

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

Betreffende het bestemmingsplan Vliegenstraat 56-58b te Bunde

Vastgesteld 19 juni 2023

Het ontwerp bestemmingsplan 'Vliegenstraat 56 t/m58b te Bunde' heeft van 06 december 2022 tot en met 17 januari 2023, gedurende zes werken, ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft nog een informatieavond plaatsgevonden.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon eenieder zienswijzen naar voren brengen.

Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn vier zienswijzen naar voren gebracht.

De zienswijzen zijn binnengekomen binnen de wettelijke termijn waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend. Dit betekent dat de indieners van deze zienswijzen ontvankelijk zijn.

I Beantwoording van zienswijzen

Hieronder zijn de ingekomen zienswijzen (per onderdeel) beantwoord, waarbij steeds eerst (de onderdelen van) de zienswijzen – waar nodig per thema – in samengevatte vorm worden weergegeven. Hierbij wordt een inhoudelijke beantwoording gegeven inclusief een conclusie. Indien een zienswijze aanleiding geeft tot het wijzigen van het ontwerp bestemmingsplan is dit nadrukkelijk vermeld.

In deel II van voorliggende Nota van Zienswijzen wordt de algemene conclusie getrokken en worden de (ambtshalve) wijzigingen verwoord.

Hoewel de zienswijzen omwille van de leesbaarheid slechts beknopt zijn weergegeven, is bij de beoordeling daarvan zo veel mogelijk de volledige inhoudelijke tekst van de zienswijzen meegewogen.

Onderdeel 1: verkeersdruk en verkeersveiligheid (zienswijze 1)

“Er worden 15 nieuwe appartementen in een toch al zeer ernstig verkeerstechnisch belast straatgedeelte gerealiseerd. De toename van het aantal bewoners zal ongetwijfeld leiden tot veel meer bewegingen van mensen, voertuigen en goederenstromen.”

“De verkeersdruk van de genoemde 15 appartementen ‘de Vos’ kan niet los worden gezien van de ontwikkelingen van de ernaast gelegen 12 appartementen van Vliegenstraat 50 (waarvan de realisatie elk moment kan starten) en de ingediende plannen van het tegenover gelegen “complex De Haverput”, aan de Vliegenstraat 59, waar maar liefst 17 appartementen gepland zijn.”

“Exact op dit straatgedeelte komen bovendien de uitritten samen van: wooncomplex ouderen” (20 appartementen) , oude jongensschool (7 appartementen plus 3 woningen), het huis villa Flora (12 appartementen) en het voormalig koetshuis van villa Flora (3 appartementen). Dit betekent dat binnen een straal van ongeveer 50 meter 104 appartementen/wooneenheden een uitrit hebben op de Vliegenstraat, wat de kans op verkeersgevaarlijke situaties, in de nu al drukke Vliegenstraat, doet toenemen.”

Reactie

Op grond van de cijfers van de CROW publicatie 318 ‘Toekomstbestendig parkeren’ gelden de normen als weergegeven in onderstaande tabel. De 15 appartementen zullen derhalve zorgen voor een verkeersgeneratie van 88,8 m.v.t./etmaal. Hierbij is uitgegaan van een weinig stedelijk gebied in rest bebouwde kom.

In de huidige situatie is er een café aanwezig, twee appartementen en een tattooshop. De parkeerbalans hieromtrent is in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

Het bouwplan omvat 3 koopappartementen goedkoop, 8 koopappartementen midden en 4 huurappartementen duur, zie bijlage 8 van het bestemmingsplan. De gemeente gaat uit van gemiddelden, dus dat betekent voor de nieuwbouw:

verkeersgeneratie bouwplan	NORM			NORM				PER ETMAAL			
koop, etage, goedkoop	per woning	weinig stedelijk	rest be. kom	Min.	5,2	Max.	6,0	Gem.	5,6	Gem.	16,8
	3										
koop, etage, midden	per woning	weinig stedelijk	rest be. kom	Min.	5,6	Max.	6,4	Gem.	6,0	Gem.	48,0
	8										
huur, etage, duur	per woning	weinig stedelijk	rest be. kom	Min.	5,6	Max.	6,4	Gem.	6,0	Gem.	24,0
	4										
A				TOTAAL							88,8

