

Reactie op gestelde vragen en opmerkingen oriëntatieavond 6 februari.

1. Parkeertellingen

In de omgeving zijn tellingen uitgevoerd op werkdag middag, werkdag nacht, werkdag avond en zondag ochtend. Met deze momenten is een algemeen beeld verkregen over de parkeerdruk in de wijk. Bij het bepalen van de telmomenten is gekeken naar de verschillende faciliteiten en karakteristieken van de gebieden. Bepalend hiervoor zijn de hoeveelheid woningen in het gebied, apotheek, sportschool, cafetaria en kerk.

De piekmomenten waarop de overgang van 2 groepen gebruikers plaatsvindt is niet maatgevend. De gemeente kan niet voorzien in parkeergelegenheid voor deze piekmomenten waar deze ruimte slechts een heel beperkt deel van de dag in gebruik is. En de rest van de dag niet wordt gebruikt.

In het vastgestelde Gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP) is opgenomen dat de gemeente is opgedeeld in parkeerbalansgebieden. Deze gebieden zijn ingedeeld waarbij de grenzen bepaald worden door natuurlijke barrières (zoals sloten en parken), drukke doorgaande wegen en een maximale loopafstand. De maximale loopafstand bedraagt 200 meter. De balansgebieden geven aan waar mensen naar alle redelijkheid hun parkeerplek kunnen vinden.

Daarnaast is in het GVVP vastgelegd dat er niet meer parkeergelegenheid wordt aangelegd dan op het maatgevende moment in het parkeerbalansgebied nodig is. Dit betekent dat op het maatgevende moment de parkeerdruk mag oplopen tot 100%. Pas bij een parkeerdruk boven de 100% kijkt de gemeente of het mogelijk is om parkeergelegenheid uit te breiden. Voor de ontwikkelingen is de hele wijk geteld inclusief de omgeving Parijseplein, Europaweg en Berlijnseplein. Op geen enkel telmoment stijgt de parkeerdruk van de getelde balansgebieden boven de 90%. Wel is zichtbaar dat het in specifieke straten erg druk is, bijvoorbeeld de van Bleiswijkstraat, Jan Heemskerkstraat, A.F. Savornin Lohmanplantsoen en Piersonstraat. Daarbij is wel waargenomen dat binnen het parkeerbalansgebied nog voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is.

2. Integraal Parkeeradvies

Bij de beoordeling van alle plannen in het gebied is integraal gekeken naar de parkeerbehoefte. Daarbij is rekening gehouden met de parkeernormen zoals deze door het CROW (landelijke norm) zijn opgesteld. Vanuit het GVVP is vastgelegd dat wanneer er nog parkeerruimte in het gebied van een ontwikkeling is, dat deze ruimte aan de ontwikkeling kan worden gegeven. Daarmee willen wij ervoor zorgen dat er geen onnodige parkeerruimte wordt aangelegd welke op een betere manier kan worden ingevuld. Bij beide te ontwikkelen appartementencomplexen worden extra parkeerplaatsen aangelegd, deels op eigen terrein en deels door aanpassing van de openbare ruimte.

In dit integrale parkeeradvies kijkt men naar de volgende onderdelen:

- bestaande situatie: welke functies (in de te slopen bebouwing) zijn er nu aanwezig en hoeveel openbare parkeerplaatsen worden hiervoor gebruikt volgens de norm. Dus een sportschool in de voormalige Aldi, een snackbar en kapper.

- nieuwe situatie: welke functies zijn er in de nieuwbouw aanwezig en hoeveel parkeerplaatsen zijn hiervoor nodig volgens de norm.
- Aantal extra parkeerplaatsen: Hoeveel extra parkeerplaatsen worden er gerealiseerd met de plannen.
- Zijn er nog openbare parkeerplaatsen nodig uit de bestaande voorraad en is die voorraad aanwezig? Of er voorraad aanwezig is komt uit de parkeertellingen.

Uit het integrale parkeeradvies blijkt dat er geen extra druk op de bestaande openbare parkeerruimte zal zijn, omdat er extra parkeergelegenheid met de ontwikkelingen worden gerealiseerd.

3. Snelheid Thorbeckelaan

De Thorbeckelaan staat in het GVVP aangemerkt als toekomstige 30 km/uur weg. De uitvoering hiervan is nog niet ingepland. Voor de tussenperiode kunnen we snelheidsremmende maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij zijn vooralsnog veel opties mogelijk. Bijvoorbeeld een verhoogde voetgangersoversteek ter hoogte van de school of extra drempels op de Thorbeckelaan. De uitvoering hiervan kan in afstemming met de afdeling realisatie plaatsvinden. Hierbij adviseren we de uitvoering te combineren met de mogelijke maatregelen aan de Schaepmanlaan.

