

Nota van zienswijzen
Bestemmingsplan Kerkstraat 85-87

Gemeente Soest
Afdeling Ruimte

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Zienswijzen.....	4
3. Overzicht van wijzigingen.....	8

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Kerkstraat 85-87" heeft vanaf 21 mei 2020 tot en met 1 juli 2020 ter inzage gelegen. Het plan betreft de realisatie van 36 appartementen aan de Kerkstraat 85-87 te Soest waar thans een tweetal kantoorpanden met aanliggende bedrijfsgebouwen zijn gevestigd.

Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zijn of haar zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan "Kerkstraat 85-87" kenbaar maken. In totaal zijn er 2 schriftelijke zienswijzen ingediend. Alle reacties zijn binnen de termijn ingediend en daarmee ontvankelijk.

In hoofdstuk 2 van deze nota zijn deze zienswijzen opgenomen en voorzien van een inhoudelijke reactie. Tenslotte is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Zienswijzen

Gedurende de periode van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan hebben wij twee zienswijzen ontvangen:

Nr.	Naam	Adres	Postcode	Plaats
01				Soest
02				Soest

De ingediende zienswijzen zijn in deze nota opgenomen en van een reactie voorzien. Tevens is aangegeven of de zienswijze aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het plan. Beide ingediende zienswijzen zijn nagenoeg identiek.

Nr.	ZIENSWIJZE
1.	A. Verkeers- en parkeeroverlast. Er zijn veel verkeers- en parkeerproblemen aan de Kerkstraat. Dit is het laatste jaar zelfs verslechterd door het bezoekersverkeer van Alanya Kapper, Valk architecten (<i>is verhuisd naar het RABO-pand aan het Kerkplein, redactie</i>) en fotostudio Momentum (ook buiten kantooruren). Deze situatie wordt nog eens verergerd met de ontwikkeling van dit plan, het plan aan de Ferdinand Huycklaan 22C/26/26A plus het plan van autobedrijf De Rooij. Voor mij persoonlijk, maar ook voor klanten van CarXpert, is het elke keer een grote uitdaging om de Kerkstraat met de auto veilig op te komen door de enorme verkeersdrukke. Met de komst van 36 appartementen – en slechts 18 parkeerplekken – wordt dit alleen maar erger. Hoe gaat de gemeente de verkeersveiligheid waarborgen? Parkeren is nu al een ramp op de Kerkstraat, terwijl er geen extra wooneenheden zijn. 36 nieuwe bewoners (of meer) kunnen hun auto niet kwijt, laat staat als er sprake is van bezoek. Hoe verwacht de gemeente dit op te lossen. Reactie gemeente: In de toelichting behorende bij het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 3.2.2.) is uitgebreid ingegaan op verkeer en parkeren. Door het vervangen van de bedrijfshallen door woningen zal de verkeersintensiteit van vrachtverkeer op de wegen in de omgeving afnemen. Uit de ASVV 2012 ('Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen' is het handboek voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) blijkt dat voor huurappartementen in het middensegment in matig stedelijk gebied in de rest bebouwde kom uitgaan dient te worden van respectievelijk 3,2 tot 4,0 motorvoertuigen per woning per etmaal. De woningen genereren derhalve maximaal 144 (36 x 4,0) motorvoertuigen per etmaal. Voor de bestaande kantoren (911 m² BVO) en bedrijfshallen (ongeveer 1.558 m² BVO) geldt verkeersaantrekkende werking van respectievelijk 6,3 tot 8,1 (kantoor) en 3,9 tot 5,7 (bedrijfshallen) motorvoertuigen per etmaal per 100 m². Dit resulteert in een verkeersaantrekkende werking van 163 (=9,11*8,1+15,58*5,7) motorvoertuigen per etmaal. Per saldo is er derhalve sprake van een verlaging van de verkeersintensiteit. In de huidige situatie zijn er 37,6 parkeerplaatsen vereist. In werkelijkheid zijn er slechts vier parkeerplaatsen aanwezig. Bij nieuwbouwprojecten hoeft een bestaand tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein niet opgelost te worden. Er is sprake van een bestaand tekort van 37,6 – 4 = 33,6 parkeerplaatsen. In totaal zijn voor het bouwplan 38 parkeerplaatsen benodigd. In de niet openbare stallingsgarage zullen 10 parkeerplekken worden gerealiseerd. Aangezien het niet openbare parkeerplekken zijn dient een correctie factor van 0,8 gehanteerd te worden. Rekenkundig zijn er dan 8 parkeerplaatsen, terwijl er maar (38-33,6) 4 parkeerplaatsen nodig zijn. In de Nota parkeren staat het volgende: <i>In de bestaande situatie kan er een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein zijn (zie 3.4 van de Nota parkeren). Dit hoeft niet opgelost te worden. We gaan er (fictief) vanuit dat dit tekort aan parkeerplaatsen al in de openbare ruimte aanwezig is. In dat geval is ook aan de eis om in openbare parkeerplaatsen te voorzien voldaan.</i> Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de Nota parkeernormen auto en fiets 3e herziening. Alhoewel het aantal parkeerplaatsen in overeenstemming is met de door de raad vastgestelde Nota parkeren heeft op initiatief van de vakwethouder een overleg plaatsgevonden met ontwikkelaar. Hoewel

