

# Nota van Zienswijzen

Bestemmingsplan Kerkplein 25-27 te Egmond-Binnen

Datum: 15 september 2022

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>pag.</b>
1. Inleiding	2
2. Ingediende zienswijzen	3
3. Clustering van, en reactie op, de zienswijzen	4
Inpassing in de omgeving	4
Verkeer en parkeren	7
Bomen	12
Overig	13
4. Overzicht van aanpassingen in het bestemmingplan / overige aanpassingen	14
5. Samenvatting van de zienswijzen per indiener	15
6. Bijlagen	18

## **1. Inleiding**

Er is een ontwerp bestemmingsplan opgesteld voor het kerkterrein te Egmond-Binnen, een gebied dat begrensd wordt door (aan twee zijden) het Kerkplein, de Esdoornlaan en de Westerkroft aldaar.

Aanleiding voor het bestemmingsplan is de wens om in het plangebied woningbouw te ontwikkelen na sloop van het kerkgebouw. De geplande woningbouw voorziet in 56 huurwoningen (sociale huur en middenhuur).

Het ontwerp bestemmingplan heeft vanaf 18 maart 2022 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om te reageren op de inhoud van het ontwerpplan en een zienswijze in te dienen.

Deze Nota van Zienswijzen behandelt de ingediende zienswijzen naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan.

In totaal zijn drie reacties ontvangen van 34 indieneren, met daarbij een handtekeningenlijst met 44 namen van personen. De zienswijzen hebben een vergelijkbare inhoud en strekking.

De zienswijzen hebben met name betrekking op inpassing van de nieuwbouw in de omgeving, op verkeer en parkeren, op bomen, en daarnaast op de speelvoorziening.

Naar aanleiding van de ingediende schriftelijke zienswijzen heeft op 28 juni 2022 een overleg plaatsgevonden met de "hoofd"-opstellers van de zienswijzen. Hierbij zijn de, voor de indieneren van de zienswijzen, belangrijkste aspecten besproken.

De zienswijzen zijn hierna samengevat, geclusterd en van een beantwoording voorzien (**paragraaf 2 en 3**). Per onderwerp is aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Paragraaf 4** bevat een samenvattend overzicht van de aanpassingen.

In **paragraaf 5** is een overzicht opgenomen van de indieneren, met een samengevatte aanduiding van hun zienswijzen. De persoonsgegevens (naam, adres, woonplaats) van personen zijn in verband met regelgeving over gegevensbescherming niet vermeld.

In **paragraaf 6** zijn de bijlagen bij deze Nota van Zienswijzen opgenomen.

## **2. Ingediende zienswijzen**

### **Inpassing in de omgeving**

1. De voorgenomen bebouwing is niet passend
  - 1.1 De toekomstige bebouwing is te groot / niet “dorps”
  - 1.2 Drie bouwlagen is te hoog / te dicht bij bestaande woningen / privacy / schaduw
  - 1.3 Bouwplan moet anders gesitueerd en vormgegeven worden

### **Verkeer en parkeren**

2. De verkeer- en parkeersituatie is al niet goed en verslechtert door het bouwplan
  - 2.1 De wegen ter plaatse moeten verbreed worden / andere aanbevelingen i.v.m. verkeersveiligheid
  - 2.2 Er zijn nu al te weinig parkeerplaatsen / geen aangepaste parkeernorm gebruiken
  - 2.3 Parkeerplaatsen behouden
  - 2.4 Parkeergarage of nieuwe parkeerplaatsen anders aanleggen
  - 2.5 Handhaving parkeren nieuwe bewoners op ‘eigen’ parkeerplaatsen i.p.v. openbare weg

### **Bomen**

3. Door het bouwplan verdwijnen er bomen
  - 3.1 Bomen zijn om meerdere redenen belangrijk en moeten behouden blijven
  - 3.2 Gemeenten streven naar vergroening, ook de Bergense politieke partijen
  - 3.3 Vervangende bomen zijn minder volgroeid

### **Overig**

4. Overige zienswijzen
  - 4.1 Locatie speelplaats
  - 4.2 Vervangende speelgelegenheid tijdens de bouw

### *Ontvankelijkheid*

Alle zienswijzen zijn als tijdig en ontvankelijk beschouwd.

### *Conclusie*

De zienswijzen vormen geen aanleiding om van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien. Wel hebben de zienswijzen tot aanpassingen van het bestemmingsplan en tot overige aanpassingen van het bouwplan en de omgeving daarvan geleid. Zie voor een samenvattend overzicht paragraaf 4.

Hierna wordt gereageerd op de inhoud van de zienswijzen en wordt aangegeven of, en op welke manier, deze aanleiding geven tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan of tot overige aanpassingen.

### 3. Clustering van, en reactie op, de zienswijzen

#### Inpassing in de omgeving

1. De voorgenomen bebouwing is niet passend

##### *1.1 De toekomstige bebouwing is te groot / niet "dorps"*

De nieuwbouw is te groot in relatie tot de beschikbare ruimte en sluit niet aan bij de omgeving. Samengevat: te groot, te hoog, te veel (uiteindelijk 56) woningen, te veel bewoners, te dicht op de bestaande bebouwing en te veel auto's waardoor er een tekort aan parkeergelegenheid ontstaat. Ter vergelijking: het hele plan Snoeckenburg bevat bijna net zo veel woningen. Te veel mensen op een te kleine ruimte is niet "dorps".

In de provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 staat dat wonen en werken binnenstedelijk worden geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten) met oog voor behoud en versterking van de leefbaarheid. Bij dit nieuwbouwplan is daarvan geen sprake. Vroeger werd er van de kerk bijna geen gebruik gemaakt (twee diensten per week, weinig verkeer, alleen van bezoekers, enkel bewoning door de pastoor). Daarvoor komt nu in de plaats een continue gebruik van een groot gebouw, door honderd bewoners, met alle verkeer van dien, ook door bezoekers en bezorgdiensten. Dat wordt veel te druk en de leefbaarheid wordt niet behouden of versterkt.