4. Verkeersveiligheid bij school

De zorgen die geuit zijn over de verkeersveiligheid rondom de school zijn duidelijk overgekomen. In de presentatie is ook aangegeven dat hier maatregelen mogelijk zijn om de situatie zo veilig mogelijk te maken. Denk hierbij aan het inrichten van een schoolomgeving, drempels, hekwerken langs het trottoir of attentie verhogende voorwerpen. Hiervoor is nog niks besloten en zal in afstemming met de school, omwonenden en gemeente worden bekeken wat wordt toegepast.

5. De uitrit van de parkeergarage

De uitrit van de parkeergarage op de Schaepmanlaan zal naar onze inzichten geen extra problemen geven. Het in- en uitrijden van de parkeergarage gebeurt met beperkte snelheid . Daarbij is de kans op onveilige situaties laag. Uiteraard zal de aansluiting zo veilig mogelijk aangelegd worden met aanvullende maatregelen indien nodig en gewenst. Nu geldt al aan de kant van de school een parkeerverbod (gele lijn). Uitbreiding hiervan is mogelijk maar dit moet dan integraal bekeken worden, aangezien dit weer ten koste gaat van parkeerplaatsen. Als dit vanuit verkeersveiligheidsoogpunt nodig is voor de uitrit van de garage is dit een mogelijke maatregel.

6. Doodlopende weg Tak van Poortvliet

Deze borden passen we in principe niet toe binnen woongebieden tenzij de weginrichting niet duidelijk of overzichtelijk is en door veel onbekende weggebruikers wordt bereden. Aan het begin van deze korte straat is duidelijk zichtbaar dat dit een doodlopende straat betreft. Daarbij zitten er geen voorzieningen in de straat die veel onbekende weggebruikers aantrekt. Daarom zien wij hier geen reden om een bord neer te zetten. Borden worden bij andere vergelijkbare locaties juist gesaneerd.

7. Procedure en huidig bestemmingsplan/omgevingsplan

Het huidige bestemmingsplan blijft geldig voor het hele gebied. De ontwikkelingen bij Troelstraplein 1 en Thorbeckelaan 1 en 2 worden gerealiseerd via een uitgebreide vergunningsprocedure, waarbij afgeweken wordt van het bestaande bestemmingsplan. Deze procedure is vergelijkbaar met de procedure voor een bestemmingsplanwijziging. Dit omvat het aanleveren van een ruimtelijke onderbouwing met bijbehorende onderzoeken, het verkrijgen van een verklaring van geen bezwaar van de raad, en het ter inzage leggen van de vergunning voor zes weken waarbij belanghebbenden hun zienswijze kunnen indienen. Het huidige bestemmingsplan is te vinden op de overheidswebsite omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/.

8. Participatie

Er is opgemerkt dat men het gevoel heeft onvoldoende te zijn geïnformeerd en gehoord. Het doel van participatie is om inwoners in een vroegtijdig stadium te betrekken en om hen daarin een stem te geven. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld zoals bij ieder van deze plannen het geval is: het organiseren van bewonersavonden, keukentafelgesprekken en nieuwsbrieven. Deze participatie heeft als doel:

- Informeren: de initiatiefnemer informeert belanghebbenden en houdt hen op de hoogte.
- Mening geven: de initiatiefnemer vraagt de meningen, ervaringen of ideeën van omwonenden.

In overleg met de gemeente wordt gekeken of er tegemoet kan worden gekomen aan de opmerkingen en meningen van de omwonenden. Naar aanleiding hiervan zijn er aanpassingen aan het ontwerp gedaan, maar wij zijn ons ervan bewust dat we niet voor alle betrokken partijen een aanvaardbare beslissing kunnen nemen.

9. Stedenbouwkundige visie

De locatie t.p.v. de Hoeksteen ligt ingeklemd tussen de Thorbeckelaan en de Abraham Kuypersingel. Het maakt onderdeel uit van een ensemble met hogere appartementengebouwen en maatschappelijke plintfuncties. De locatie heeft een centrale en prominente ligging in de wijk Walburg.

Het laatste planontwerp heeft instemming gekregen en voldoet aan de gestelde stedenbouwkundige kaders:

- Het plan past qua massa en vorm op de kavel en sluit met bouwhoogtes van vier en zes bouwlagen aan bij de andere bebouwing in het ensemble. Het wordt voorzien van een alzijdige oriëntatie met representatieve uitstraling (open gevelopbouw) naar de omgeving. Om zichtlijnen langs en tussendoor het plan te waarborgen komen er

afschuiningen en verspringing in de gevels. Het is daarmee een blikvanger langs de Thorbeckelaan en de Abraham Kuypersingel, zonder achterkanten.

