appartementengebouw. De verkeersgeneratie zal geen 150 voertuigen per etmaal bedragen. Verwezen wordt naar bijgevoegde memo van het bureau 'Hart voor Verkeer'. De vermeende overlast in de vorm van luchtvervuiling of geluidhinder dient gelet op de beperkte verkeersgeneratie per uur, in relatie tot het verkeer dat over de Bodelolaan rijdt, enigszins genuanceerd te worden.

Het staat belanghebbenden vrij om, na inwerkingtreding van het bestemmingsplan, een aanvraag om planschadevergoeding in te dienen.

Daarnaast zijn wij van mening dat een ontsluiting via de Bodelolaan beter aansluit bij de recent vastgestelde centrumvisie. In deze visie is namelijk het uitgangspunt vastgelegd om de verblijfskwaliteit van het Raadhuisplein te vergroten. Een auto-ontsluiting op de Markstraat past minder goed bij de wens van de raad om de uitstraling en verblijfskwaliteit van het Raadhuisplein te versterken.

Voor een reactie naar aanleiding van de opmerkingen op de verkeerskundige onderbouwing, wordt verwezen naar onderstaande overwegingen en in het bijzonder het bijgevoegde memo van bureau 'hart voor verkeer'.

4. Er staan feitelijke onjuistheden in de verkeerskundige onderbouwing (opgenomen in een bijlage bij de zienswijze). De VVE geeft een aantal verschillen weer (o.a. breedte trottoir, overzicht op rijbaan, aantal rijstroken op weg) op basis waarvan wordt geconcludeerd dat een ontsluiting op de Bodelolaan sterk afgeraden moet worden. Voorgesteld wordt om het gemotoriseerd verkeer ook op de Marktstraat te ontsluiten, door een extra ontsluiting te realiseren aan de zijde van het pand van de VVE. Een calamiteitenontsluiting zou via het terrein van de VVE mogelijk gemaakt kunnen worden. In de bijlage bij de zienswijze worden de volgende opmerkingen gemaakt over de verkeerskundige onderbouwing:
- a. De winkelfunctie van de Marktstraat moet niet worden overschat;
 - b. De Marktstraat is geen 7 meter maar 7,5 meter breed;
 - c. Onvoldoende is benadrukt dat er in de Marktstraat ruimte is voor verkeer in twee richtingen;
 - d. Onvoldoende is benadrukt dat het uitzicht in de optie Marktstraat veel beter is;
 - e. De verkeersgeneratie is uitsluitend bepaald voor de seniorenwoningen en niet voor de appartementen. Hetzelfde geldt voor de parkeerbehoefte;
 - f. De wachttijden in de optie Bodelolaan zijn aanmerkelijk langer dan in de optie Marktstraat, aangezien in de Marktstraat een ruime overgangszone is, het uitzicht er beter is en de kans op ruimte voor toegang tot de weg, hoger is.
 - g. Indien de auto-ontsluiting aan de noordzijde van het pand wordt gelegd, kost dit slechts twee parkeerplaatsen;
 - h. Het laten vervallen van 1 parkeerplaats aan de Bodelolaan is een slecht advies aangezien dit 's nachts gevaar oplevert voor het doorgaande verkeer;
 - i. Betwijfeld wordt of over de Marktstraat meer fietsers passeren. De winkelfunctie is hier nauwelijks aanwezig;
 - j. Dat een inrit op de Bodelolaan beter in de bestaande inrichting past is volgens de VVE niet onderbouwd, gelet op de ontsluiting van de parkeergelegenheid bij de Rabobank als gelet op de parkeerplaatsen aan de Marktstraat.

Overwegingen gemeente

De initiatiefnemer heeft gevraagd om planologische medewerking aan een ontsluiting op de Bodelolaan. Het realiseren van twee ontsluitingen op de Marktstraat, één voor langzaam verkeer en één voor gemotoriseerd verkeer levert te veel beperkingen op voor het gebruik van de begane grond van het nieuwe gebouw.

Vooropgesteld wordt dat uit het verkeerskundig advies volgt dat beide ontsluitingen (op de Marktstraat en op de Bodelolaan) uitvoerbaar zijn. Echter de voorkeur gaat verkeerskundig uit naar een ontsluiting van het plan op de Bodelolaan aangezien:

- hierdoor minder parkeerplaatsen behoeven te verdwijnen;
- de verkeersintensiteit op de Bodelolaan lager ligt dan aan de Marktstraat;
- het risico op een confrontatie tussen (winkelend) langzaam verkeer en autoverkeer aan de Marktstraat groter is dan aan de Bodelolaan;
- er, bij de realisatie van een onderdoorgang aan de Marktstraat, meer mogelijkheden ontstaan voor nood- en hulpdiensten om het binnenterrein te bereiken.

Daarnaast past een ontsluiting op de Bodelolaan beter bij het uitgangspunt uit de Centrumvisie om het Raadhuisplein te versterken.

De argumenten die door de VVE zijn ingebracht hebben wij laten beoordelen door het bureau "Hart voor Verkeer". In de bijlage is deze reactie opgenomen. Gelet op deze reactie concluderen wij dat bovenstaande argumenten nog steeds van toepassing zijn en dat een ontsluiting op de Bodelolaan de voorkeur geniet boven een ontsluiting op de Marktstraat.

5. Door dit plan wordt de mogelijkheid ontnomen om het resterende deel van de Marktstraat op te knappen, aangezien met dit plan de totale parkeerbehoefte op het binnenterrein wordt gerealiseerd.

