

Zienswijzennota wijzigingsplan Robijnhof	
Procedure	Artikel 3.9a Wet ruimtelijke ordening
Procedureonderdeel	Beantwoording zienswijzen
Onderwerp	Ontwerp wijzigingsplan Robijnhof
Datum	November 2019

1. Inleiding

Het wijzigingsplan maakt de bouw van 134 woningen en 40 zorgunits ter plaatse van het huidige zorgcentrum Robijnhof mogelijk.

2. Voorgeschiedenis

Het ontwerp wijzigingsplan Robijnhof heeft van vrijdag 30 augustus 2019 t/m donderdag 3 oktober 2019 ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. In totaal zijn vier zienswijzen ingediend.

3. Vervolg bestemmingsplanprocedure

De ingediende zienswijzen zijn in paragraaf 4 van deze zienswijzennota samengevat weergegeven en beantwoord. In de laatste kolom van de tabel in paragraaf 4.2 is aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Ambtshalve wijzigingen zijn toegelicht in paragraaf 5. In paragraaf 6 is de 'Staat van wijzigingen' opgenomen.

Het wijzigingsplan, waarin alle in deze nota genoemde wijzigingen zijn verwerkt, wordt samen met deze zienswijzennota aan het college van B&W aangeboden voor vaststelling.

Nadat het wijzigingsplan door het college is vastgesteld, wordt het wijzigingsplan wederom voor zes weken ter inzage gelegd, de zogenaamde beroepstermijn. Het wijzigingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij naast een beroepschrift ook een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval treedt het wijzigingsplan pas in werking wanneer op het verzoek is beslist.

4. Zienswijzen

4.1 Ingekomen reacties

In het onderstaande schema zijn de indieners van de zienswijzen weergegeven.

Nr	Indiener	Adres
1	XXX	XXX
2	XXX	XXX
3	XXX	XXX
4	XXX	XXX

NB. De namen en adressen van de indieners van de zienswijzenreacties worden vanwege privacy redenen niet vermeld in de stukken die op internet worden gepubliceerd.

4.2 Ingekomen zienswijzen

In de navolgende tabel zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Indieners 1 t/m 3 hebben gezamenlijk een zienswijze ingediend.

	Samengevatte zienswijze	Reactie college	Gevolgen besluit
1.	Zienswijzen indieners 1 t/m 3		
1.1	<i>Indieners zijn van mening dat zij worden beperkt in het uitzicht en dat de privacy wordt aangetast door inkijk van de appartementen in de woonkamers en slaapkamers. Indieners zijn van mening dat zij rechtsongelijk worden behandeld. Aan de zijde van de Robijnstraat wordt een strook van 10 m breed vrij gehouden. Aan de zijde van de Carneoolstraat is de bebouwingsgrens richting de woningen verlegd.</i>	<p>Bij de vaststelling van een bestemmingsplan staat gelet op artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) een goede ruimtelijke ordening centraal. Bij de beoordeling van de vraag of een plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, moeten ook de belangen van omwonenden worden meegenomen.</p> <p>In het kader van artikel 3.1 Wro spelen privaatrechtelijke aspecten in beginsel geen rol, aangezien deze zijn voorbehouden aan de burgerlijke rechter. Dit kan echter anders zijn indien sprake is van een zogenoemde evidente privaatrechtelijke belemmering.</p> <p>In dit geval is uit het burgerlijk recht onder meer artikel 5:50, eerste lid, BW van belang. Op grond van dit lid is het niet geoorloofd om binnen twee meter</p>	Geen

