

Nota van zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan “Centrum Werkendam: Hoogstraat 59 ”

Vanaf 25 juni 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan “Centrum Werkendam: Hoogstraat 59” voor 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode kon iedereen bij de gemeenteraad zijn/haar zienswijze geven op het ontwerpbestemmingsplan. In deze nota staan de ontvangen zienswijzen, de gemeentelijke reactie daarop en de wijzigingen in het bestemmingsplan.

Waar gaat het bestemmingsplan over?

Het gaat om een bestemmingsplan dat het mogelijk maakt dat er aan de Hoogstraat 59 te Werkendam een langzaamverkeersverbinding gerealiseerd kan worden, met daarboven één appartement. Het huidige pand wordt daarvoor gesloopt. Het bestemmingsplan is voorbereid op grond van 1.3.1. Besluit ruimtelijke ordening. De procedure is bekendgemaakt op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening.

Wie heeft er een zienswijze gestuurd?

In de periode van terinzagelegging is er één zienswijze ontvangen:

1. ARAG Rechtsbijstand, namens de eigenaar/gebruiker van Hoogstraat 63 te Werkendam. (ontvangen d.d. 17 juli 2020)

Hoe ziet de inhoud van deze nota er uit?

Hoofdstuk 1: Samenvatting van de zienswijzen met gemeentelijke beantwoording.

Hoofdstuk 2: Wijzigingen die doorgevoerd worden.

1. Beantwoording zienswijzen

1. Zienswijze: ARAG Rechtsbijstand, namens de eigenaar/gebruiker van Hoogstraat 63	
Ontvangstdatum: 17 juli 2020	
Inhoud zienswijze	Beantwoording gemeente
De inspraakreactie d.d. 27 maart 2020, op het voorontwerp bestemmingsplan, wordt herhaald ingebracht als onderdeel van de zienswijze.	Voor de beantwoording van de inspraakreactie wordt ook hier verwezen naar de beantwoording in de nota van inspraak wat is opgenomen bij inspreker 1, in de nota van inspraak (zie bijgevoegd document) Zienswijze ongegrond
Er wordt door ARAG aangegeven dat haar client nu vanaf de Hoogstraat een doorgang heeft naar zijn voordeur en dat deze verdwijnt met de komst van de langzaamverkeersverbinding. Hierdoor zal hij aldus ARAG ernstige overlast ervaren omdat hij kan niet meer op een normale wijze de deur uit kan stappen zonder in aanraking te komen met andere gebruikers van de doorgang.	Hier is toch sprake van een misverstand. De huidige gevel van Hoogstraat 59 die onderdeel uitmaakt van de doorgang naar zijn voordeur, zal met de sloop van het gebouw verdwijnen, maar met de nieuwbouw van het appartement komt deze muur weer terug als onderdeel van de constructie van het appartement. Niet alleen de muur komt terug als onderdeel van het appartement, maar in het verlengde hiervan wordt er ook een tuinmuur geplaatst over de gehele lengte van de verbinding, zodat er aan de huidige situatie feitelijk niets veranderd. De client van ARAG behoudt deze doorgang vanaf de Hoogstraat naar zijn voordeur. Zienswijze ongegrond
Er kan op basis van het vigerende bestemmingsplan een langzaam verkeer route gerealiseerd worden, mits de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en de zich daarop bevindende bouwwerken daardoor niet onevenredig worden aangetast. ARAG geeft aan dat de gebruiksmogelijkheden ernstig worden beperkt van de woning en de tuin van haar cliënt. De voordeur is niet meer op een normale wijze te gebruiken en cliënt kan niet gedwongen worden dan maar op een andere wijze de woning in te komen en te gebruiken.	Er is geen sprake van een beperking van de gebruiksmogelijkheden, en van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden is al helemaal geen sprake. De client van ARAG kan nog steeds zijn voordeur bereiken op dezelfde wijze zoals hij dat nu doet. Hieraan verandert er niets. In figuur 11, 12 en 14 in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan, is een impressie weergegeven van de nieuwe situatie. Daarop is duidelijk te zien dat de smalle doorgang naar zijn voordeur blijft bestaan. Zoals bij de beantwoording van de inspraakreactie al is aangegeven mag de langzaam verkeerverbinding alleen gebruikt worden voor voetgangers en fietsers, hierdoor wordt het gebruik van de naastgelegen tuin van client van ARAG niet aangetast. In een woonomgeving is een dergelijke langzaam verkeervoorziening, in de nabijheid van woningen en tuinen, heel normaal, zonder dat sprake is van een aantasting van de