Overwegingen gemeente

Met dit plan wordt naar onze mening een serieuze aanzet gegeven tot verdere herontwikkeling van een deel van de Marktstraat. Daarnaast wordt een aanvullend woonmilieu aan het bestaande programma toegevoegd. Dit is voor andere pandeigenaren wellicht aanleiding om in de toekomst ook tot herontwikkeling over te gaan. Tot heden hebben de eigenaren van aangrenzende panden hiervoor echter geen belangstelling, hoewel OCM (en ook de gemeente) daarvoor diverse keren de interesse hebben gepeild. Vanzelfsprekend zal bij een herontwikkeling van de naastgelegen gronden ook voor het parkeren een adequate oplossing moeten zijn. Het is evenwel niet zo dat het onderhavige bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld omdat op deze gronden ook de parkeerbehoefte van toekomstige herontwikkelingen gerealiseerd moet worden.

6. De VVE vindt de politiek niet geloofwaardig. Hierbij wordt gerefereerd aan de sloop van de garage bij Bodelolaan 1 en het creëren van een ontsluiting via dit perceel. Illegaal handelen wordt door het college gedoogd. Daarnaast is de VVE teleurgesteld in de communicatie van OCM over het plan.

Overwegingen gemeente

Het college heeft de sloop van de schuur niet betrokken bij de vraag of een ontsluiting van het plangebied op de Bodelolaan mogelijk is. Wij hebben de verschillende ruimtelijke/verkeerskundige belangen afgewogen en geconcludeerd dat een ontsluiting op de Bodelolaan, ten opzichte van de Marktstraat, de voorkeur heeft. De gemeente is niet verantwoordelijk voor de communicatie van andere rechtspersonen of van natuurlijke personen. Wel merken wij op dat de initiatiefnemer in een vroeg stadium aan de direct belanghebbenden de plannen heeft gepresenteerd. Daarnaast heeft het college ter voorbereiding op het bestemmingsplan een informatieavond georganiseerd.

B. Verontruste Bewoners Bodelolaan (VBB), p/a Bodelolaan 9, 2411 VR, Bodegraven

1. Het plan dat in 2012 is vastgesteld betrof 40 garages en 20 parkeerplaatsen. Het huidige plan voorziet in 11 extra woningen, maar de parkeervoorziening wordt gehalveerd. De VBB vraagt naar de consistentie van beleid.

Overwegingen gemeente

Met het plan dat in 2012 is vastgesteld bestaat de mogelijkheid om meer parkeerplaatsen te realiseren dan noodzakelijk is om te voorzien in de parkeerbehoefte. Met het voorliggende plan kan echter worden voldaan aan het gemeentelijke parkeerbeleid/parkeernormen. Dit is in de

plantoelichting gemotiveerd. Het onderhavige plan is op dezelfde wijze beoordeeld, als andere ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente.

2. Gesuggereerd wordt voor de parkeerbehoefte van het centrum, een ondergrondse parkeervoorziening in het plangebied te realiseren, bereikbaar vanaf de Markstraat. Op de parkeergarage kan dan het hofje worden gerealiseerd.

Overwegingen gemeente

Hoewel dit een heel aardige suggestie betreft, is een dergelijk plan financieel niet uitvoerbaar. Overigens merken wij op dat de bezettingsgraad in de bestaande parkeergarage aan de Oranjelaan nog vrij laag is zodat er voor winkelend publiek voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is.

3. De VBB verwijst naar de gerealiseerde ontsluiting op de Bodelolaan en de eerder kenbaar gemaakte bezwaren. Ook wordt verwezen naar de zienswijze van de VVE Bodelograve.

Overwegingen gemeente

Verwezen wordt naar de hiervoor onder A. opgenomen overwegingen alsmede het bijgevoegde memo van bureau 'Hart voor Verkeer'.

4. De VBB is van mening dat voor de ontwikkeling van de woningen geen herziening van een bestemmingsplan noodzakelijk is, maar dat dit met een afwijkingsprocedure vergund zou kunnen worden.

Overwegingen gemeente

Het planinitiatief kan ook via een afwijkingsprocedure vergund worden. Een dergelijke procedure heeft voor- en nadelen. Er is evenwel voor gekozen om de gemeenteraad voor te stellen om het bestemmingsplan te herzien.

5. Verwezen wordt naar de zienswijze uit het document "Visie van de Omwonenden op het plan Markthof"

Overwegingen gemeente

Voor een reactie op deze visie wordt verwezen naar de brief van het college d.d. 5-10-2016 (kenmerk Z-16-43015 / UIT-16-53629), die als bijlage bij deze nota is opgenomen.

Conclusie

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Vervolg

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan zal worden gepubliceerd in de "Kijk op Reeuwijk", "Kijk op Bodegraven", de Staatscourant en langs elektronische weg (website). Er staat tegen dit besluit beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast zal het bestemmingsplan na vaststelling op de landelijke voorziening 'www.ruimtelijkeplannen.nl' te raadplegen zijn.

Bijlage 1 Zienswijzen

Bijlage 2

Memo 'Hart voor Verkeer'

Memo

OCM II BV
T.a.v. de heer Felix C.A. van Pelt
Noordzijde 99
2411 RD Bodegraven

Datum : 13-01-2017
Aan : OCM II BV, de heer Felix C. A. van Pelt
Betreft : Reactie op zienswijze VVE Bodelograve inzake bestemmingsplanwijziging
Marktstraat 23 te Bodegraven

Geachte heer Van Pelt,

Volgens afspraak ontvangt u hierbij de reactie op de zienswijze van VVE Bodelograve inzake de bestemmingsplanwijziging rondom Marktstraat 23 te Bodegraven. In de reactie wordt uitsluitend ingegaan op de verkeerskundige zienswijze(n) die de VVE Bodelograve heeft aangedragen. In de hierop volgende tabel is zijn de diverse zienswijzen van de VVE in de eerste kolom aangegeven. In de tweede kolom is (per zienswijze) de reactie verwoord.