		<p>van een naburig erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze uitzicht geven op dit erf.</p> <p>De kortste afstand tussen de woningen van indieners en de nieuwe bebouwing op de planlocatie betreft circa twintig meter. Het college concludeert dat het plan geen onaanvaardbare inbreuk op de privacy van omwonenden tot gevolg heeft.</p> <p>Wat betreft uitzicht is er in de huidige situatie ook al sprake van bebouwing en bomen tegenover de woningen van indieners en is er derhalve geen sprake van vrij uitzicht. De dichtstbijzijnde bomen staan op circa 18 meter, de huidige bebouwing op circa 28 meter. In de nieuwe situatie komt de bebouwing inderdaad zoals indieners aangeven dichters naar de woningen aan de Carneoolstraat toe, maar deze afstand is nog altijd circa 20 meter.</p> <p>Bovendien zijn er naar aanleiding van participatie op eerdere ontwerpen van het bouwplan, wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp. Dit heeft er toe geleid dat de bebouwing tegenover de woningen van indieners verder van de bestaande woningen af is komen te staan en de bouwhoogte hier is verlaagd.</p> <p>Op basis van bovenstaande is het college van mening dat hier geen sprake is van een significante nadelige beperking van het uitzicht.</p>	
1.2	<p><i>Het opstuwende effect van de parkeerkelder op het grondwater is niet meegenomen bij de beschrijving van de waterhuishouding.</i></p>	<p>Door Tjalden is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd voor de projectlocatie (kenmerk S17.571-H1/TE, d.d. 8 april 2019). Indieners constateren</p>	<p>Tekstuele aanpassing van paragraaf 5.6 van de toelichting.</p> <p>Toevoegen van het</p>

		<p>terecht dat dit onderzoek en de uitkomsten ervan geen onderdeel uitmaken van het ontwerp wijzigingsplan.</p> <p>Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat toekomstige parkeerkelder de bovenste watervoerende zandlaag volledig doorsnijdt. Daardoor wordt de grondwaterstroming lokaal gehinderd. De invloed van de kelder bedraagt echter minder dan 10 cm. Gezien deze beperkte beïnvloeding van de grondwaterstand en het kleine gebied waarbinnen de grondwaterstand wordt beïnvloedt, zal de kelder niet leiden tot grondwateroverlast/-onderlast in de omgeving.</p> <p>Het onderzoek zal worden toegevoegd als bijlage bij het wijzigingsplan en de conclusie zal worden verwerkt in de Toelichting van het wijzigingsplan.</p>	<p>geohydrologisch onderzoek als Bijlage 12 bij de toelichting.</p>
1.3	<p><i>Volgens indieners is er een tekort van 28,8 parkeerplaatsen in het plan. Indieners baseren dit op de volgende berekening:</i></p> <p><i>Parkeernorm bestaande situatie = 91,2</i></p> <p><i>Bestaande parkeerplaatsen op de planlocatie = 65</i></p> <p><i>Parkeernorm nieuwe situatie = 175</i></p> <p><i>175 – (91,2 – 65) = 148,8</i></p> <p><i>Aantal parkeerplaatsen in nieuwe situatie = 120</i></p> <p><i>Parkeertekort 148,8 – 120 = 28,8</i></p>	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan is ten onrechte een norm van 0,2 gehanteerd voor de zorgunits. 0,2 is de norm voor 'onzelfstandige wooneenheden'. Echter betreft het hier een zorgfunctie (verpleeg-/verzorghuis, waarvoor een norm van 0,7 per wooneenheid geldt. De parkeerberekening wordt dan als volgt:</p> <p>Parkeervraag bestaande situatie: 81 eenheden in het zorggebouw x 0,7 = 56,7 125 woningen x 0,6 = 91,2 Totale parkeervraag bestaande situatie = 56,7 + 91,2 = 131,7</p> <p>In de huidige situatie zijn 65 bestaande parkeerplekken op eigen terrein. Dat betekent dat er een 'parkeertekort' is van 132 – 65 = 68 parkeerplaatsen. In de praktijk betekent dit dat er voor de functies in het plangebied gebruik</p>	<p>Tekstuele aanpassing van paragraaf 5.5.2 van de toelichting.</p>