In de huidige situatie kunnen we uitgaan van (winkel is buurt- en dorpscentrum):

verkeersgeneratie huidig gebruik	NORM			NORM				PER ETMAAL			
Koop, etage, midden	per woning	weinig stedelijk	rest be. kom	Min.	5,6	Max.	6,4	Gem.	6,0	Gem.	6
	1										
huur, etage goedkoop	per woning	weinig stedelijk	rest be. kom	Min.	3,7	Max.	4,5	Gem.	4,1	Gem.	4,1
	1										
Café-zaal de Vos (550 m2)	Per 100 m2 bvo	weinig stedelijk	rest be. kom	Min.	6,0	Max.	8	Gem.	7,0	Gem.	38,5
	550										
winkel (95 M2)	Per 100 m2 bvo	weinig stedelijk	rest be. kom	Min.	46,7	Max.	78	Gem.	62,4	Gem.	59,2
	95										
B				TOTAAL							107,8

Wegens het feit dat sprake is van herontwikkeling, dient bij de berekening van de verkeersgeneratie ook de transformatie van de huidige bestemming te worden meegenomen. De verkeersgeneratie van de huidige bestemming wordt ingeschat op gemiddeld 107,8 motorvoertuigbewegingen per dag.

Daarmee kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie lager zal liggen dan bij het huidige gebruik. De zaal De Vos heeft een gelegenheid om tot 300 personen te ontvangen, terwijl er een beperkte parkeerplaats aanwezig is.

Hierbij komt de verkeersgeneratie inclusief de nieuwe appartementen niet boven de richtlijn die geldt voor een 30 km/uur-weg. Volgens het vigerende Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan zijn wegen als de Vliegenstraat, die gecategoriseerd zijn als 30 km/u gebiedsontsluitingswegen, geschikt voor intensiteiten tot 6000 motorvoertuigen per etmaal. De huidige intensiteiten liggen rond 3500 motorvoertuigen per etmaal.

In de kwalificatie 'zeer ernstig verkeerstechnisch belast' herkennen wij ons niet in. De stelling dat "in een straal van ongeveer 50 meter 104 appartementen/wooneenheden een uitrit hebben op de Vliegenstraat, wat de kans op verkeersgevaarlijke situaties, in de nu al drukke Vliegenstraat, doet toenemen." onderschrijven we niet. Er is geen causaal verband tussen verkeersveiligheid en het aantal appartementen dat op een uitrit uit komt. Belangrijkste factor in de verkeersveiligheid is de vormgeving in relatie tot de verwachting van de weggebruiker. Intensiteit is alleen een factor indien sprake is van doorstromingsproblemen. Bij bovengenoemde hoeveelheden motorvoertuigen per etmaal zijn doorstromingsproblemen niet aan de orde.

De zienswijze is ongegrond

Onderdeel 2: aard en verschijningsvorm (zienswijze 1 / 2 / 3 / 4)

"De aard van de massieve "blok-bebouwing" van project "De Vos" (>3 verdiepingen) en de realisatie ervan zeer dicht op de as van de straat.

De blokkendoos bouwwijze doet ernstig afbreuk aan het waardevolle en authentieke straatbeeld. De cultuurhistorische waarde van de nog zichtbare lintbebouwing in een van de oudste straten van Bunde wordt teniet gedaan. De hoge bebouwing verstoort het overzicht en de oriëntatie in de straat."

“Kostprijsbeperkingen en maximalisering van het bouwvolume zal de architectonische- en de bouwkwaliteit zeker niet ten goede komen.”

“(…) Onbegrijpelijk maar toch uitgevoerd, staat pal tegenover de kerk een betonnen doos dat als appartementen complex naam draagt. Dominant agressief als een Berlijnse muur van n.b 4 etages. Een muur met rechthoekige gaten staat pal op het trottoir en kijkt neer op het plein.”