het rechtens niet afdwingbaar is, heeft de vakwethouder aan initiatiefnemer verzocht om extra parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het bouwplan. Uiteindelijk is de volgende oplossing naar voren gekomen en geaccordeerd door Verkeer. In het plangebied Kerkstraat 85-87 worden op maaiveld drie parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan twee tijdelijk. In het kader van de herontwikkeling van het naast gelegen perceel De Paardenkamp, waarmee initiatiefnemer een ontwikkelovereenkomst heeft afgesloten, worden ten behoeve van het plan Kerkstraat 85-87 acht parkeerplaatsen gerealiseerd, met dien verstande dat de twee tijdelijke parkeerplaatsen in het plangebied Kerkstraat 85-87 worden opgeheven. In totaal dus negentien parkeerplaatsen: tien parkeerplaatsen in de stallingsgarage en negen parkeerplaatsen op maaiveld. Nogmaals, conform de Nota parkeren geldt voor het plan Kerkstraat 85-87 de eis van vier parkeerplaatsen.

Los van het feit dat voldaan wordt aan de Nota parkeren wordt door reclamant aangegeven dat parkeren op dit deel van de Kerkstraat lastig is. Dit beeld kan niet worden bevestigd. Ons inziens blijkt dat er nog voldoende openbare parkeerplaatsen zijn. Wel is er een accentverschil tussen ochtend, middag en avond. Er is meer parkeerbehoefte in de middag (door de aanwezige winkel- en bedrijfsfuncties). Bij het toevoegen van appartementen zal de parkeerdruk zich hoofdzakelijk verleggen naar de ochtend en avond, hetgeen geen extra parkeerdruk met zich mee brengt omdat met name in de ochtend en avond voldoende parkeerplekken zijn.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

B. Overschrijding richtafstand milieuzonering.

In de toelichting m.b.t. de milieuzonering wordt gesproken over een gemengd gebied doordat Stichting De Paardenkamp en CarXpert Huigen gevestigd zijn nabij het projectgebied. Voor een gemengd gebied geldt een richtafstand van 10 meter en voor een rustige woonwijk zelfs 30 meter. Echter de dichtstbijzijnde appartementen worden op een kortere afstand dan 10 meter van onze bedrijfsactiviteit gerealiseerd, namelijk 5 of 6 meter. In de toelichting wordt verder gesuggereerd dat CarXpert naar verwachting toch wordt getransformeerd tot woningbouwlocatie. Echter dit is een onjuiste aanname.

Een kortere afstand dan de richtlijn aangeeft, is in strijd met de richtlijnen volgens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Door het overschrijden van deze richtlijn biedt ons de onzekerheid in onze bedrijfsactiviteiten en geeft bovendien inkijk en mogelijk geluidsoverlast in onze showroom en op ons privé terras op de eerst verdieping van het pand aan de Kerkstraat 109. Hierover zijn wij op het moment van schrijven van deze zienswijze in overleg met RV&O.

Reactie gemeente:

In paragraaf 4.2.3. van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op de richtafstanden milieuzonering. Daarbij is door bureau Kragten akoestisch onderzoek gedaan, dit onderzoek is als bijlage in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Kragten heeft door middel van een akoestisch onderzoek aangetoond dat enerzijds bestaande geluidrechten van de aanliggende bedrijven worden gerespecteerd en dat anderzijds sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde nieuwe woningen. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999. Ten behoeve van de ruimtelijke procedure is aangetoond dat er een akoestisch voldoende leefklimaat is gegarandeerd. Hiertoe is aansluiting gezocht bij de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" uit 2009. Tevens heeft onderzoek plaatsgevonden conform het gestelde in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hoewel sprake is van geluidniveaus die, ter plaatse van de maatgevende woonblokken, meer bedragen dan de richtwaarden uit stap 2 van de VNG-publicatie, zijn deze in de concrete situatie acceptabel. Dit is afdoende onderzocht en onderbouwd in het rapport van Kragten. Ook is onderzocht dat de optredende maximale geluidniveaus van de omliggende bedrijven voldoen aan de normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Daarnaast zijn er ook enkele bestaande woningen binnen de richtafstanden milieuzonering gelegen ten opzichte van de bedrijfsbestemming van de Kerkstraat. Bestaande woningen zorgen voor wat betreft de bedrijvigheid op het perceel Kerkstraat 109 al voor een beperking van (de geluidimmissie op basis van) de maximale planologische mogelijkheden. Uitgaande van deze beperking wordt ter plaatse van de beoogde nieuwe woningen ruimschoots voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A).