<i>Zienswijze VVE Bodelograve</i>	<i>Reactie</i>
1. Het plan voorziet ook in het verschaffen van een toegang voor (gemotoriseerd) verkeer voor de ontsluiting van de woning Noordstraat 32 (alsmede de 2 belendende percelen, details bij ons niet bekend)	Uit navraag bij de ontwikkelaar blijkt dat het plan bestaat uit 11 seniorenwoningen (koop tussen/hoek) en 10 appartementen (2 koop, etage, duur en 8 koop, etage, goedkoop). De aanwezige horeca wijzigt ook (van poolcentrum met BVO 300m ² naar konditorei met BVO 265m ²) maar omdat zowel deze verkeersontsluiting als deze parkeerplaatsen buiten het studiegebied liggen, worden deze in de berekening buiten beschouwing gelaten. Noordstraat 32 heeft eveneens toegang tot (en een parkeergelegenheid op) het binnenterrein. Over de toegang tot het binnenterrein van de belendende percelen van Noordstraat 32 zijn (nog) geen afspraken gemaakt.
2. 11 koopwoningen leveren blijkbaar gemiddeld 74 motorvoertuigbewegingen per weekdag etmaal op. Maar het zijn niet alléén de 11 woningen, het gaat ook om de 8 (??) appartementen en de 3 (??) woningen aan de Noordstraat die ontsloten worden en daarmee verdubbelt het aantal woningen tot 22 en, dus ook de bewegingen naar 2 x 74 = 148 (100 % meer dus)	Zie ook de reactie op zienswijze 1. Op basis van de nieuwe uitgangspunten, wordt het aantal voertuigbewegingen voor de 11 seniorenwoningen en de 10 appartementen via de uitrit Bodelolaan berekend op circa 103 per gemiddeld werkdag etmaal. De grondslag voor deze berekening is als volgt:

	<ul style="list-style-type: none"> • Op basis van de kencijfers van CROW genereren 11 seniorenwoningen) circa 75 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. • De 2 dure en de 8 goedkope etagewoningen genereren respectievelijk circa 14 en 34 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. • De totale verkeersgeneratie bedraagt daarmee circa 123 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. • Er worden in totaal 27 parkeervoorzieningen (17 parkeerplaatsen en 10 garageboxen) gerealiseerd, waarvan er 4 (15%) ontsloten worden op de Noordstraat. • Het aantal motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal via de uitrit Bodelolaan bedraagt daarmee 85% van de totale verkeersgeneratie ofwel circa 105 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. • Indien de verkeersgeneratie van Noordstraat 32 wordt meegerekend levert dit circa 7 extra verkeersbewegingen op. In dat geval bedraagt de verkeersgeneratie via de uitrit Bodelolaan circa 112 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. • De laatste correctie die toegepast te worden is de aftrek van het aandeel bezoekersverkeer (in de regel 8%); deze motorvoertuigen hebben namelijk geen toegang tot het binnenterrein (en parkeren daar ook niet). Het aantal voertuigbewegingen via de uitrit Bodelolaan bedraagt daarmee circa 103 per gemiddeld werkdagemaal. Het betreft hier het totaal van de aankomsten en de vertrekken.
<p>3. Ook hier wordt de parkeerbehoefte van de te bouwen appartementen over het hoofd gezien. Als het inderdaad 8 appartementen gaan worden gaat de berekende parkeerbehoefte met zo'n 70% omhoog en de vraag is dan wel degelijk zeker of er niet in het omliggend gebied geparkeerd gaat worden. Waar in het rapport wordt gesteld dat dat niet aannemelijk zal zijn.</p>	<p>Zie ook de reactie op zienswijze 1. Op basis van de nieuwe uitgangspunten (waaronder de parkeernorm van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk), bedraagt de parkeerbehoefte <u>voor de bewoners van de 11 seniorenwoningen en de 10 appartementen</u> 24 parkeerplaatsen. De grondslag voor deze berekening is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op basis van de parkeernormen van de gemeente Bodegraven bedraagt de parkeerbehoefte van 11 seniorenwoningen 17 parkeerplaatsen (waarvan 3 voor bezoekers). • De parkeerbehoefte van appartementen bedraagt 3 parkeerplaatsen (waarvan 1 voor bezoekers) voor de dure etagewoningen en 10 parkeerplaatsen (waarvan 2 voor bezoekers) voor de goedkope etagewoningen. • De parkeerbehoefte (voor bewoners en bezoekers van de 11 seniorenwoningen en de 10