- Het plan wordt opgebouwd in twee (afzonderlijke) volumes verbonden middels een verhoogd tussengebiet (bovenkant parkeerdek). Het tussengebiet zal worden ingericht tot gemeenschappelijke verblijfsruimte met zitgelegenheid en groen, begrensd door plinten met een transparante gevelopzet (het licht, lucht en ruimte principe).
- Er wordt rondom het plan een groene buffer-/overgangszone gerealiseerd naar
 - het direct aangrenzend voetpad in de Schaepmanlaan en
 - de Abraham Kuypersingel (tav een groene singelstructuur). Er komt een smalle overgangszone (van ca.2m) tussen de gevel en het aangrenzend voetpad in de Thorbeckelaan, ingericht met een trap en hellingbaan naar de entrees. De voor- en achterkanten worden zoveel mogelijk ingericht met (opgaande) begroeiing.
- De materiaal- en kleurkeuze hebben een natuurlijk uitstraling en passen bij de neutrale stijl van de bebouwing in de (directe) omgeving.
- Het parkeren gebeurt grotendeels op eigen terrein in een verdiepte parkeerkelder. De ontsluiting loopt vanaf de Schaepmanlaan, om de verkeersdoorstroming en -veiligheid op de Thorbeckelaan te waarborgen.
- Tijdens de bouw vindt er zoveel mogelijk behoudt van bestaande bomen en hoge begroeiing rond de kavel plaats en wordt er nagedacht over de klimaat-adaptieve waarde en waterbergend vermogen van de gebouwen en het maaiveld. Daarnaast zal het groen dat verdwijnt worden gecompenseerd.

10. Riolering

In het Gemeentelijk Rioleringsplan staat wat de gemeente komende jaren van plan is met het riool. En dus bijvoorbeeld wanneer het riool wordt vervangen en hoe de bestaande riolering wordt onderhouden. Maar ook hoe we omgaan met de uitdagende gevolgen van klimaatverandering. We willen wateroverlast zoveel mogelijk vermijden. Daarom treffen we maatregelen zoals het tijdelijk vasthouden van regenwater in de openbare ruimte of het laten infiltreren in de bodem. Regenwater wordt apart van afvalwater ingezameld en vervolgens afgevoerd naar sloten en vijvers in de buurt.

Aan de hand van inspectiegegevens bepalen we welke riolen we vanwege hun technische staat moeten vervangen of renoveren. Daarnaast kijken we ook naar andere plannen die op onze riolering van invloed zijn: plannen voor klimaatadaptatie, ruimtelijke ontwikkelingen, weg- en groenonderhoud.

11. School (plein)

De kinderopvang komt, gezien vanaf de Schaepmanlaan, aan de linkerzijde op de begane grond van de school.

Er komt geen extra schoolplein. In plaats daarvan wordt er samen met de gemeente gekeken naar mogelijkheden om het openbare groen ook te gebruiken ten behoeve van de school, maar hierover zijn nog gesprekken gaande.

12. Overige

- **Bezonningsstudie wordt toegevoegd.** Een bezonningsstudie is een analyse van de schaduwen die door de aanwezigheid van een gebouw door de zon veroorzaakt worden.

Zo kan per locatie beoordeeld worden hoe het verloop van de zon gedurende de dag zorgt voor schaduwen op het maaiveld en op gebouwen op die locatie. Een bezonningsstudie wordt gemaakt door een omgeving in 3D uit te tekenen. Bij het opstellen van de bezonningsstudie wordt rekening gehouden met de geografische coördinaten en ook zomer- en wintertijd wordt in de analyse meegenomen. Bij het maken van een bezonningsstudie zijn een aantal data relevant, namelijk 21 maart, 21 juli, 21 oktober (gelijk aan 21 maart) en 21 december.

Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonning voor bebouwing. Wel zijn er normen van TNO. De TNO bezonningsnorm is een norm die voorschrijft hoeveel mogelijke directe zonuren er moeten zijn per dag, gedurende een bepaalde periode in het jaar. Om het toetsen aan deze norm mogelijk te maken is er een vast meetpunt bepaald. De bezonning wordt gemeten in het midden van de vensterbank aan de binnenzijde van het glas in de woonkamer. In het 3D model kan bekeken worden hoeveel uur de zon dit meetpunt in midden van de vensterbank bereikt. Hiermee kunnen we beoordelen of een gebouwde omgeving wel of niet aan de bezonningsnorm voldoet. Het gaat dan om 2 uur (lichte norm) of 3 uur (strengere norm) bezonning per etmaal over het grootste deel van het jaar. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

- **Nadeelcompensatie / planschade:** Met het uitvoeren van opgaven uit het raadsprogramma, zoals het realiseren van voldoende woonruimte dient de gemeente altijd alle belangen af te wegen. Toch kan het zijn dat u daar schade aan ondervindt. Daarom heeft iedereen recht op planschadevergoeding als uw pand of perceel in waarde daalt en/of daardoor uw inkomen daalt. Meer informatie over tegemoetkoming in schade kunt u vinden op de website van de gemeente Zwijndrecht.
- Er is gevraagd of er een mogelijkheid is voor **uitbreiding van eerstelijnsfuncties**. Dit zijn functies zoals bijvoorbeeld een apotheek, huisarts, tandarts of fysiotherapeut. Er wordt gekeken of deze meegenomen kunnen worden in het verdere ontwerptraject van deze ontwikkelingen. Wij kunnen dit planologisch mogelijk maken, maar zijn afhankelijk van andere partijen om hier invulling aan te geven.