		<p>wordt gemaakt van 68 parkeerplaatsen in openbaar gebied. Een nieuwe ontwikkeling hoeft een bestaand parkeertekort niet op te lossen. Het tekort mag derhalve van de nieuwe parkeervraag worden afgetrokken.</p> <p>De nieuwe parkeervraag is op basis van de parkeernormen: 166,9 voor de woningen en $40 \times 0,7 = 28$ voor de zorgunits. In totaal dus 194,9. Hiervan mag het bestaande parkeertekort worden afgetrokken, waardoor de uiteindelijke parkeereis uitkomt op $195 - 68 = 127$ parkeerplaatsen.</p> <p>In het plan is voorzien in 133 parkeerplaatsen, waarmee wordt voldaan aan de parkeereis.</p> <p>De toelichting zal worden aangepast om bovenstaande te verduidelijken.</p>	
1.4	<i>Indieners merken op dat de parkeernorm van 2015 niet realistisch is gezien de huidige benodigde parkeerplaatsen per woning.</i>	<p>Het college is van mening dat de geldende beleidsregels parkeernormen voldoende actueel zijn voor het beoordelen van bouwaanvragen en het borgen van voldoende parkeergelegenheid.</p> <p>De feitelijke toetsing aan de parkeernormen vindt plaats bij de aanvraag omgevingsvergunning op basis van de op dat moment geldende normen.</p>	Geen
1.5	<i>8 parkeerplaatsen voor 40 zorgunits lijkt indieners erg weinig. Er zijn parkeerplaatsen nodig voor bevoorrading, artsen bezoek, bezoek bewoners en personeel.</i>	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan is ten onrechte uitgegaan van een parkeernorm van 0,2 per zorgunit. Op grond van de beleidsregels parkeernormen geldt voor een verpleeg-/verzorgingshuis een norm van 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid. Deze norm is inclusief personeel.</p> <p>Zoals in de beantwoording bij 1.3 aangegeven voorziet het plan ook bij toepassing van deze norm in de realisatie van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.</p> <p>De toelichting zal worden aangepast om bovenstaande te verduidelijken.</p>	Tekstuele aanpassing van paragraaf 5.5.2 van de toelichting.

1.6	<p><i>De verkeerstoename van ongeveer 330 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal betekent voor de Carneoolstraat 2-20 een grote toename. Aan deze zijde van de Robijnhof is in de huidige situatie slechts een parkeerterrein voor personeel.</i></p>	<p>De herontwikkeling zorgt inderdaad voor een lichte toename van het verkeer op woonstraten in de omliggende wijk, waaronder de Carneoolstraat. Uit het voor het wijzigingsplan uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat op alle wegen binnen de wijk de verkeersintensiteiten ruim onder de 6.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. De Carneoolstraat betreft een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/u. De CROW richtlijnen schrijven voor dergelijke wegen een maximale verkeersintensiteit voor van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de herontwikkeling niet tot knelpunten leidt op de woonstraten binnen de buurt zelf, waaronder de Carneoolstraat.</p>	Geen
1.7	<p><i>Indieners delen de mening dat de autonome verkeerssituatie al oververzadigd is en de toename aan wachtrijlengte en verliestijd niet 1-op-1 toe te schrijven is aan de planontwikkeling. Wel vinden indieners dat het de taak van de gemeente is om deze planontwikkeling in het grotere kader van het gehele Morskwartier te plaatsen.</i></p>	<p>Het college laat momenteel een verkeersonderzoek uitvoeren voor het gehele Morskwartier. Bekend is dat er in de huidige situatie knelpunten zijn. Er zijn veel ontwikkelingen in de wijk, maar ook daarbuiten. Dat heeft allemaal effect op het verkeer in het Morskwartier en de directe omgeving. Het college wil in samenhang kijken hoe de mobiliteit in De Mors verbeterd kan worden. Het kost tijd om dat te doen. Het traject van het Ontwikkelperspectief Morskwartier wordt benut om met elkaar te kijken wat een toekomstbestendige aanpak voor de bestaande knelpunten is.</p> <p>Uit de eerste uitkomsten van het integrale verkeersonderzoek voor de gehele Mors blijkt, net als uit het verkeersonderzoek voor de planlocatie, dat de herontwikkeling op de planlocatie niet voor nieuwe knelpunten zorgt. De huidige doorstromingsproblemen treden ook op zonder herontwikkeling van de planlocatie.</p>	Geen