Hoewel sprake is van geluidniveaus die, ter plaatse van de maatgevende woningen, meer bedragen dan de standaard normstelling uit het Activiteitenbesluit milieubeheer, zijn deze in de concrete situatie acceptabel aangezien:

- aangetoond is dat aan de criteria met betrekking tot het stellen van maatwerkvoorschriften uit het

	Activiteitenbesluit milieubeheer wordt voldaan en dat aan de ontheffingswaarde van maximaal 55 dB(A) ten aanzien van het optredende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau kan worden voldaan. Het bevoegd gezag kan op grond hiervan maatwerkvoorschriften vaststellen voor een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 54 dB(A). De optredende maximale geluidsniveaus voldoen aan de normen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Uit het oogpunt van milieuzonering zijn geen belemmeringen voor de bouw van het nieuwbouwcomplex op het perceel. In het ontwerp van het appartementengebouw zijn de woonruimten met balkons aan het binnengebied gesitueerd dit juist om te voorkomen dat er een onevenredige impact zou kunnen zijn op de privacy en beleving van de aangrenzende kavel. De suggestie in de toelichting bij het bestemmingsplan dat CarXpert naar verwachting toch wordt getransformeerd tot woningbouwlocatie het volgende. In het ontwerpbestemmingsplan staat in paragraaf 4.2.3. op pagina 32 het volgende: <i>"Bovendien zullen ook deze bedrijfslocaties naar verwachting op termijn worden getransformeerd tot woningbouwlocaties"</i>. Om elke vorm van suggestie uit te sluiten zal deze zin verwijderd worden, hetgeen niet leidt tot een andere uitslag van de onderzoeken en/of conclusie. Conclusie Deze zienswijze geeft deels aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Daarbij wordt de zin in paragraaf 4.2.3. op pagina 32 van de toelichting: <i>"Bovendien zullen ook deze bedrijfslocaties naar verwachting op termijn worden getransformeerd tot woningbouwlocaties"</i> verwijderd. Voor het overige is er geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. C. luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit is individueel per plan bekeken, terwijl er in de direct omgeving veel meer woningeenheden gepland staan, o.a. woningen aan de Ferdinand Huycklaan maar ook het nieuwbouwproject van autobedrijf De Rooij. Ik maak mij zorgen om over de verslechtering van de luchtkwaliteit. Kan de gemeente aantonen dat er geen nadelig effect te verwachten is? Reactie gemeente: Sinds 15 november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving voor luchtkwaliteitseisen beschreven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging (het Besluit NIBM), hoeven volgens de nieuwe wet niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Het Besluit NIBM omschrijft het begrip nader: een project dat minder dan 3% van de grenswaarden bijdraagt is NIBM. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor fijn stof en NO₂. Voor woningbouw ligt de 3%-grens op 1.500 woningen. Omdat in het plangebied het aantal woningen met 36 toeneemt, kan worden geconcludeerd dat uit het oogpunt van het 'Wet luchtkwaliteit' er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan. Het aspect luchtkwaliteit is niet van invloed op de plannen in het projectgebied. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
2.	A. verkeers- en parkeeroverlast. In de huidige situatie zijn er veel parkeerproblemen aan de Kerkstraat. Zeker gezien de toename van het bezoekersverkeer door klanten van Alanya Kapper, Valk architecten (<i>is verhuisd naar het RABO-pand aan het Kerkplein, redactie</i>) en de fotostudio Momentum (ook buiten kantooruren). Deze situatie wordt alleen maar erger met de ontwikkeling van dit plan, het plan aan de Ferdinand Huycklaan 22C/26/26A plus het plan van Auto bedrijf De Rooij. Voor ons als bewoners is het elke keer een grote uitdaging om de Kerkstraat veilig met de auto op te komen door de enorme verkeersdrukte. Met de komst van 36 appartementen wordt dit alleen maar erger. Hoe wordt de verkeersveiligheid op de Kerkstraat gewaarborgd? En hoe wordt er omgegaan met de parkeeroverlast, nu er in de huidige situatie al geen parkeerplekken zijn en er maar liefst 36 nieuwe bewoners hun auto kwijt moeten terwijl elke extra auto nu al te veel is? Reactie gemeente: Voor de beantwoording wordt verwezen naar de gemeentelijk reactie onder A van reclamant 1. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