	<p>gebruiksmogelijkheden. Wonen in een dorp gaat immers gepaard met de aanwezigheid van voorzieningen voor langzaam verkeer.</p> <p>Zienswijze ongegrond</p>
<p>De opzet van een goede ruimtelijke ordening is het waarborgen van een goed woon- en leefklimaat. Dat begint bij het voorkomen van hinder door juist geen openbare onderdoorgang voor langzaam verkeer te realiseren. Volgens ARAG zal er niet gehandhaafd worden omdat er niet genoeg handhavers en toezichthouders zijn en er andere prioriteiten zijn. Er dient op voorhand zoveel mogelijk een situatie te worden gecreëerd waardoor handhaving niet nodig is. ARAG is van mening dat dit plan meer hinder en overlast zal geven dan alleen voor cliënt. Ook de toekomstige bewoners van De Burcht zitten niet te wachten op parkeren in hun buurt door bezoekers van het centrum.</p>	<p>Het is iets te voorbarig om te oordelen dat deze verbinding overlast zal gaan bezorgen. Als er overlast is komt dat door de wijze waarop de verbinding gebruikt wordt, dus door menselijk gedrag. Dit kan niet toegerekend worden aan de voorziening zelf. Dit is een voorziening die thuis hoort in een woonkern. Een dorp bestaat immers uit wegen, paden, parkeervoorzieningen enz om een goede bereikbaarheid van percelen en gebieden te waarborgen. Zo ook deze langzaamverkeer verbinding. Overigens kiezen toekomstige bewoners van de Burcht heel bewust voor een woning in een centrumgebied met voldoende parkeergelegenheid voor zowel de bewoners als de bezoekers van het winkelgebied. ARAG kan dus niet oordelen over hinder die een ander mogelijk zou kunnen ervaren. De praktijk zal leren of er sprake is van overlast. En als er daadwerkelijk overlast is dan kan daar handhavend tegen opgetreden worden. Op voorhand zijn brommers en scooters al niet toegestaan en kan de verbinding wel zodanig ingericht worden, dat mogelijke overlast kan worden voorkomen, zoals het aanbrengen van voldoende verlichting.</p> <p>Zienswijze ongegrond</p>
<p>De noodzaak van een langzaam verkeersroute is volgens ARAG niet aangetoond. Het is volgens ARAG uitsluitend de wens van de gemeente en de winkeliers die niet woonachtig zijn direct naast de geplande langzaam verkeersroute. Over de noodzaak van deze onderdoorgang ter ontsluiting van het woningbouwplan De Burcht wordt niet in dat plan gesproken.</p>	<p>In de beantwoording van de inspraakreacties is reeds ingegaan op de "noodzaak" van de langzaam verkeersverbinding.</p> <p>De verbinding dient hier het maatschappelijke belang. Juist om de winkelstraat weer aantrekkelijk te maken voor winkelend publiek en de ondernemers en de bereikbaarheid voor de burger een impuls te geven, is een extra ontsluiting naar de Hoogstraat noodzakelijk. Overigens worden er ten zuiden van het plangebied, 53 woningen gebouwd, waardoor reële spreiding van ontsluitingen noodzakelijk is. Verder komt een dergelijke ontsluiting ook tegemoet aan de veiligheid mocht er iets in de Hoogstraat</p>