		Zoals gezegd werkt het college aan een integrale aanpak van de bereikbaarheid van het gehele Morskwartier, maar is er geen aanleiding om het voorliggende wijzigingsplan niet vast te stellen.	
2	Zienswijze indiener 4		
2.1	<p>Indiener geeft aan dat het herplantingskaartje (m.b.t. waardevolle bomen) niet voldoet, omdat niet inzichtelijk is:</p> <p>a) welke soorten terugkomen;</p> <p>b) wat de grootte van de bomen is.</p>	<p>In het bestemmingsplan (paragraaf 5.3.1 van de toelichting) is enkel het gemeentelijke beleidskader ten aanzien van bomen weergegeven. Hierbij is het betreffende herplantingskaartje opgenomen om te laten zien dat het mogelijk is een groot aantal bomen te realiseren in het nieuwe plan.</p> <p>De feitelijke toetsing aan het bomenbeleid vindt plaats in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het definitieve bouwplan. Eventuele compensatie van te kappen waardevolle bomen en de exacte invulling daarvan (welke soorten, hoe groot) maakt daar onderdeel van uit.</p>	Geen
2.2	<p>Indiener vraagt of de klankbordgroep kan meepraten over de invulling van de vervangende beplanting.</p>	<p>De initiatiefnemer/ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het aanvragen van een eventuele kapvergunning voor kap van beschermde/waardevolle bomen. De initiatiefnemer is op de hoogte gesteld van het verzoek van indiener om mee te praten over invulling van vervangende beplanting.</p>	Geen
2.3	<p>Volgens indiener is de redenering dat "de verkeersdrukte minder dan 1% is" kwalijk. Er zijn nog 7 bouwplannen in de wijk, die bij elkaar zorgen voor ruim meer dan 10% bovenop een al overbelast systeem. Burgers verwachten van de overheid dat bouw pas aan de orde is als bestaande problemen in beginsel opgelost zijn.</p>	<p>In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Holland Rijnland. Het verkeersmodel berekent hoeveel verkeer er in de toekomst rijdt, en hoe dit verkeer zich over het netwerk verspreidt. Daarbij zijn twee scenario's met elkaar vergeleken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Referentie 2032: de situatie in 2032 zonder ontwikkeling van het plangebied; ▪ Planvariant: de situatie in 2032 mét ontwikkeling van het plangebied. <p>In het verkeersmodel zijn alle</p>	Geen

		<p>toekomstige ontwikkelingen, voor zover bekend bij de gemeente, meegenomen, dus ook de overige bouwplannen in de wijk waar indiener aan refereert. Ten opzichte van die referentiesituatie in 2032 zorgt de herontwikkeling van de planlocatie niet voor nieuwe knelpunten.</p> <p>Aangezien uit het onderzoek is gebleken dat de herontwikkeling niet leidt tot een significant hogere verkeersdruk op de omliggende wegen, ziet het college geen aanleiding het voorliggende wijzigingsplan niet vast te stellen.</p>	
2.4	<p><i>Indiener vraagt of de wethouder zich wil verplichten de verkeersproblemen van de voorgenomen bouwplannen integraal te behandelen voor verdere bouwvergunningen af te geven.</i></p>	<p>Het college laat momenteel een verkeersonderzoek uitvoeren voor het gehele Morskwartier. Bekend is dat er in de huidige situatie knelpunten zijn. Er zijn veel ontwikkelingen in de wijk, maar ook daarbuiten. Dat heeft allemaal effect op het verkeer in het Morskwartier en de directe omgeving. Het college wil in samenhang kijken hoe de mobiliteit in De Mors verbeterd kan worden. Het kost tijd om dat te doen. Het traject van het Ontwikkelperspectief Morskwartier wordt benut om met elkaar te kijken wat een toekomstbestendige aanpak voor de bestaande knelpunten is.</p> <p>Uit de eerste uitkomsten van het integrale verkeersonderzoek voor de gehele Mors blijkt, net als uit het verkeersonderzoek voor de planlocatie, dat de herontwikkeling op de planlocatie niet voor nieuwe knelpunten zorgt. De huidige doorstromingsproblemen treden ook op zonder herontwikkeling van de planlocatie.</p> <p>Zoals gezegd werkt het college aan een integrale aanpak van de bereikbaarheid van het gehele Morskwartier, maar is er geen aanleiding om het voorliggende wijzigingsplan niet vast te stellen.</p>	Geen

5. Ambtelijke wijzigingen

- Op 9 september 2019 heeft het college op grond van artikel 7.17 eerste lid, van de Wet milieubeheer besloten dat geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld, omdat de activiteit niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Dit zogenoemde vormvrije m.e.r. besluit wordt als bijlage aan het wijzigingsplan toegevoegd.