Reactie

Aangegeven wordt dat het ontwerp als massief wordt ervaren en dat de realisatie ervan te dicht op de as van de straat ligt. Het nieuwe ontwerp komt (zij het beperkt) verder van de as van de straat te liggen dan het huidige gebouw (café-zaal de Vos). De keuze is bewust gemaakt om meer rust te creëren in de straat en sluit daarnaast aan bij de direct aangrenzende bebouwing.

De architect heeft gezocht naar afstemming tussen de omliggende bebouwing, door het opstellen van een ruimtelijke analyse. Met behulp van deze analyse heeft de architect een ontwerp gemaakt dat past bij de Vliegenstraat. Vervolgens is een eindontwerp uitgewerkt waar de welstandscommissie goedkeuring aan heeft verleend. Naast het aanhouden van dezelfde rooilijn is eveneens een vergelijkbare bouwhoogte met de reeds bestaande bebouwing aangehouden.

Tevens zijn nu aan de voorzijde tuinen voorzien met groene hagen, terwijl in de huidige situatie alles is bestraat. Hiermee krijgt de straat een kwaliteitsimpuls en wordt een bijdrage geleverd aan klimaatadaptatie.

Met de knip is beoogd om aansluiting te vinden bij het nieuwe appartementencomplex ter plaatse van de voormalige supermarkt (Vliegenstraat 50) en de bestaande woning Vliegenstraat 60.

De zienswijze is deels gegrond. Om aan de voorzijde meer lucht en ruimte te realiseren wordt voorgesteld het bouwplan 2 m naar achteren te verplaatsen. Hierdoor ontstaat aan de voorkant meer ruimte voor groen terwijl de afstand tussen het pand en de achterburen aan de achterzijde nog acceptabel blijft.

Onderdeel 3: communicatie (zienswijze 1)

“Het ontbreken van behoorlijke communicatie over een integrale aanpak met alle buurtbewoners, direct betrokkenen, projectontwikkelaars en de gemeente. Zo is met name de communicatie rond project “De Vos” onvoldoende en verwarrend omdat “De Vos” als losstaand project wordt aangeboden en niet in samenhang met het eerder ingediende “ Plan Vliegenstraat 50”. Dit terwijl er zeker sprake is van verdichtingsproblematiek op diverse terreinen.”

Reactie

Op basis van vaste jurisprudentie geldt in de basis dat het bieden van inspraak voorafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan geen onderdeel uitmaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geregelde bestemmingsplanprocedure. Zie in dit kader bijvoorbeeld de recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) van 28 april 2021 (ECLI:NL:RVS:NL:RVS:2021:920). Hierin wordt gesteld dat het niet bieden van inspraak in die eerdere fase voorafgaand aan de terinzagelegging geen gevolgen heeft voor de rechtmatigheid van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Er is nog wel een informatieavond gehouden op 16 januari 2023. In dit overleg zijn de vragen vanuit de buurt besproken. Naar aanleiding hiervan heeft een vervolggesprek met omwonenden plaatsgevonden en zijn aanvullende afspraken gemaakt over de realisatie van het pand.

Dit gesprek heeft op 2 februari jl. plaats gevonden met een aantal bewoners van de Vliegenstraat en Sint Rochusstraat. Gesproken is over het eventueel naar achteren verplaatsen van het gebouw. De projectontwikkelaar is hiertoe bereid waarbij ook, ter afscherming en behoud van de privacy, is voorgesteld aan de achterzijde Leilinden of andersoortig groen te plaatsen.

Tenslotte zijn met de bewoners nadere afspraken gemaakt over het verbeteren van het participatieproces bij toekomstige woningbouwplannen in het gebied.

De zienswijze is ongegrond

Onderdeel 4: Samenhang andere plannen (zienswijze 1 / 2 / 3 / 4)

“De schijnbaar ad-hoc aanpassingen van bestaande bestemmingsplannen t.b.v. los -van-elkaar-staande, door projectontwikkelaars aan de gemeente Meerssen aangeboden, bouwprojecten. De samenhang ontbreekt en er is geen sprake van een integrale aanpak of afstemming. Dit getuigt niet van een onderliggende, lange termijn visie inzake dorpsvernieuwing in Bunde terwijl juist hier de gemeente Meerssen regie moet hebben!”