Beantwoording:

Er is sprake van enige schaalvergroting ten opzichte van de omringende bestaande bebouwing. Maar ter vergelijking: in de huidige situatie mag volgens het geldende bestemmingsplan circa 1725m<sup>2</sup> bebouwd worden met een goothoogte van maximaal 8 meter (plat afgedekt) en in het ontwerp bestemmingsplan wordt circa 2064 m<sup>2</sup> aan bebouwing mogelijk gemaakt met een goothoogte van maximaal 6 meter en een nokhoogte van maximaal 10 meter. Hierbij is overigens op de hoeken naar de Snoeckenburg een maximale goothoogte toegestaan van 3 meter ten behoeve van de overgang naar de bestaande bebouwing. Naar aanleiding van de zienswijzen en het hierop gevolgde overleg van 28 juni is het plan aangepast en verkleind (zie hierna) en wordt circa 2015m<sup>2</sup> aan bebouwing mogelijk gemaakt.

Aansluitend op de bestaande grondgebonden rijenwoningen in de omgeving met overwegend twee lagen + kap met een maximale goot van 7 meter en een maximale nok van 10 meter wordt nu een bebouwing gerealiseerd van appartementen, ook in twee lagen + kap, met een maximale goot van 3 en 6 meter en maximale nok van 10 meter. De appartementen worden derhalve niet hoger dan de omringende woningen. Appartementen als woonvorm zijn historisch op zichzelf niet 'dorps', maar zijn het meest effectief om bij beperkte beschikbaarheid van bouwgrond tegemoet te komen aan de woningvraag, vooral in de goedkope en middeldure (huur)sector. De gekozen bouwvorm geeft de beste mogelijkheden voor een optimale invulling van de woningvraag. Het maken van een U-vormig blok, waarbij de bebouwing langs de straten wordt doorgezet, is de bouwvorm die de bestaande stedenbouwkundige opzet respecteert, die ruimte houdt aan de kant van de Westerkroft, en die een 'pleinwand' vormt aan de kant van het Kerkplein. Bezien vanuit de omliggende woningen op Kerkplein Noord en Kerkplein Zuid zou met de bouw van "reguliere" woningen qua massa (nagenoeg) eenzelfde beeld ontstaan. In die situatie echter zouden maar weinig woningen gebouwd kunnen worden, daar waar de vraag juist groot is. Aan de noordkant wordt de voorgevelrooilijn (de voorkant van de woningen aan de

straatkant) van de bestaande woningen aan de Snoeckenburg aangehouden. Wel worden er uitgebouwde balkons aan toegevoegd. Aan de zuidkant wordt de voorgevellijn zelfs wat teruggelegd t.o.v. van die van de aangrenzende woningen aan de Snoeckenburg. De nieuwbouw sluit stedenbouwkundig derhalve aan bij de bestaande bebouwing qua ligging en hoogte.

#### Gesprek 28 juni 2022

Tijdens het gesprek met de indieners van de zienswijzen is gevraagd of de bebouwing aan de zuidkant naar het noorden kan worden “opgeschoven” (binnen de kadastrale grenzen) zodat meer ruimte ontstaat tussen de woningen aan Kerkplein Zuid en de nieuwe appartementen. Deze wens is met de initiatiefnemer besproken. De initiatiefnemer heeft zich bereid verklaard de plannen aan te passen. Gevolg is dat de appartementen aan de zuidzijde met circa 3 meter opschuiven. Aan de oostzijde wordt het gebouw hierdoor 3 meter smaller en worden het trappenhuis en enkele appartementen kleiner. Tevens zal het binnenterrein hierdoor kleiner worden. Ook vervalt een appartement, wat tot gevolg heeft dat geen sprake meer is van 56 appartementen, maar van 55 appartementen.

Hoewel het plan stedenbouwkundig al goed aansluit op de omgeving, wordt met de wijzigingen voldaan aan een belangrijke wens van omwonenden. De gekozen vorm leidt verder niet tot ongewenste hoogbouw. Ook zijn de afstanden tot omliggende bebouwing dusdanig dat niet te dicht op de bestaande woningen wordt gebouwd.

#### *Verwijzing naar provinciaal beleid*

De provincie zet in op binnenstedelijk bouwen, juist om de leefbaarheid in (kleine) kernen te behouden. Met andere woorden om te voorkomen dat dorpen “leeglopen”. Met dit plan wordt daar invulling aangegeven. De toename van het aantal bewoners in het gebied is niet van dien aard dat de leefbaarheid in het gedrang komt.

Op het aspect verkeer/parkeren wordt in het vervolg van deze nota ingegaan.

*Conclusie: De zienswijzen leiden tot aanpassing en verkleining van het bouwplan. De bebouwing schuift aan de zuidzijde met 3 meter op naar het noorden. Dit heeft tot gevolg dat de bebouwing aan de oostzijde 3 meter smaller wordt. Het aantal woningen gaat van 56 naar 55; zie voor de aanpassingen van het plan paragraaf 4.*

#### *1.2 Drie bouwlagen is te hoog / te dicht bij bestaande woningen / privacy / schaduw*

De omwonenden moeten als gevolg van het bouwplan te veel inleveren. De nieuwbouw komt met een hoogte van 10 meter en 3 bewoningslagen met balkons recht tegenover de bestaande bewoners, dichterbij dan de kerk nu, en er wordt buiten de kadastrale grens gebouwd.

Het appartementencomplex staat te dicht bij en heeft verder ramen die uitkijken op de tuinen Snoeckenburg 2-8 etc. De architect wilde die vervangen door een blinde muur. Zo voelen de bewoners zich vals voorgelicht. De inkijk is niet wenselijk in verband met de privacy.

Verder blokkeert de nieuwbouw zonlicht in de kleine, smalle, op het noorden gelegen tuinen vanuit de oostkant tot 11.30 uur of later. Dan is er overal schaduw. De bewoners aan de noordzijde krijgen minder daglicht en minder zonlicht in huis. Dat leidt tot een verhoogde energierekening, die ze zelf moeten betalen.

Beantwoording:

Zie ook de beantwoording onder 1.1. De afstand tot de bestaande woningen aan de zuidzijde wordt naar aanleiding van de zienswijze en het gesprek van 28 juni vergroot.

De balkons zijn gering van afmeting en wenselijk als buitenruimte voor de toekomstige bewoners. Aan de zuidzijde hebben de balkons een afmeting van circa 3,4 bij 2 meter waarvan circa 0,5 meter inpandig is gesitueerd. Per saldo hebben de balkons aan deze zijde een oppervlakte van circa 5m<sup>2</sup> (3,4 x 1,5). Aan de noordzijde zijn de balkons kleiner. De oppervlakte is hier circa 4,5m<sup>2</sup> (3 x 1,5). Zowel aan de zuid- als aan de noordzijde steken de balkons maximaal 1,5 meter uit de gevel. De balkons worden afgeschermd met een reling van minimaal 1 meter hoogte en verticale stalen spijlen. Hierdoor wordt eventueel zicht op omliggende woningen beperkt. Gezien deze omstandigheden leveren de balkons geen onevenredige beperking op ten opzichte van bestaande woningen.