	<p>appartementen) bedraagt hiermee 30 parkeerplaatsen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het bezoekersparkeren (6 parkeerplaatsen) dient hiervan te worden afgetrokken omdat deze voertuigen niet op het binnenterrein parkeren. Daarmee bedraagt de parkeerbehoefte <u>voor de bewoners van de 11 seniorenwoningen en de 10 appartementen</u> 24 parkeerplaatsen. • Met 27 te realiseren parkeerplaatsen wordt voldaan aan de parkeerbehoefte voor de bewoners van de 11 seniorenwoningen en de 10 appartementen. Aangezien deze parkeerplaatsen uitsluitend gebruikt (kunnen) worden door de bewoners van de 11 seniorenwoningen en de 10 appartementen, kan worden uitgesloten dat zij elders parkeren. De bezoekers zullen wel in het omliggende gebied parkeren.
<p>4. De winkelfunctie van de Marktstraat moet niet overschat worden. Het is geen Kerkstraat. En al helemaal geen Kalverstraat. Er is een Rabobank en een uitzendbureau maar die zijn beiden aan de zuidkant van de straat. Bij ons zit Hoek 29, een kunstenaarscollectief dat maar beperkt geopend is. Ter plaatse van de ontsluiting is er nauwelijks winkelend publiek. Hier lopen ongeveer dezelfde passanten die ook in de Bodelolaan lopen.</p>	<p>Er zijn geen telgegevens van het aantal voetgangers beschikbaar dus een cijfermatige onderbouwing kan niet worden gegeven. Op basis van de functie is het echter aannemelijk dat er in de Marktstraat (die, in min- of meerdere mate, een winkelfunctie heeft terwijl de Bodelolaan deze niet heeft) meer voetgangers lopen dan in de Bodelolaan. Tijdens het locatiebezoek is in ieder geval waargenomen dat er in de Marktstraat meer voetgangers liepen dan in de Bodelolaan.</p>
<p>5. De Marktstraat is geen 7 meter breed, maar minimaal 7.5 meter, kan ook 8 zijn, afhankelijk van hoe er gemeten wordt.</p>	<p>De breedte van de Marktstraat is zo nauwkeurig mogelijk bepaald op basis van het beschikbare materiaal (waaronder de plantekening). Er wordt niet in twijfel getrokken dat de Marktstraat in werkelijkheid wellicht (iets) breder is; dit heeft echter geen gevolgen voor de conclusies en aanbevelingen van de verkeerskundige onderbouwing.</p>
<p>6. Onvoldoende wordt benadrukt dat er in de Marktstraat ruimte is voor verkeer in beide richtingen en in de Bodelolaan is slechts ruimte voor verkeer in één richting omdat er hier aan beide zijden geparkeerd wordt).</p>	<p>Indien aan beide zijden van de Bodelolaan geparkeerd wordt, resteert op bepaalde gedeelten van de Bodelolaan een rijbaanbreedte van ruim 4 meter. Dit is te smal voor twee passerende voertuigen. Het kan daardoor voorkomen dat tegemoetkomend verkeer op de Bodelolaan op elkaar moet wachten. Voor de wachttijden van het invoegende verkeer vanuit de uitrit van het plangebied maakt dit weinig uit. De verkeersintensiteiten zijn niet van dien aard dat lange wachttijden voorkomen; ook niet als het verkeer 'gedoseerd' langs de uitrit rijdt. Uit waarnemingen is gebleken dat het blokkeren van de uitrit weliswaar voorkomt; maar eerder sporadisch dan structureel. Een bijkomend voordeel is dat verkeer (zo bleek uit waarneming) door het smalle</p>

	<p>wegprofiel en het feit dat men soms op elkaar moet wachten vrij langzaam en oplettend langs de uitrit rijdt. Uit een nieuwe capaciteitsberekening, waarin is gerekend met de aangepaste verkeersgeneratie (zie punt 2) blijkt in ieder geval dat er niet of nauwelijks wachttijden te verwachten zijn.</p>
<p>7. Er wordt hier onvoldoende benadrukt dat het uitzicht in de optie Marktstraat veel beter is in vergelijking met de optie Bodelolaan.</p>	<p>In de huidige situatie is er zowel in de Marktstraat als in de Bodelolaan sprake van onvoldoende zicht indien hier – zonder verdere aanpassingen – een uitrit zou worden toegepast. Het verminderde zicht wordt met name veroorzaakt door voertuigen die (haaks) geparkeerd staan aan de Marktstraat en (langs) geparkeerd staan aan de Bodelolaan. Indien het plangebied ontsloten zou worden, dient zowel op de Marktstraat als op de Bodelolaan een nieuwe uitritconstructie te worden ontworpen. Een belangrijke voorwaarde is daarbij dat wordt voorkomen dat aan weerszijden van de uitrit geparkeerd wordt. Het is zowel aan de Marktstraat als aan de Bodelolaan goed mogelijk om een overzichtelijke en veilige uitrit aan te leggen maar dit zal ten koste gaan van parkeerplaatsen. Aan de Marktstraat zullen meer (vier) parkeerplaatsen moeten worden opgeheven dan in aan de Bodelolaan (één) om het benodigde oprijzicht te verkrijgen.</p>
<p>8. De wachttijden in de optie Bodelolaan zullen aanmerkelijk langer zijn dan die in de optie Marktstraat omdat er in de Marktstraat een ruime overgangszone is, het uitzicht er veel beter is en de kans op ruimte voor toegang tot de weg veel hoger omdat er onbeperkt verkeer in 2 richtingen mogelijk is.</p>	<p>Zie reactie op punt 6: op basis van capaciteitsberekeningen is het niet aannemelijk dat verkeer vanuit het plangebied lang moet wachten om in te voegen. Oprijzicht en manoeuvreerruimte speelt uiteraard een rol bij een goede en veilige verkeersafwikkeling maar dit kan zowel aan de Marktstraat als aan de Bodelolaan gerealiseerd worden met een nieuw ontworpen uitritconstructie. De wachttijden worden met name bepaald door de hoeveelheid verkeer. Aangezien de verkeersintensiteit in de Marktstraat hoger is dan in de Bodelolaan, is de kans dat verkeer vanuit het plangebied moet wachten op kruisend verkeer in de Marktstraat juist groter dan in de Bodelolaan.</p>