6. Staat van wijzigingen

Toelichting

1.	<p>Paragraaf 5.5.2 'Parkeren' wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden:</p> <p>“Om te beoordelen of bij een ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, wordt getoetst aan de geldende Beleidsregels parkeernormen. De thans geldende beleidsregels zijn vastgesteld op 19 mei 2015. Het plangebied ligt binnen het gebied 'Rest Leiden'.</p> <p><i>Parkeervraag nieuwe situatie</i></p> <p>Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 15 grondgebonden woningen, 119 appartementen en 40 zorgunits mogelijk. Op basis van de geldende parkeernormen levert dit de volgende parkeervraag op:</p> <ul style="list-style-type: none">• 15 koopwoningen groter dan 120 m² = 15 x 2,0 p.p. = 30 parkeerplaatsen;• 34 huurwoningen kleiner dan 65 m² = 34 x 0,6 p.p. = 20,4 parkeerplaatsen;• 65 huurwoningen tussen 65 m² en 100 m² = 65 x 1,3 p.p. = 84,5 parkeerplaatsen;• 20 huurwoningen groter dan 100 m² = 20 x 1,6 p.p. = 32 parkeerplaatsen. <p>Voor de 40 zorgunits geldt de norm van verpleeg- en verzorgingshuis van 0,7 p.p. per wooneenheid. In deze parkeernorm is tevens de parkeervraag van personeel meegenomen. De parkeervraag voor de zorgunits komt op basis van de geldende norm uit op: 40 x 0,7 p.p. = 28 parkeerplaatsen.</p> <p>De totale parkeervraag in de toekomstige situatie komt daarmee op 194,9 parkeerplaatsen.</p> <p><i>Parkeervraag bestaande situatie</i></p> <p>In de Beleidsregels parkeernormen is bepaald hoe moet worden omgegaan met een bestaande situatie die wordt herontwikkeld. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. In de bestaande situatie zijn er 81 wooneenheden in het zorggebouw. Dit levert een parkeervraag van 81 x 0,7 p.p. = 56,7 parkeerplaatsen op.</p> <p>Er zijn tevens 125 huurwoningen kleiner dan 65 m² op de locatie. Dit levert een parkeervraag van 125 x 0,6 p.p. = 91,2 parkeerplaatsen op. De totale parkeervraag in de bestaande situatie komt daarmee op 131,7 parkeerplaatsen.</p> <p>In de huidige situatie zijn er 65 bestaande parkeerplekken op eigen terrein. Dat betekent dat er een 'parkeertekort' is van 132 - 65 = 68 parkeerplaatsen. In de praktijk betekent dit dat er voor de bestaande functies in het plangebied gebruik wordt gemaakt van 68 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Een nieuwe ontwikkeling hoeft een bestaand parkeertekort niet op te lossen. Het tekort mag derhalve van de nieuwe parkeervraag worden afgetrokken.</p> <p><i>Parkeereis</i></p> <p>De parkeereis voor de nieuwe ontwikkeling bedraagt op basis van het bovenstaande 195 - 68 = 127 parkeerplaatsen.</p> <p>In het plan is voorzien in 133 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarmee wordt voldaan aan de parkeereis.”</p>
2.	<p>Aan paragraaf 5.6, onder het kopje <u>Waterpeil</u>, wordt de volgende tekst toegevoegd:</p> <p>“Door Tjalden is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd voor de projectlocatie (Bijlage 12). Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat toekomstige parkeerkelder de bovenste watervoerende zandlaag volledig doorsnijdt. Daardoor wordt de grondwaterstroming lokaal gehinderd. De invloed van de kelder bedraagt echter minder dan 10 cm. Gezien deze beperkte beïnvloeding van de grondwaterstand en het kleine gebied waarbinnen de grondwaterstand wordt beïnvloedt, zal de kelder niet leiden tot grondwateroverlast/-onderlast in de omgeving.”</p>
3.	Het “Geohydrologisch onderzoek” wordt toegevoegd als Bijlage 12
4.	Het besluit (vormvrije) m.e.r.-beoordeling wordt toegevoegd als Bijlage 13