Hoewel dit los van het bestemmingsplan staat, zal initiatiefnemer de ramen aan de kant van de Snoeckenburg 2 laten vervallen dan wel blinderen met uitzondering van de ramen in de hoofdslaapkamers. Deze laatste moeten volgens de eisen vanuit het bouwbesluit aanwezig zijn.

In de huidige situatie staan direct aan de oostkant van de gehele Westerkroft (hoge) bomen en struiken. Door deze bomen en struiken en ook de bestaande kerk, wordt de zon in de tuinen Snoeckenburg 2-6 al belemmerd. In de toekomstige situatie zal de bebouwing drie meter ten oosten van de Westerkroft worden gerealiseerd. De bebouwing zal, zoals hiervoor is aangegeven, aan de zijde van de Westerkroft zijn voorzien van een lagere goot. Daarnaast ontstaat een geheel open binnenterrein waar nu hoge bomen en de kerk staan. Het is gezien deze feiten niet aannemelijk dat het bouwplan zal leiden tot een verslechtering van de bezonning.

*Conclusie: De zienswijzen leiden tot aanpassing van het bouwplan, los van het bestemmingsplan. De raampartijen aan de kant van Snoeckenburg 2 worden m.u.v. de slaapkamers, geblindeerd of vervallen; zie voor de aanpassingen paragraaf 4.*

### *1.3 Bouwplan moet anders gesitueerd en vormgegeven worden*

Volgens de provinciale Omgevingsvisie worden de appartementen gebouwd binnen de bestaande kern, aansluitend op en te midden van de bestaande bebouwing. Maar bij dit bouwplan is het niet "te midden" van bestaande bebouwing maar (aan de noord- en zuidkant) aan de rand daarvan. Op de plaats van de kerk zelf komt parkeerruimte. Dus te midden komt dan geen bebouwing.

Tijdens de laatste bijeenkomst vond ook de architect het appartementencomplex te dicht bij Snoeckenburg nr. 2 gesitueerd. Op de hoek Snoeckenburg Zuid /Westerkroft moet het complex verder van de huidige bebouwing af komen te staan, met de toegezegde blinde muur zonder uitzicht op achtertuinen Snoeckenburg 2- 8 etc.

De bebouwing aan de noord- en zuidzijde moet naar het midden verplaatst worden, en minder hoog, met maximaal twee lagen. Dan komt er meer afstand tussen het nieuwe complex en de bestaande bebouwing en dan hoeft er geen extra ruimte van de straat afgehaald te worden. Langs de hele straat kunnen dan insteekparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Beantwoording:

Zie ook de beantwoording bij 1.1 en 1.2. Naar aanleiding van de zienswijzen en het gesprek van 28 juni wordt het gebouw aan de zuidzijde, waar het dichtst op woningen wordt gebouwd opgeschoven. Aan de noordzijde is de afstand al groter. Het is verder geen optie een groot vierkant of rechthoekig gebouw te realiseren, zoals de indiener van de zienswijze vraagt. Daarmee wordt de bestaande stedenbouwkundige opzet, zoals onder 1.1 beschreven, niet gerespecteerd en moet bovendien al het parkeren "naar buiten" worden verplaatst. De U-vorm van de nieuwbouw heeft juist tot positief gevolg dat veel auto's aan het oog onttrokken worden en de wegenstructuur niet hoeft te worden aangepast. Aan de Westerkroft wijzigt niets. De bebouwing komt weliswaar circa 2 meter dichterbij, maar er blijft evengoed "lucht" (7,2 meter tot de aanbouw en 11,4 meter tot het hoofdgebouw Snoeckenburg 2) tussen de nieuwe en bestaande bebouwing.

Het bouwplan sluit verder aan bij hetgeen in de provinciale omgevingsvisie is verwoord, namelijk bebouwing in bestaande kernen, te midden van bestaande bebouwing. Dit moet niet letterlijk worden genomen, zoals de indiener van de zienswijze doet. De provincie bedoelt dat naar bestaande kernen moet worden gekeken en niet naar het buitengebied.

Uitzicht c.q. het blinderen van ramen wordt in een bestemmingsplan niet voorgeschreven. Los daarvan heeft initiatiefnemer, als opgemerkt, toegezegd dat de raampartijen aan de zijde van Snoeckenburg 2 worden geblindeerd of komen te vervallen.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing van het (bouwplan en) bestemmingsplan dan hierboven bij 1.1 en 1.2 is aangegeven.*

## **Verkeer en parkeren**

2. De verkeer- en parkeersituatie is al niet goed en verslechtert door het bouwplan

*2.1 De wegen ter plaatse moeten verbreed worden / andere aanbevelingen i.v.m. verkeersveiligheid*  
Uitgangspunt van de provinciale Omgevingsvisie is dat men zich effectief, veilig en efficiënt kan verplaatsen en het verkeers- en vervoersnetwerk in dat kader worden geoptimaliseerd. Dat is bij dit nieuwbouwplan niet zo. De doorstroming in de straten is nu al niet optimaal en de wegen om het Kerkplein en de Haagdoornlaan zijn zo smal dat er geen twee auto's naast elkaar kunnen. Dat is ook gevaarlijk voor scootmobielen en (bak)fietsers. Meer in het bijzonder wordt verwezen naar:

- Esdoornlaan (zuid) / richting Esdoornlaan: Twee auto's kunnen elkaar niet passeren. Richting de Duinweg staat de straat helemaal vol geparkeerd met auto's, plus hoge stoeprand, betonpaaltjes en lantaarnpalen.

- Kerkplein (zuid): Tien insteekparkeerplaatsen worden vervangen door elf langspaarkeerplaatsen. Daardoor wordt de weg niet breder en veiliger. De tien insteekplaatsen geven meer passeerruimte, waar men even kan wachten als er een tegenligger komt. Deze plaatsen mogen niet verdwijnen. Het is iet beter om in plaats van de langspaarkeerplaatsen insteekparkeerplaatsen te maken, zodat auto's elkaar kunnen passeren.