<p>9. In de optie Marktstraat is er geen noodzaak om aan beide zijden 2 parkeerplaatsen op te heffen. Dagelijks wordt bewezen dat de 13 (dwars) geparkeerde auto's gewoon kunnen in- en uitrijden. Als de ontsluiting inderdaad direct naast ons pand wordt gemaakt kost dit slechts 2 parkeerplaatsen en is er riant uitzicht.</p>	<p>Op basis van de richtlijnen van het CROW (ASVV 20102) is het wel degelijk noodzakelijk om het parkeren aan weerszijden van een uitrit op te heffen. De haakse parkeervakken worden door de VVE gepresenteerd als een 'overgangszone' terwijl er in feite voertuigen geparkeerd kunnen staan die het zicht belemmeren. Verkeer vanaf de uitrit heeft door geparkeerde voertuigen eenvoudigweg onvoldoende oprijzicht. Zoals in het memo van 4 april 2016 is aangegeven, bedraagt het benodigde zicht 22,2 meter. Hier kan alleen aan worden voldaan als het parkeren aan weerszijden van de uitrit wordt voorkomen. Een bijkomend nadeel van de uitrit Marktstraat is dat, bij het oprijden tot het trottoir, aan weerszijden bebouwing ligt, waardoor het zicht op voetgangers wordt beperkt.</p>
<p>10. Het zicht in de Bodelolaan wordt wel degelijk ontnomen door geparkeerde auto's. Het laten vervallen van de 1e parkeerplaats door het uitbouwen van het trottoir is een buitengewoon slecht advies want dat levert 's nachts gevaar op voor het doorgaande verkeer terwijl de noodzaak van de uitbouw juist 's nachts veel minder aanwezig is.</p>	<p>In het memo van 4 april wordt juist aangegeven dat (in de huidige situatie) het zicht op de Bodelolaan wordt beperkt door geparkeerde voertuigen. Dit moet ook verbeteren. Het uitbouwen van het trottoir, waarbij uiteraard het ontwerp dusdanig logisch dient te zijn dat er geen verkeersonveilige situaties ontstaan, is slechts één van de mogelijkheden om parkeren te voorkomen. Een parkeerverbod kan ook maar de naleving daarvan is wellicht afhankelijk van handhaving. Hoe dan ook hangt de wijze waarop de parkeerbeperking (zoals een uitgebouwd trottoir) wordt vormgegeven nauw samen met de vormgeving van de uitrit en een logisch en veilig wegverloop. Uiteraard dient de uitritconstructie, met voldoende ruimte aan weerszijden, dusdanig te worden ontworpen dat zicht en veiligheid zijn gewaarborgd en dat geen onverwachte situaties voor (doorgaand) verkeer ontstaan.</p>
<p>11. Of er dit deel van de Marktstraat meer fietsers en voetgangers zijn is maar de vraag. De winkelfunctie is hier in ieder geval nauwelijks aanwezig en het recreatieve gedrag derhalve minimaal.</p>	<p>Zie reactie op punt 4.</p>
<p>12. Bij de Rabobank functioneert de ontsluiting sinds jaar en dag probleemloos, ondanks het daar zeer beperkte uitzicht. En op alle 13 dwarsliggende parkeerplaatsen gaat het in- / uitparkeren moeiteloos. Waarom zou het dan niet in de Marktstraat passen? Sterker nog: vanwege de aanwezige parkeerplaatsen past de ontsluiting juist beter in de Marktstraat.</p>	<p>Zie reactie op punt 9. Opgemerkt wordt dat ter hoogte van de Rabobank geen parkeervakken liggen; wel ter hoogte van het pand Marktstraat 23-25. Aanvullend wordt er ten onrechte verondersteld dat een parkeervak hetzelfde is als een uitrit terwijl dit – zowel in het gebruik als in de perceptie van verkeer op de Marktstraat en van invogend verkeer – wezenlijk anders is.</p>

<p>13. Wij hebben als VVE aangeboden een extra toegangshek te willen toestaan om de toegang voor hulpdiensten te faciliteren. Daarmee vervalt dit argument.</p>	<p>Indien het inderdaad zo is dat in beide ontsluitingsvarianten een alternatieve toegang voor nood- en hulpdiensten mogelijk is, is dit geen onderscheidend argument.</p>
<p>14. Er is geen flow analyse gemaakt en een analyse met onderstaande foto's ontbreekt ook (tekst boven bijlage 2).</p>	<p>Het is niet duidelijk wat onder een "flow analyse" wordt verstaan. Het wel of niet opnemen van foto's in het memo is een keuze; gekozen is voor een tekstuele verkeerskundige onderbouwing, ondersteund met diverse berekeningen.</p>
<p>15. Bijlage 2 (foto's die aantonen waarom de optie Bodelolaan te gevaarlijk is)</p>	<p>De foto's worden gezien als een verduidelijking van de voorgaande (tekstuele) argumenten. Deze zijn grotendeels in de voorgaande punten behandeld. Enkele nieuwe elementen, die op basis van de foto's door de VVE worden aangeduid, worden in de hierop volgende punten behandeld.</p>
<p>16. Links de tijdelijke bouwtoegang, tevens toekomstige ontsluiting. In de Bodelolaan wordt aan beide zijden geparkeerd. Daardoor Rechts ons achterterrein met schuifhek. Straks 2 ontsluitingen direct naast elkaar? Gevaarlijk !! (toelichting bij foto in bijlage 2)</p>	<p>Er wordt niet beargumenteerd wat men gevaarlijk vindt aan twee uitritten naast elkaar. Uit navraag bij de ontwikkelaar blijkt dat ook de nieuwe ontsluiting met een hek wordt afgesloten. Plotselinge invoegbewegingen zijn hiermee uitgesloten en gezien het geringe aantal verkeersbewegingen is de kans klein dat conflicten ontstaan met twee tegelijkertijd uitrijdende voertuigen.</p>
<p>17. Veel fietsers rijden daarom over het trottoir omdat men dat blijkbaar veiliger vindt (toelichting bij foto in bijlage 2).</p>	<p>Tijdens het locatiebezoek zijn geen fietsers op het trottoir waargenomen maar er wordt niet bestreden dat dit soms kan voorkomen. Uiteraard mag niet op het trottoir worden gefietst. Anderzijds is de kans klein dat auto's vanuit het plangebied in aanrijding komen met fietsers omdat de toegang wordt geregeld met een hek waardoor onvoorzichtig oprijden is uitgesloten.</p>
<p>18. Hier kom ik zelf aanrijden vanuit noordelijke richting en wil de inrit in, mijn richtingaanwijzer staat netjes uit naar links. Dat kan helaas niet want de tegemoetkomende auto staat keurig te wachten tot ik gepasseerd ben. Die denkt dat ik op het kruispunt naar links wil. Maar vindt wel dat ik heel erg langzaam rijd. Want hij realiseert zich totaal niet dat hij (cq zij) "mijn" inrit blokkeert. Na wat gebarentaal mijnerzijds gaat hij een paar meter achteruit... (toelichting bij foto in bijlage 2)</p>	<p>Het is niet uitgesloten dat soms (sporadisch, niet structureel) 'onderhandeld' moet worden om de uitrit in- of uit te rijden. Op basis van de verkeersintensiteiten zal verkeer echter meestal ongehinderd kunnen in- en uitrijden. Uit de foto's blijkt dat soms getwijfeld wordt, oogcontact wordt gemaakt en desnoods gebaard wordt. Dit duidt eerder op verkeerssituaties waarbij men oplettendheid en voorzichtigheid betracht dan op verkeersonveilige en onoverzichtelijke situaties</p>