B. Overschrijding richtafstand milieuzonering

In de toelichting m.b.t. de milieuzonering wordt gesproken over een gemengd gebied doordat Stichting De Paardenkamp en CarXpert Huigen gevestigd zijn nabij het projectgebied. Voor een gemengd gebied geldt een richtafstand van 10 meter en voor een rustige woonwijk zelfs 30 meter. Echter de dichtstbijzijnde appartementen worden op een kortere afstand dan 10 meter van onze bedrijfsactiviteit gerealiseerd, namelijk 5 of 6 meter. In de toelichting wordt verder gesuggereerd dat CarXpert naar verwachting toch wordt getransformeerd tot woningbouwlocatie. Echter dit is een onjuiste aanname.

Een kortere afstand dan de richtlijn aangeeft, is in strijd met de richtlijnen volgens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Door het overschrijden van deze richtlijn biedt dit ons - als eigenaar van CarXpert Huigen dat gevestigd is op kavel 109 - onzekerheid in onze bedrijfsactiviteiten. Hierover zijn wij op het moment van schrijven van deze zienswijze in overleg met RV&O.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de gemeentelijk reactie onder B van reclamant 1.

Conclusie

Deze zienswijze geeft deels aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Daarbij wordt de zin in paragraaf 4.2.3. op pagina 32 van de toelichting: *"Bovendien zullen ook deze bedrijfslocaties naar verwachting op termijn worden getransformeerd tot woningbouwlocaties"* verwijderd. Voor het overige is er geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

C. Transformatie van bedrijfslocatie naar woningbouwlocatie

In de toelichting wordt geschreven dat de bedrijfslocatie CarXpert naar verwachting op termijn wordt getransformeerd tot woningbouwlocatie. Waarop is deze veronderstelling gebaseerd? Als eigenaar van CarXpert kan ik u melden dat de pensioengerechtigde leeftijd nog lang niet is bereikt met 50 jaar.

Reactie gemeente:

In het ontwerpbestemmingsplan staat in paragraaf 4.2.3. op pagina 32 het volgende: *"Bovendien zullen ook deze bedrijfslocaties naar verwachting op termijn worden getransformeerd tot woningbouwlocaties"*. Om elke vorm van suggestie uit te sluiten zal deze zin weggehaald worden, hetgeen niet leidt tot een andere uitslag van de onderzoeken en/of conclusie.

Conclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Daarbij wordt de zin in paragraaf 4.2.3. op pagina 32 van de toelichting: *"Bovendien zullen ook deze bedrijfslocaties naar verwachting op termijn worden getransformeerd tot woningbouwlocaties"* verwijderd.

D. Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is individueel per plan bekeken, terwijl er in de directe omgeving veel meer woningeenheden gepland staan, o.a. de woningen aan de Ferdinand Huycklaan maar ook het nieuwbouwproject Auto bedrijf De Rooij.

Wij maken ons dan ook ernstig zorgen over de verslechtering van de luchtkwaliteit. Kan de gemeente aantonen dat er geen nadelig effect te verwachten is?

In de huidige situatie is er namelijk al ruime tijd geen vrachtverkeer meer (anders dan wordt gesuggereerd in de toelichting). Met de toename van de aantal nieuwe wooneenheden van drie projecten in de directe omgeving is het aspect luchtkwaliteit zeker van invloed op onze woonsituatie.

Reactie gemeente:

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de gemeentelijk reactie onder C van reclamant 1.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

3. Overzicht van wijzigingen

Hierbij treft u aan een opsomming van de wijzigingen zoals weergegeven in de nota van zienswijzen. De eerste kolom verwijst naar de ingebrachte zienswijze, de tweede kolom geeft aan in welk onderdeel van het plan de wijziging wordt aangebracht en de derde kolom geeft de wijziging weer.

Zienswijzen		
Ad	Wijziging in:	Wijziging
1.	toelichting	De zin in paragraaf 4.2.3. op pagina 32 van de toelichting: <i>"Bovendien zullen ook deze bedrijfslocaties naar verwachting op termijn worden getransformeerd tot woningbouwlocaties"</i> wordt verwijderd.