- Kerkplein (noord): Bij de aansluiting Haagdoornlaan-Kerkplein wordt in de parkeervakken en aan de overkant op de weg geparkeerd. Als het vol staat kunnen ook hier twee auto's elkaar niet passeren.

Ook is de inrit naar het Kerkplein vervallen, wat parkeren nog lastiger maakt omdat daardoor een langere afstand ontstaat.

- Westerkroft: Hier komen vier parkeerplaatsen bij. Verder blijft het een krappe straat met parkeren op eigen terrein, wat niet past. Worden er ook parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen? Verder is het goed om beide uiteinden van de Westerkroft te voorzien van haaiantanden, zodat duidelijk is verkeer vanuit Westerkroft voorrang moet verlenen aan Snoeckenburg Noord en Zuid.

De hoofduitgang van het nieuwe complex gaat rechtstreeks naar de Herenweg en op dit moment heeft die voorrang als men de Herenweg op gaat. Vanuit de basisschool met de fiets of auto richting 't Vennewater is er op de kruising bij Herberg Binnen voorrang op verkeer van rechts. Daar staan namelijk haaiantanden. Maar bij de volgende weg rechts is er geen voorrang (uitgang kerk), dat heeft al tot veel bijna-ongelukken geleid. Het is dan ook raadzaam om op de kruising Herenweg/Kerklaan haaiantanden te plaatsen.

Verder is de hoek Westerkroft/Snoeckenburg Zuid op de nieuwe tekening veel te krap. Er staan twee parkeerplaatsen getekend, maar dat is niet een situatie die de bewoners willen. Blijven de huidige paaltjes op hun plaats dan moet een auto altijd een keer helemaal achteruit de straat uit. Langsparkeren is niet toegestaan als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Er kan niet gekeerd worden in de Westerkroft. Ook staan op donderdag alle vuilnisbakken daar. Komt men met de fiets uit de steeg Snoeckenburg- Westerkroft dan krijgt men te maken met geparkeerde auto's die dan ook rijden, parkeren, stilstaan en weer weggrijden. Daar is de bocht niet op voorzien. Je kunt elkaar absoluut niet zien. Dus dan moeten de paaltjes een meter uit de steegkant verplaatst worden zodat men zeker weet dat men geen auto om de bocht kan tegenkomen.

- Kruising Haagdoornlaan en Snoeckenburg: In het nieuwe plan blijft dit een onoverzichtelijke kruising. Parkeren langs de weg in de Haagdoornlaan betekent dat er maar één auto doorkan, en dat het lastig blijft voor bijvoorbeeld bezorgdiensten met grote busjes en kleine vrachtwagens. Ook wordt op de Haagdoornlaan extra verkeer verwacht omdat dit de snelste weg naar de randweg is.

Samengevat zijn de toeritwegen naar het Kerkplein zeer smal, mede omdat er langs de weg mag worden geparkeerd. Verder neemt het verkeer toe en verdwijnt de uitwijkmogelijkheid bij het Kerkplein.

Deze aspecten moeten worden opgelost en dat is dan ook van belang voor de inrichting bij het nieuwe bouwplan. Daarom willen de bewoners graag dat de wegen zo breed worden gemaakt dat twee auto's elkaar kunnen passeren, ook als er auto's geparkeerd staan.

Beantwoording:

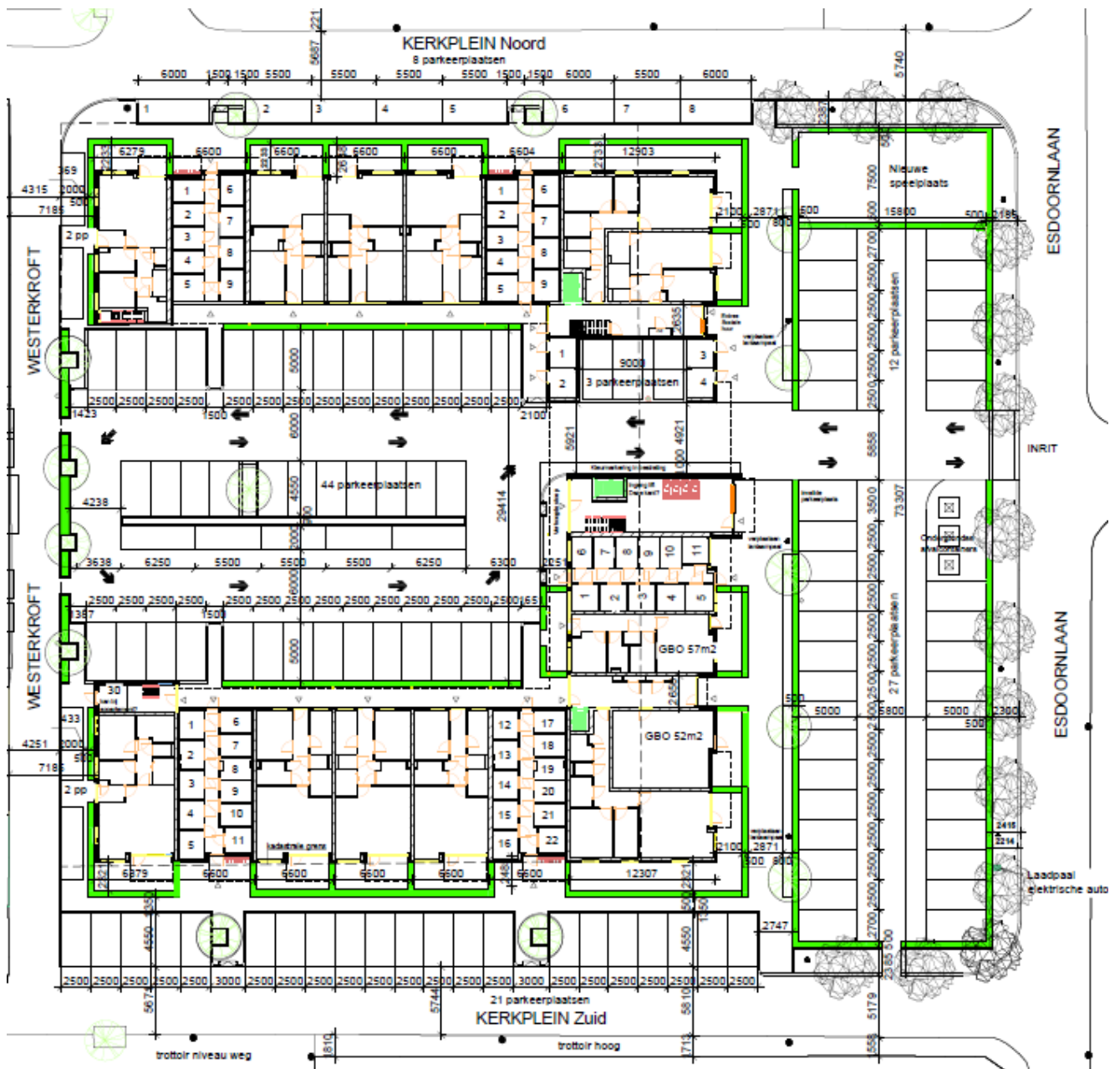
De verkeer- en parkeer-“overlast” die door de indieners van de zienswijzen wordt ervaren, heeft voor een groot deel betrekking op de huidige situatie. Die situatie is niet een gevolg van het nu voorliggende ontwerpplan en een als tekort ervaren aantal parkeerplaatsen hoeft ook niet op het daardoor mogelijk gemaakte bouwplan te worden afgewenteld.