Bijlage 3

Brief college d.d. 5-10-2016 (kenmerk Z-16-43015 / UIT-16-53629)



Klantcontactcentrum
(Burgerzaken):
Julianastraat 6
2411 CV Bodegraven

Gemeentehuis:
Raadhuisplein 1
2411 BD Bodegraven

Postbus 401
2410 AK Bodegraven

T 0172 - 522 522

www.bodegraven-reeuwijk.nl
info@bodegraven-reeuwijk.nl

Omwonenden van het plan Markthof
t.a.v. de heer G.J.W. Hoogeveen
Bodelolaan 3
2411 VR BODEGRAVEN

Datum verzonden - 5 OKT 2016
Ons kenmerk Z-16-43015 / UIT-16-53629
Uw kenmerk
Behandeld door Th.L. van Deursen
Bijlage(n)
Onderwerp plan Markthof

Geachte heer Hoogeveen,

Op 7 juni 2016 is het plan Markthof aan de omwonenden gepresenteerd. Onder andere naar aanleiding van deze presentatie heeft u op 5 juli jongstleden, namens de omwonenden van het plan, een reactie gegeven op het plan Markthof.

Hierna hebben wij een samenvatting opgenomen van uw visie. Tevens hebben wij per onderdeel onze reactie weergegeven.

1. Het uitgangspunt voor de realisatie van het plan Markthof is het bestemmingsplan 'Marktstraat 23-25' en de brief van de omwonenden waarin is vastgelegd waarom ze tegen de inrit via de Bodelolaan zijn.

Overwegingen college

Hoewel wij begrip hebben voor uw standpunt, heeft het plan Markthof nieuwe inzichten geboden op de ontwikkelingsmogelijkheden aan de Marktstraat en het bijbehorende achterterrein. Wij zullen, bij de beantwoording van de overige reacties, hierop terug komen.

2. In het bestemmingsplan Marktstraat 23-25 is vastgelegd dat er appartementen en een winkel/horeca-ruimte aan de Marktstraat gerealiseerd kan worden. De ontsluiting is in het bestemmingsplan geregeld via de Marktstraat. U bent van mening dat de ontsluiting aan de zijde van de Bodelografe in de Marktstraat aangelegd moet worden. Hierdoor ontstaat ook een directe ontsluiting van de garages die in het plan worden opgericht.

Overwegingen college

Naar aanleiding van het principeplan hebben wij gevraagd om een nadere verkeerskundige afweging voor de auto-ontsluiting. Hiervoor hebben wij een advies ontvangen van bureau "Hart voor verkeer". Uit dit advies volgt dat beide ontsluitingen (op de Marktstraat en op de Bodelolaan) uitvoerbaar zijn. De voorkeur gaat echter uit naar een ontsluiting van het plan op de Bodelolaan aangezien:



- hierdoor minder parkeerplaatsen behoeven te verdwijnen;
- de verkeersintensiteit op de Bodelolaan lager ligt dan aan de Marktstraat;
- het risico op een confrontatie tussen (winkelend) langzaam verkeer en autoverkeer aan de Marktstraat groter is dan aan de Bodelolaan;
- er, bij de realisatie van een onderdoorgang aan de Marktstraat, meer mogelijkheden ontstaan voor nood- en hulpdiensten om het binnenterrein te bereiken.

Het advies is door onze verkeerskundig adviseur beoordeeld. De argumentatie uit voornoemd advies wordt onderschreven. Gelet hierop zijn wij van mening dat het bestemmingsplan een ontsluiting op de Bodelolaan mogelijk kan maken. De intensiteit is niet zodanig groot dat hierdoor een ontsluiting onmogelijk zou zijn.

3. U wenst dat de bouwhoogte van de te realiseren garages maximaal 2,8 meter hoog mogen worden i.p.v. 3 meter. Deze bouwhoogte is dan gelijk aan de bouwhoogte van de uitbreiding van het woonhuis Bodelolaan 1. Dit verschil van 20 cm maakt volgens u een groot verschil voor de bezonningsituatie bij laagstaande zon in voor en najaar.