“In het ontwerpbestemmingsplan van “De Vos” zijn diverse thema’s en onderzoeken benoemd, maar de beperkte onderbouwing en gebrek aan samenhang leiden tot onduidelijkheid en onzekerheid. Dit betreft bijvoorbeeld het akoestisch onderzoek en andere milieuaspecten, afwatering) en aanwezigheid van vleermuizen. Het zou niet alleen moeten gaan over het project “De Vos” maar over het geheel aan projecten in de Vliegenstraat.

“Als we het goed begrijpen zijn er plannen voor de bouw van 15 appartementen in het pand “de Vos”, pal naast het definitieve plan om op huisnr. 50, 12 appartementen te bouwen. Dergelijk grote appartementsblokken tegenover elkaar in een dergelijk smalle straat zal de schoonheidsprijs niet krijgen.

“Wij kunnen het ene bouwplan in de Vliegenstraat niet los zien van het andere en beschouwen dat hele gebied als één geheel in een historisch beeld van een bebouwing, waarvan de uitstraling verdwijnen zou.”

“Tot slot, (...) vragen wij om de verschillende woningprojecten in de kern Bunde als een geheel te benaderen en langs de woonvisie van de gemeente Meerssen te leggen, in lijn met de aanpak van centrumplan Meerssen. We vragen met klem dat alle voorliggende plannen allereerst integraal en in samenhang worden gepresenteerd volgens het burgerparticipatiebeleid van de gemeente Meerssen om te komen tot een bevredigend eindplan.”

Reactie

Het is voor de ontwikkelaar niet noodzakelijk om in haar onderbouwing andere nieuwe projecten mee te nemen die reeds zijn vastgesteld, dan wel door een andere ontwikkelaar worden ontwikkeld. De gemeente neemt dit mee voorafgaand aan het besluit om medewerking te verlenen aan het initiatief. De benoemde punten zijn voor onderhavig plan nader onderbouwd in de bijbehorende toelichting.

Het betreffende bouwplan is uitvoerig besproken in de gemeentelijke welstandscommissie en hier is ook de samenhang van dit bouwplan met andere reeds bestaande bouwplannen besproken. Tijdens deze overleggen is geconcludeerd dat er voldoende samenhang tussen de reeds bestaande en toekomstige bouwplannen bestaat en dat er geen sprake is van een aantasting van het historische straatbeeld.

Elk nieuwbouwproject moet verplicht het hemelwater op eigen terrein infiltreren, dit mag niet meer op het gemene rioolstelsel worden toegepast. Het huidige pand doet dit nog wel. Het hemelwater wordt door het initiatief niet meer op het rioolstelsel geloost, waardoor het rioolstelsel er juist op vooruit zal gaan.

Het groen binnen het plangebied neemt met onderhavig plan toe ten opzichte van de huidige situatie, mede doordat de buitenbergingen en parkeerplaatsen worden voorzien van sedum daken.

Tenslotte zijn voor beoordeling van het plan alle in dit gebied spelende milieuaspecten onderzocht en in de toelichting beschreven. Deze leverden geen beletsel op voor het realiseren van betreffend bouwplan.

De zienswijze is ongegrond

Wat betreft communicatie is toegezegd dat bij nieuwe, grootschalige ontwikkelingen (i.c. de sloop en nieuwbouwplannen voor de Haverput) tijdig en meer integraal met de omgeving zal worden gecommuniceerd.

Onderdeel 5: type appartementen (zienswijze 3)

“Wij lezen in het voorstel (rapportnummer p04512 van BRO, 25-11-2022) dat er 15 appartementen komen verdeeld over sociale huur, vrije huur en koop (pagina 24 van het voorstel). Wij zijn bezorgd over de daadwerkelijke uitvoering hiervan aangezien ons ter ore is gekomen dat de projectontwikkelaar over 400.000-500.000 euro per koopappartement spreekt. Betaalbare starters- en levensloopbestendige appartementen zijn, ons inziens, appartementen van 200.000 – 300.000 euro.