#### *Parkeerbilans en parkeersituatie*

Het bestemmingsplan gaat, na de hierboven genoemde aanpassing, uit van maximaal 55 (kleine) huurwoningen. Hiervoor geldt een parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen per woning. Dit betekent dat ten behoeve van het bouwplan 77 parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. In de bestaande situatie zijn 10 dwars-parkeerplaatsen gelegen aan het kerkplein zuid. Door het plan zullen deze verdwijnen en deze worden gecompenseerd. Het Kerkplein zelf is momenteel niet als “formeel” parkeerterrein (met belijning, vakken e.d.)



ingericht. Daar wordt organisch geparkeerd. Tellingen vanuit de gemeente in 2017 en mei/juni 2022 wijzen uit dat hier maximaal 21 auto's staan op het maatgevend moment (de nacht). Dit betekent dat er in principe uitgegaan moet worden van 108 parkeerplaatsen. Daarnaast laten tellingen van een betrokken bewoner in 2019 over diverse maanden en op diverse momenten zien dat er op één moment 31 auto's geparkeerd stonden. Als deze (uitzonderlijke) telling in een worst case benadering tot uitgangspunt genomen zou worden, komt het totaal parkeerplaatsen uit op 118 (77+10+31). Besloten is de herinrichting nu zo vorm te geven, dat er 119 parkeerplaatsen in het gebied aanwezig zullen zijn. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de parkeernormen uit de parkeernota.



Aan het Kerkplein Zuid wordt de bebouwing, zoals hiervoor is aangegeven, opgeschoven. Dit biedt de mogelijkheid het langsparkeren, waarvan werd uitgegaan in het ontwerp bestemmingsplan, te vervangen voor dwarsparkeren. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan de wens van de indieners van de zienswijzen, namelijk het behouden (op dezelfde plek)

van het dwarsparkeren. Ook heeft het opschuiven van het gebouw tot gevolg dat het binnenterrein zo kan worden ingedeeld dat rond gereden kan worden op dit parkeerterrein. Ook hiermee wordt tegemoet gekomen aan een door de indieners van de zienswijzen geuite wensen.

#### Verkeersrouting

Aan de wegenstructuur hoeft vanwege het bestemmingsplan in principe niets gewijzigd te worden (zie hierna onder 'Bezoek ter plaatse'). In het binnenterrein en op het Kerkplein zelf wordt het leeuwendeel (88 plaatsen) van het parkeren gesitueerd. De entree van deze parkeerplaatsen ligt ter hoogte van de Kerklaan. De verwachting is dat het meeste (nieuwe) verkeer via de Kerklaan het gebied zal verlaten. Het overige verkeer, dat het gebied niet via de Kerklaan verlaat, is niet van een omvang die leidt tot onevenredig negatieve gevolgen.

Met de aanleg van dwarsparkeerplaatsen aan het Kerkplein Zuid conform het verzoek van de indieners van de zienswijzen, blijft tevens de door hen gewenste uitwijkmogelijkheid behouden zodat voertuigen elkaar kunnen passeren. Formeel was dit overigens niet nodig, omdat de weg breed genoeg is (circa 5,7 meter) voor twee auto's naast elkaar. Op het Kerkplein Zuid zal vanwege het bestemmingsplan verder nagenoeg geen enkel verkeer te verwachten zijn. Tot slot heeft ook op het Kerkplein Noord de bestaande weg een breedte van circa 5,7 meter.

#### *Bezoek ter plaatse*

In november 2021 is door medewerkers van de gemeente samen met een afvaardiging van de bewoners ter plaatse de verkeerssituatie bekeken. Toen is reeds toegezegd dat tegelijk met het bouwplan de bocht ter hoogte van de Westerkroft, Snoeckenburg en Haagdoornlaan overzichtelijker wordt gemaakt door aanpassing van de bochtstraal.

Tevens is, los van het bouwplan, toegezegd dat de verkeerssituatie ter hoogte van de kruising Westerkroft, Snoeckenburg en kerkplein Zuid (de 'paaltjes') zal worden verbeterd. Ten slotte is gesproken over het iets verbreden van de rijbaan en het daarmee versmallen van het troittoir ter hoogte van Kerkplein Noord bij een toekomstige vervanging van de straat ter plaatse. De haalbaarheid hiervan zal worden onderzocht.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing van het bestemmingsplan. Wel zal het openbaar gebied, los van het bestemmingsplan, worden aangepast. Daarmee wordt deels tegemoet gekomen aan de wensen van de indieners van zienswijzen met betrekking tot de situering en vormgeving van de parkeervakken en de verbetering van de verkeerssituatie; zie voor de aanpassingen paragraaf 4.*

#### *2.2 Er zijn nu al te weinig parkeerplaatsen / geen aangepaste parkeernorm gebruiken*

Op basis van de gemeentelijke parkeernota 2020 zijn er voor de buurt 197,7 parkeerplaatsen nodig. Er zijn er nu 46 op eigen terrein waardoor er 151,7 op openbaar terrein moeten zijn, maar dat zijn er nu 68. De rest – 83,7 plaatsen – moeten op het Kerkplein, maar de gemeente rekent nu voor het nieuwe bouwplan met 30. Dat is een verschil van 53,7.