	<p>gebeuren, waardoor de Hoogstraat beter ontsloten is.</p> <p>Overigens is de wens van de langzaamverkeer verbinding niet nieuw. Deze wijzigingsbevoegheid zit ook reeds in het vigerende bestemmingsplan (2015) en zat ook al in het daarvoor geldende bestemmingsplan Centrum Werkendam (2004). Aan dat bestemmingsplan lag een visie op het centrumgebied ten grondslag waarop o.a. de wijzigingsbevoegdheid is gebaseerd. Juist nu het gebied De Burcht herontwikkeld wordt voor 53 woningen is het moment gekomen om ook daadwerkelijk de gewenste langzaamverkeersverbinding te gaan realiseren.</p> <p>Zienswijze ongegrond</p>
<p>Client van ARAG is voornemens een verzoek om planschade in te dienen. ARAG geeft aan dat een verzoek om planschade achterwege kan blijven indien de muur van de doorgang op 2 meter afstand van het huis en bijgebouw in een rechte lijn komt met de voorwaarde van langzaam verkeer en alleen overdag toegankelijk. Dit in het kader van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan waarbij toe te kennen planschade een rol speelt.</p>	<p>Client van ARAG heeft ten allen tijde het recht om een verzoek om planschade in te dienen. Of deze ook wordt toegekend vraagt een nadere beoordeling. Het aanpassen van het bouwplan op verzoek van client van ARAG verandert niets aan het recht om een planschade verzoek in te dienen.</p> <p>De economische uitvoerbaarheid van het plan is geborgd omdat er met de initiatiefnemer een overeenkomst is gesloten waarin o.a. planschade is geregeld.</p> <p>ARAG komt met een verzoek tot aanpassen van het plan. Dit is op verzoek op tekening nader uitgewerkt. Deze mail met het voorstel is bijgevoegd. Waarbij volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de tekening met de rode lijn slechts de helft van de verbinding weergeeft. Het voorstel ziet op het doortrekken van de rode lijn in de richting van de burcht over de gehele lengte van de verbinding op 2,5 meter evenwijdig aan het bijgebouw. De fase van vooroverleg en inspraak is echter reeds voorbij. In 2018 heeft initiatiefnemer reeds in overleg met de client van ARAG gesproken over het plan en de mogelijkheden voor de vormgeving van de perceelsafscheiding. Afspraken zijn er echter nooit gemaakt omdat hij toen al aangaf tegen het plan te zijn en hoe dan ook bezwaar zal indienen. Initiatiefnemer is met voorstellen gekomen om tot elkaar</p>

	<p>te komen maar client van ARAG stond hier niet voor open en kwam zelf ook niet met voorstellen. Nu is het traject van inspraak en vooroverleg voorbij. Los van bovenstaande is het overigens niet reëel het bouwplan aan te passen zoals voorgesteld door de client van ARAG. Hij verlangt van de ontwikkelaar dat de perceelsgrens met 2 tot 2,5 meter wordt opgeschoven over het grootste gedeelte van de langzaamverkeer verbinding. In feite vraagt hij om de verbreding van zijn tuin en wil hij betreffende grond in eigendom verkrijgen. Dit is niet reëel. Daarentegen ontstaat er een situatie waarbij de langzaamverkeer verbinding over het grootste gedeelte 2 tot 2,5 meter smaller wordt (de steeg krijgt dan een breedte van circa 2,5 meter met uitloop naar 3 meter breedte over een lengte van circa 45 meter), waardoor dit de verkeerveiligheid en het gevoel van openbare veiligheid en overzichtelijkheid niet ten goede komt. De verbinding met een lengte van 45 meter en een voorgestelde breedte van 2,5-3 meter is dan niet veilig meer te gebruiken door zowel voetgangers en fietsers die in twee richtingen van de verbinding gebruik gaan maken. Daarnaast stelt hij als voorwaarde dat de verbinding ook in de avond en 'snachts wordt afgesloten. Afsluiting is niet wenselijk. Zie voor de onderbouwing de zienswijze hieronder. Het gehele voorstel is niet acceptabel en wordt afgewezen.</p> <p>Zienswijze ongegrond</p>
<p>Volgens ARAG wordt met de belangen van zijn cliënt geen rekening gehouden. Er is volgens ARAG niet gekeken naar de mogelijkheid om de onderdoorgang afsluitbaar te maken en deze beperkt open te stellen tussen 08:00 's ochtends en 18:00 uur 's avonds.</p>	<p>Naar aanleiding van de inspraakreactie en de zienswijze is overwogen of een afsluiting tot de mogelijkheden behoort. Een (tijdelijke) afsluiting is ongewenst en loopt aan tegen praktische bezwaren. Een afsluiting kan nooit helemaal automatisch plaatsvinden i.v.m. opsluiting van gebruikers. Er zal altijd aan én zijde handmatig voor de sluiting gezorgd moeten worden. Dit is onuitvoerbaar, omdat de gemeente dit niet dagelijks gaat doen en dit niet de verantwoordelijkheid kan worden van omwonenden of winkeliers.</p> <p>Juist vanwege (brand)veiligheid is het juist weer wenselijk zijn deze verbinding ook 's-nachts open te houden. Zo weet een ieder dat er ook ten aller tijde via deze route gevlucht kan worden, mocht er een</p>

	calamiteit in de Hoogstraat zijn. Gedeeltelijke afsluiting zorgt dan voor verwarring. Zienswijze ongegrond