Overwegingen college

Wij sluiten wat betreft de bouwhoogte aan bij het bestemmingsplan Kern Bodegraven, waarin voor garages ook een bouwhoogte van 3 meter is vastgelegd. Overigens mogen, op basis van het geldende bestemmingsplan 'Marktstraat 23-25', de garages een bouwhoogte krijgen van 4,5 meter. Daarnaast hebben wij gekeken naar de vergunningvrije bouw mogelijkheden op grond van het Besluit omgevingsrecht. Daarin is een goothoogte van 3 meter (en een maximum bouwhoogte van 5 meter) vastgelegd.

4. U vindt dat de mos-sedum daken moeten worden uitgevoerd overeenkomstig, de motie van 16 maart 2011 en de verplichtingen die OCM II B.V. middels de Anterieure exploitatie/-ontwikkelingsovereenkomst is aangegaan. U stemt in met de voor de garages aan te leggen weg en de aan te leggen parkeerplaatsen.

Overwegingen college

De initiatiefnemer, Ontwikkelingscombinatie Marktstraat II B.V. (hierna OCM), zal zich inspannen om zoveel mogelijk invulling te geven aan het advies van het Hoogheemraadschap om een robuust watersysteem te realiseren, bijvoorbeeld door het realiseren van een gedeeltelijk waterdoorlatende verharding en/of het (gedeeltelijk) toepassen van vegetatiedaken. Overigens heeft het Hoogheemraadschap ingestemd met het planinitiatief.

5. Aan de oostzijde van het plan, zijde Agterof, wordt er volgens het plan tot op de erfgrens gebouwd. U pleit voor het behoud van de hier liggende sloot die dient als waterafvoer voor het hele gebied. Zodoende wordt er ruimte gecreëerd voor de waterafvoer en lichtinval voor de panden van Agterof.

Overwegingen college

Verwezen wordt naar voorgaande overweging. Ten aanzien van het bouwen op de erfgrens zullen de twee partijen met elkaar in overleg moeten treden over de juiste uitvoering van het plan. Op basis van het huidige bestemmingsplan is het handhaven van een sloot niet noodzakelijk. Het bouwen tot de erfgrens is reeds planologisch toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan.

6. Het te bebouwen gebied dient volgens u beperkt te blijven tot het in het plan aangegeven gebied, rekening houdend met de sloot aan de oostzijde, de ontsluiting via de Marktstraat en de garages en parkeerplaatsen aan de zijde van de Bodelolaan.

Overwegingen college

Door specifieke aanduidingen op de planverbeelding van het bestemmingsplan wordt voorkomen dat de onbebouwde ruimtes in het plan bebouwd kunnen worden (hofje en ontsluitingsweg). Zie daarnaast ook voorgaande overwegingen.

7. De bouwhoogte overschrijdt volgens u in grote mate de hoogte zoals die is vastgesteld in het bestemmingsplan 'Marktstraat 23-25'. Puntdaken van 7 meter in het gebied dat in dat bestemmingsplan wordt aangeduid met de aanduiding "sportvoorziening" vindt u acceptabel. De hoogte van de andere woningen dient beperkt te worden tot 4,5 meter zoals is vastgelegd in het bestemmingsplan.

Overwegingen college

De betreffende hoogte van 4,5 meter uit het vigerende bestemmingsplan 'Marktstraat 23-25' geldt voor de bouw van garages. Het geldende bestemmingsplan houdt geen rekening met de bouw van woningen.

De goothoogte van de woningen in het hofje bedraagt ten hoogste 4 meter. De bouwhoogte ten hoogste 7 meter. Gelet op de afstand van deze woningen, in het bijzonder de verdiepingen/kappen, tot aan de bestaande woningen aan de Noordstraat en de Bodelolaan (circa 40 tot 50 meter en meer), achten wij een bouwhoogte van 7 meter, ruimtelijk aanvaardbaar.

8. In het kader van de waterbeheersing vindt u dat alle platte daken van mos-sedum daken moeten worden voorzien.

Overwegingen college

Zie onze voorgaande overwegingen. Overigens merken wij op dat wij een dergelijke eis nimmer opleggen.

9. Aan de zuidzijde van het plan, zijde Noordstraat, willen de bewoners weten wanneer de erfgrans wordt vastgesteld en hoe de erfafscheiding met de panden aan de Noordstraat eruit komt te zien. Gezien hun ervaring met het heien in het pand Noordstraat 32 eisen zij, evenals alle omwonenden, trillingvrij funderen aangezien hun woningen op staal zijn gebouwd. Dit geldt voor het hele gebied en alle bouwwerken.

Overwegingen college

Dit betreft een uitvoeringskwestie. Op het moment dat er vergunning is verleend voor de ontwikkeling zal de uitvoerende partij met omwonenden in overleg moeten treden over de wijze van uitvoering. Daarnaast kan de aannemer een bouwkundige opname van de woningen maken, voorafgaand aan het heiwerk.

10. De bewoners van de "Baan" geven aan dat de weg privé eigendom is en geen openbaar verkeersgebied. Er geldt een recht van overpad maar ze betwisten dat ten aanzien van de drie geplande parkeerplaatsen. Het hek, dat nu tegenover Noordstraat 20 staat getekend, zal verplaatst moeten worden naar het plangebied.

Overwegingen college

Ook hierover zal OCM (als mede-eigenaar) met de betreffende aanwonenden overleg voeren. Wij gaan er vanuit dat hiervoor een adequate oplossing wordt gevonden waarmee de betreffende belanghebbenden kunnen instemmen.

11. Ter plaatse van de illegaal aangelegde inrit in de Bodelolaan wenst u dat er weer een garage gebouwd wordt in de architectuur passend bij de twee-onder-een-kap woningen met de contouren van de garage die er voorheen stond. De ruimte achter deze garage kan ingevuld worden met de benodigde bergingen voor de te bouwen appartementen c.q. huizen. Hiermee zal een groot struikelblok in de realisatie van het plan worden weggenomen.