Verder zijn er diverse factoren van belang. Zo komen er meer auto's doordat oudere mensen, die meestal geen auto hebben, verhuizen en daarvoor jonge gezinnen in de plaats komen die vaak één of twee auto's hebben. Ook gebeurt er van alles op het plein, zoals de kermis, andere evenementen,

wekelijks de visboer, en parkeren er busjes en kleine vrachtwagens, die te groot zijn voor gewone parkeerplaatsen. Er staan nu ook veel (vaak acht) grote bussen. Komen die na de bouw weer terug en zijn de parkeerplaatsen daar groot genoeg voor? Daarnaast komen er drie ondergrondse containers, die drie parkeerplaatsen innemen, en verder nog laadpunten voor elektrische auto's waar men met een andere auto niet mag parkeren. Ook komen er gastgebruikers voor die laadpalen. Dit moet allemaal zorgvuldig bestudeerd worden en er moeten de nodige aanpassingen worden gedaan.

Daarnaast komen er 56 appartementen bij. Ingeval van huur 1,4 parkeerplaats per appartement (78,4 plaatsen extra) en bij koop 1,6 parkeerplaatsen per appartement. De gemeente wil een aangepaste parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per appartement (62 plaatsen extra). Dat is niet verstandig aangezien er nu al 64 parkeerplaatsen te weinig zijn.

Beantwoording:

Zie onder 2.1.: Uitgangspunt bij het bestemmingsplan is dat er tenminste 77 parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd en er geen bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. Daaraan wordt voldaan. Als opgemerkt, hoeven en kunnen eventuele bestaande tekorten met onderhavige bestemmingsplan niet (te) worden opgelost.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing dan hierboven bij 2.1 is aangegeven.*

### 2.3 Parkeerplaatsen behouden

Aan de zuidkant gaat de nieuwbouw over de kadastrale grens heen waardoor er tien parkeerplaatsen verloren gaan, die in 1990 speciaal zijn aangelegd voor Snoeckenburg. De bewoners willen deze tien insteekplaatsen niet inleveren, ook omdat deze belangrijk zijn als passeerlocatie, en in dat kader willen de bewoners dat er binnen de bestaande kadastrale grens gebouwd wordt. Er waren al negen parkeerplaatsen te weinig. De bewoners hebben 23 auto's, waarvan er vier op een eigen oprit kunnen en tien in de nu te verwijderen vakken, zodat er straks 19 auto's overblijven waarvoor geen parkeerplek is. Iedere avond staat het al vol geparkeerd.

Beantwoording:

Zie hierboven. Met het opschuiven van de bebouwing blijven de parkeerplaatsen behouden.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing.*

### 2.4 Parkeergarage of nieuwe parkeerplaatsen anders aanleggen

Op grond van het voorgaande is een ondergrondse of halfverdiepte parkeergarage met meer plekken een goed idee, omdat de nieuwe bewoners eerder daarin zouden parkeren dan in openbaar gebied. Ook zijn insteekparkeerplaatsen aan de zuidzijde tussen de bomen denkbaar. Dit betekent behoud van groen en meer parkeerplaatsen.

Op de nieuwe plattegrond is verder nog te zien dat parkeren op eigen terrein niet goed is uitgewerkt. Tussen de parkeerplaatsen kan er niet gedraaid worden en moet er dus achteruit (met bocht) worden gereden als de parkeerplaatsen al bezet blijken.

Waarom niet het hele nieuwe plan aan de zuidzijde naar de binnenkant opschuiven, dan kunnen er langs de hele linie insteekparkeerplaatsen komen tot aan Kerkplein 1. Doe hetzelfde aan de

noordkant, dan kan ook daar zo geparkeerd worden. Dan ontstaat er ook meer ruimte in de straten en wordt de doorstroming beter.

Beantwoording:

Zie hierboven. Met de aanpassing van het plan is aan dezelfde wensen, of wensen met eenzelfde strekking, tegemoet gekomen.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing.*

### *2.5 Handhaving parkeren nieuwe bewoners op 'eigen' parkeerplaatsen i.p.v. openbare weg*

Verder is denkbaar dat nieuwe bewoners ook op het Kerkplein gaan parkeren. Zij kunnen wel op die (openbare) plekken parkeren, maar de huidige bewoners niet op het nieuwe binnenplein, dus de nieuwe bewoners hebben meer kans op een plek. Dat is absoluut niet acceptabel. Het zou vervelend zijn als hierdoor burenruzies ontstaan.

Beantwoording:

De entree van de woningen is gelegen aan de zijde van het binnenterrein. Het is daarmee niet aannemelijk dat nieuwe bewoners dit terrein zullen negeren. Het ligt voor de hand dat zij daar, in plaats van in openbaar gebied, zullen parkeren.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing.*

## **Bomen**

### **3. Door het bouwplan verdwijnen er bomen**

#### *3.1 Bomen zijn om meerdere redenen belangrijk en moeten behouden blijven*

Bomen zijn van essentieel belang voor een gezonde leefomgeving. Ze binden CO<sub>2</sub>, vangen fijnstof af en zorgen voor een tragere afgifte van water bij hevige regenbuien. Ze verbeteren ook de luchtkwaliteit, terwijl er door toename van bewoners meer verkeer op het plein zal komen. Ook wijst onderzoek uit dat groen in de woonomgeving gezond is. De bomen dragen daarnaast ook bij aan de biodiversiteit, zorgen 's zomers voor beschutting en gaan hittestress tegen.

In dit plan worden echter minimaal tien gezonde bomen gekapt, om parkeervakken langs Kerkplein zuid te maken (drie indes), op het Kerkplein (drie lindes), vier bomen rondom de muziektent en in de tuin van de kerk onder meer twee grove dennen en een zwarte els. Het uitzicht op groen voor de bewoners rondom het Kerkplein wordt op geen enkele manier gecompenseerd. De bomen moeten blijven staan, met name die langs de weg / het Kerkplein, bijvoorbeeld met insteekparkeerplaatsen daartussen.

Beantwoording:

Meer in het algemeen gaat de voorkeur eerder uit naar méér in plaats van minder groen. Soms is enige beperking van groen echter noodzakelijk om de woningen, waar een zeer grote behoefte aan is, te kunnen bouwen.