Wij stellen voor dat de gemeente een pakket van eisen samenstelt voor het ontwerpbestemmingsplan vliegenstraat 56-58b met daarin minimale aantallen van de verschillende woningtypes en de maximale aankoop- en huurbedragen van de levensloopbestendige – en startersappartementen in het plan. Dit zou dan ook geheel in lijn zijn met de woonvisie van de gemeente Meerssen zoals gepresenteerd op 21 juni 2012.”

Reactie

Uit de ladderonderbouwing blijkt dat het initiatief voldoet aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte van de regio aangezien er wordt voorzien in levensloopbestendige woningen. Ook wordt aangesloten bij het regionaal en gemeentelijke beleid.

Er zijn tussen de gemeente en de projectontwikkelaar afspraken gemaakt ten aanzien van de typen woningen die gerealiseerd gaan worden: er komen 4 middeldure huurwoningen en 11 koopwoningen. Anterieuere overeenkomst: “De maximale huurprijs is € 1.000,-. per maand en de koopsom mag maximaal € 355.000,-. v.o.n. (conform NHG grens 2022 zonder energiebesparende voorzieningen) of € 376.300,-. (conform NHG grens 2022 met energiebesparende voorzieningen) zijn. Deze bedragen betreffen prijspeil 2022.

Loskoppelen NHG en betaalbaarheidsgrens

Het kabinet wil tot en met 2030 900.000 woningen realiseren waarvan twee derde betaalbaar. Op dit moment geldt daarbij de NHG-grens als grens voor wat een betaalbare koopwoning is.

Door de sterke stijging van de NHG-grens zijn woningen met die prijs voor minder mensen betaalbaar, omdat de inkomens het afgelopen jaar minder zijn gestegen dan de NHG-grens. Daarom gaat het kabinet de grens voor wat betaalbare koopwoningen zijn loskoppelen van de NHG-grens. Voor de regionale woondeals die eind dit jaar en begin volgend jaar worden vastgesteld wordt, conform het programma Woningbouw, de huidige NHG-grens van € 355.000 gehanteerd als betaalbaarheidsgrens. Deze verandert dus niet door verhoging van de kostengrens naar € 405.000.

Middenhuur

Middenhuur is een term die gebruikt wordt voor huurwoningen in het middeldure huursegment vanaf € 808,06 (liberalisatiegrens 2023) tot circa € 1.000,- per maand (prijspeil 2023).

De zienswijze is ongegrond

II Conclusie en ambtshalve wijziging

De ingebrachte zienswijzen worden overwegend als niet gegrond beoordeeld.

Zo zijn zowel de gemeente als de ontwikkelaar ontvankelijk voor een aantal aspecten uit de kritiek en is onderzocht in hoeverre tegemoet kan worden gekomen aan de bezwaren van een groot deel van de omwonenden van het plan in de Vliegenstraat.

Uit intensief nader overleg tussen bewoners, gemeente en ontwikkelaar wordt er dan ook voor gekozen het bouwplan 2 meter naar achter te plaatsen. Hierdoor ontstaat aan de voorzijde voldoende ruimte om meer invulling te geven aan de duurzaamheidsgedachte om ook hier levensvatbaar groen te realiseren in de vorm van bomen en struikgewas.

Het 2 meter naar achteren plaatsen van het gebouw betekent echter wel een verkleining van de afstand van het gebouw richting de achterburen. De resterende afstand is echter zodanig (38m) dat deze inperking als minder ingrijpend wordt gezien. Bovendien zal de achterkant situatie nader worden opgevuld met leilindes en een sedumdak waardoor het geheel een minder stenige uitstraling krijgt.

Ambtelijke wijzigingen

Verbeelding:

Het gehele bouwvlak wordt 2 meter naar achteren verplaatst; 2m verder van de Vliegenstraat af. Conform de aanpassing wordt ook het geluidsonderzoek aangepast.