Overwegingen college

Met de impressies die door OCM zijn overgelegd, en die tijdens de informatieavond zijn gepresenteerd, hebben wij al een goede indruk gekregen van de (groene) invulling van het plan. Wij zullen evenwel met OCM overleggen dat aan dit aspect bij de nadere planvorming, aandacht wordt besteed.

17. De parkeernorm wordt met het voorgestelde plan Markthof niet gehaald, waardoor aan een van de argumenten waarom de gemeenteraad op 12 december 2012 met het bestemmingsplan heeft ingestemd niet wordt voldaan. Dat legt een zware verplichting op het college van B&W, dat indien zij instemt met dit plan, om de parkeerplaatsen elders, niet zijnde in de openbare ruimte, te realiseren.

Overwegingen college

Het plan is beperkt gewijzigd waardoor de parkeerbalans op orde is. Daarbij hebben wij de verplichting in het bestemmingsplan opgenomen dat de garages enkel mogen worden gebruikt voor de stalling van voertuigen (en voor berging als medegebruik).

18. Het parkeren is een toenemend probleem in het centrum, doordat langparkeerders die in het centrum werkzaam zijn niet parkeren op de plaatsen die daarvoor bestemd zijn. Het parkeren aan beide zijden van de Oranjelaan achter het gemeentehuis verergert de verkeerschaos in het centrum. Met het instellen van blauwe zones, het handhaven daarvan, parkeervergunningen voor bewoners, zou het toch mogelijk moeten zijn om de langparkeerders te "verdrijven" naar de voor hun ingerichte parkeerplaatsen.

Overwegingen college

Het aspect parkeren heeft onze voortdurende aandacht. Wij trachten samen met andere belanghebbenden steeds te zoeken naar goede parkeeroplossingen. Uw suggesties zullen wij daarbij betrekken.


Vervolg procedure bestemmingsplan

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Markthof' is reeds aan de overlegpartners aangeboden (o.a. provincie en Hoogheemraadschap). Het bestemmingsplan zal binnenkort als ontwerp ter inzage worden gelegd. Dit wordt (o.a.) aangekondigd op de gemeentepagina van de Kijk op Bodegraven/Reeuwijk. Op dat moment kan iedereen een zienswijze kenbaar maken over het plan. Nadien kan het bestemmingsplan aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden.

Meer informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Th.L. van Deursen, bereikbaar via telefoonnummer (0172) 522 522 of via e-mailadres info@bodegraven-reeuwijk.nl.

Hoogachtend,
namens burgemeester en wethouders van Bodegraven-Reeuwijk,
De secretaris,


drs. J.G. de Jager

De burgemeester,

mr. C. van der Kamp

Overwegingen college

Zie onze voorgaande overwegingen. Aangezien een auto-ontsluiting op de Bodelolaan ruimtelijk/verkeerskundig het meest gewenst is, zullen wij geen plan voorbereiden dat op deze ontsluitingsweg een garage toestaat.

12. In het plan is sprake van een "Konditorei" met een terras in het hofje. Dit is in tegenspraak met de functie van een hofje zijnde een oase van rust in een druk centrum. Veel beter is het om het terras naar de voorzijde, zoals nu, te verplaatsen. Zodoende wordt een natuurlijke afscheiding gevormd met de inrit naar het achtergelegen gebied. Gezien de rustfunctie van het hofje zou de vergunning voor de horeca beperkt moeten worden qua openingstijden.

Overwegingen college

Op basis van het geldende bestemmingsplan is reeds horeca en ondersteunende horeca met bijbehorende terrassen toegestaan. Op basis van de nadere regeling is uitsluitend een restaurant (categorie 1) en horecabedrijven uit categorie 2 toegestaan.

Volgens de definitie uit het voornoemde bestemmingsplan sluiten Categorie 2 horecabedrijven qua exploitatievorm aan bij winkelvevoorzieningen. Het gaat om o.a. broodjeszaken, cafetaria's, ijssalons e.d. Dergelijke functies zijn in een centrumgebied aanvaardbaar naast de functie wonen. Een terras in het hofje draagt naar onze mening bij aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum.

Categorie 3 horecabedrijven, waarbij in hoofdzaak alcoholische drank wordt verstrekt en waarvan de exploitatie een aantasting van het woon- en leefklimaat kan veroorzaken en een grote druk op de openbare orde met zich kan brengen, zoals een café, bar, dancing of discotheek, zijn in het bestemmingsplan uitgesloten.

13. De opvang en afvoer van hemelwater is een punt van zorg. Tijdens de hevige regenbuien in de afgelopen weken ontstaan er nu al grote plassen ter plaatse van het beperkt verharde gebied. Het bebouwingspercentage dient dienaangaande beperkt te blijven. Het straatwerk permeabel en platte daken met mos-sedum bedekking.

Overwegingen college

Zie voorgaande overwegingen.

14. Bodegraven streeft naar energieneutraal zijn in 2030, we wensen dat dit streven in het bouwplan wordt opgenomen.

Overwegingen college

Uw voorstellen voor een duurzame inrichting van het plan ondersteunen wij van harte en zullen wij overbrengen aan de initiatiefnemer.

15. Er is discussie geweest over de toegang naar de tuin door de brandweer via de passage in de Marktstraat. Mocht dat een probleem opleveren dan zijn de bewoners van de Bodelograve bereid om via hun terrein toegang te verlenen.

Overwegingen college

Gelet op voorgaande overwegingen is het plan ook voor hulpdiensten bereikbaar via de Bodelolaan.

16. Bij het indienen van de bouwplannen ziet u graag een goed uitgewerkt groenplan.