Met het verschuiven van de bebouwing is ruimte ontstaan voor een nieuwe inrichting van het openbaar gebied. Deze inrichting maakt dat minder bomen te hoeven worden gekapt. In

totaal zullen zeven bomen, waaronder deze rond de muziektent, worden gekapt. Aan de buitenranden, nabij bestaande woningen, wordt derhalve relatief weinig gekapt. Ook zullen negen bomen worden teruggeplant. Daarnaast worden in het gebied diverse hagen geplant.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing.*

### 3.3 Vervangende bomen zijn minder volgroeid

Het zal nog jaren duren voordat eventuele nieuwe aanplant dit formaat zal hebben.

Beantwoording:

De bomen rond en op het Kerkplein die verdwijnen zijn circa 16 jaar geleden bij de toenmalige herinrichting van het Kerkplein geplant. De nieuwe bomen zullen zorgvuldig, passend bij het heringerichte plein, worden geselecteerd.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing.*

## Overig

### 4. Overige zienswijzen

#### 4.1 Locatie speelplaats

Is de speeltuin aan de doorgaande weg wel veilig en moet deze niet wat meer naar het midden richting de muziektent (kinderen rennen zo maar de straat op) en wordt deze met een dempende ondergrond uitgevoerd?

Beantwoording:

Dit staat los van het bestemmingsplan. De weg ter plaatse betreft een 30 km zone. De speelplaats zal volgens alle wettelijke vereisten worden ingericht met o.a. hekken. De entree van de speelplaats ligt aan de stoep.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing.*

#### 4.2 Vervangende speelgelegenheid tijdens de bouw

Wordt er vervangende speelruimte gecreëerd tijdens de bouwperiode van twee jaar, bijv. rond Heegemunde, bos gedeelte, daar iets maken met zicht erop, wat voldoet aan de hedendaagse criteria?

Beantwoording:

Ook dit staat los van het bestemmingsplan. In principe zal geen vervangende speelruimte worden ingericht.

*Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot verdere aanpassing.*

#### 4. Overzicht van aanpassingen in bestemmingsplan / overige aanpassingen

	Aanpassingen bestemmingsplan	Overige aanpassingen
1.	De bebouwing aan de zuidzijde schuift met 3 meter op. Hierdoor wordt het gebouw en dus het bouwvlak op de verbeelding aan de oostzijde 3 meter smaller.	
2.	Het aantal woningen op de verbeelding wordt teruggebracht van 56 naar 55.	
3.		Het Kerkplein wordt opnieuw ingericht met parkeren en spelen
4.		Op Kerkplein Zuid komen 21 dwarsparkeerplaatsen ipv de bestaande 10
5.		Op Kerkplein Noord komen 8 langspaarkeerplaatsen
6.		De bocht Snoeckenburg, Westerkroft, Haagdoornlaan wordt aangepast
7.		De locatie bij 'de paaltjes' Kerkplein Zuid, Snoeckenburg wordt aangepast
8.		Onderzocht wordt: Verbreden rijbaan Kerkplein Noord
9.		De ramen aan de zijde van de Snoeckenburg vervallen of worden geblindeerd met uitzondering van deze in de slaapkamer.
10.	Ambtshalve: de percentages sociale- en middeldure huurwoning als opgenomen in artikel 4.3.2 van de regels worden gewijzigd in 30% en 70%	

## 5. Samenvatting van de zienswijzen per indiener

Nr.	Registratie-datum en -nummer; indieners	Samenvatting inhoud
1	.....-.....-22 22ip.0.....	<p>Bomen zijn van essentieel belang voor een gezonde leefomgeving. Ze binden CO<sub>2</sub>, vangen fijnstof af en zorgen voor een tragere afgifte van water bij hevige regenbuien. Ze verbeteren ook de luchtkwaliteit, terwijl er door toename van bewoners meer verkeer op het plein zal komen. Ook wijst onderzoek uit dat groen in de woonomgeving gezond is. De bomen dragen daarnaast ook bij aan de biodiversiteit.  <a href="https://www.wur.nl/nl/nieuws/Factsheets-over-positieve-effecten-van-bomen-en-groen-voor-praktijk-en-beleid.htm">https://www.wur.nl/nl/nieuws/Factsheets-over-positieve-effecten-van-bomen-en-groen-voor-praktijk-en-beleid.htm</a></p> <p>In dit plan worden echter minimaal tien gezonde bomen gekapt, om parkeervakken langs Kerkplein zuid te maken (drie indes), op het Kerkplein (drie lindes), vier bomen rondom de muziektent en in de tuin van de kerk onder meer twee grove dennen en een zwarte els. Het uitzicht op groen voor de bewoners rondom het Kerkplein wordt op geen enkele manier gecompenseerd. De bomen moeten blijven staan, met name die langs de weg. Het zal nog jaren duren voordat eventuele nieuwe aanplant dit formaat zal hebben. Gemeentes zijn juist bezig zijn om steden en dorpen te vergroenen en dit wordt ook door veel partijen binnen de gemeente Bergen onderschreven:</p> <p>D66: “Locaties voor woningen binnen de kernen, zoals bijv. leegstaande gebouwen, maar niet ten koste van het groen” <a href="https://d66.nl/bergen/verkiezingsprogramma/">https://d66.nl/bergen/verkiezingsprogramma/</a>  VVD: “bij projecten het groen te laten staan en natuur uitgangspunt te laten zijn bij ontwikkeling” <a href="https://storage.googleapis.com/caramel-binder-207612.appspot.com/uploaded/bergen.vvd.nl/files/61f409cc4cf93/vvd-bergen-programma-2022-2026-final.pdf">https://storage.googleapis.com/caramel-binder-207612.appspot.com/uploaded/bergen.vvd.nl/files/61f409cc4cf93/vvd-bergen-programma-2022-2026-final.pdf</a>  PVDA: “Natuurlijk moeten bouwlocaties binnen de dorpen worden onderzocht en ontwikkeld. Daarbij mag het dorpse karakter en het groen niet te veel worden aangetast.” <a href="https://bergen.pvda.nl/standpunten/zeker-zijn-van-wonen/">https://bergen.pvda.nl/standpunten/zeker-zijn-van-wonen/</a>  Groenlinks: “Vergroening van tuinen en 25% openbaar groen in nieuwbouwwijken en straten <a href="https://bergen.groenlinks.nl/standpunten/standpunt-natuur">https://bergen.groenlinks.nl/standpunten/standpunt-natuur</a>  ”Kieslokaal: “Behoud van en binnen mogelijkheden uitbreiden van natuur, DE sterke kwaliteit van onze gemeente” <a href="http://kieslokaal.nu/wp-content/uploads/2022/01/KIES-Lokaal-Verkiezingsprogramma-2022-2026.pdf">http://kieslokaal.nu/wp-content/uploads/2022/01/KIES-Lokaal-Verkiezingsprogramma-2022-2026.pdf</a>  Ondorp: “De bescherming van ons bijzondere natuur- en cultuurlandschap is onvoorwaardelijk. Geen bomenkap voor fietspaden of parkeerplaatsen.” <a href="https://partijondorp.nl/programma/">https://partijondorp.nl/programma/</a></p>
2	14-04-22 22ip.01281	<p>De nieuwbouw is te groot in relatie tot de beschikbare ruimte en sluit niet aan bij de omgeving. Ter vergelijking: het hele plan Snoeckenburg bevat bijna net zo veel woningen. Te veel mensen op een te kleine ruimte is niet “dorps” en de omwonenden moeten te veel inleveren. An de noordkant krijgen omwonenden minder zon in huis. Daarom is het beter dat de nieuwbouw kleiner wordt, verder terug ligt, en twee in plaats van drie bouwlagen krijgt.</p> <p>Aan de zuidkant gaat de nieuwbouw over de kadastrale grens heen waardoor er tien parkeerplaatsen verloren gaan, die in 1990 speciaal zijn aangelegd voor Snoeckenburg. Ook hierbij verwijzen de bewoners naar een foto. Zij willen deze tien insteekplaatsen niet inleveren, ook omdat deze belangrijk zijn als passeerlocatie, en in dat kader willen de bewoners dat er binnen de bestaande kadastrale grens gebouwd wordt. Verder hebben de bewoners met verwijzing naar de gemeentelijke parkeernota 2020 berekend dat er voor de buurt 197,7 parkeerplaatsen nodig zijn. Er zijn er nu 46 op eigen terrein</p>

		<p>waardoor er 151,7 op openbaar terrein moeten zijn, maar dat zijn er nu 68. De rest – 83,7 plaatsen – moeten op het Kerkplein, maar de gemeente rekent nu voor het nieuwe bouwplan met 30. Dat is een verschil van 53,7. Daarnaast komen er 56 appartementen bij. Ingeval van huur 1,4 parkeerplaats per appartement (78,4 plaatsen extra) en bij koop 1,6 parkeerplaatsen per appartement. De gemeente wil een aangepaste parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per appartement (62 plaatsen extra). Dat is niet verstandig aangezien er nu al 64 parkeerplaatsen te weinig zijn. Op de nieuwe plattegrond is ook te zien dat parkeren op eigen terrein niet goed is uitgewerkt. Tussen de parkeerplaatsen kan er niet gedraaid worden en er moet dus achteruit (met bocht) worden gereden als de parkeerplaatsen al bezet blijken. Verder is denkbaar dat nieuwe bewoners ook op het Kerkplein gaan parkeren, waardoor het voor al aanwezige bewoners nog moeilijker wordt om een parkeerplaats te krijgen. Het zou vervelend zijn als hierdoor burenruzies ontstaan. Ook komen er meer auto's doordat oudere mensen, die meestal geen auto hebben, verhuizen en daarvoor jonge gezinnen in de plaats komen die vaak één of twee auto's hebben. Verder gebeurt er nog van alles op het plein, zoals de kermis, allerlei andere evenementen, wekelijks visboer en het parkeren door busjes en kleine vrachtwagens, die te groot zijn voor gewone parkeerplaatsen. Op grond van het voorgaande is een ondergrondse of halfverdiepte parkeergarage met meer plekken een goed idee, omdat de nieuwe bewoners eerder daarin zouden parkeren dan in openbaar gebied. Ook zijn insteekparkeerplaatsen aan de zuidzijde tussen de bomen denkbaar. Dit betekent behoud van groen en meer parkeerplaatsen. Gelet op de verkeersveiligheid moet worden meegenomen, dat de wegen om het Kerkplein en de Haagdoornlaan zo smal zijn dat er geen twee auto's naast elkaar kunnen. Dat is ook gevaarlijk voor fietsers. Verwezen wordt verder naar foto's van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Esdoornlaan (zuid): Aan deze situatie wordt niets gedaan. Beter zou zijn om niet langs de weg te parkeren zodat twee auto's elkaar kunnen passeren. Iedereen zal dan wel op het Kerkplein moeten gaan parkeren.</li> <li>- Kerkplein (zuid): Tien insteekplaatsen vervangen door elf langsparkeerplaatsen betekent dat de weg niet breder en veiliger wordt. Is het niet beter om van de langsparkeerplaatsen insteekplaatsen te maken zodat auto's elkaar kunnen passeren?</li> <li>- Kerkplein (noord): Hier geldt hetzelfde. Ook is de inrit naar het Kerkplein vervallen, wat parkeren nog lastiger maakt omdat daardoor een langere afstand ontstaat.</li> <li>- Westerkroft: Dit blijft hetzelfde, behalve dat er vier parkeerplaatsen bij komen. Dit blijft een krappe straat met parkeren op eigen terrein, wat niet past. Worden er ook parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen?</li> <li>- Kruising Haagdoornlaan en Snoeckenburg: In het nieuwe plan blijft dit een onoverzichtelijke kruising. Parkeren langs de weg in de Haagdoornlaan betekent dat er maar één auto doorkan, en dat het lastig blijft voor bijvoorbeeld bezorgdiensten met grote busjes en kleine vrachtwagens. Ook wordt op de Haagdoornlaan extra verkeer verwacht omdat dit de snelste weg naar de randweg is.</li> </ul> <p>Deze aspecten moeten worden opgelost en dat is dan ook van belang voor de inrichting bij het nieuwe bouwplan. Zo zijn de toeritwegen naar het Kerkplein zeer smal, mede omdat er langs de weg mag worden geparkeerd. Verder neemt het verkeer toe en verdwijnt de uitwijkmogelijkheid bij het Kerkplein. Daarom willen de bewoners graag dat de wegen zo breed worden gemaakt dat twee auto's elkaar kunnen passeren, ook als er auto's geparkeerd staan.</p> <p>De bomen aan het Kerkplein zorgen 's zomers voor beschutting en gaan hittestress tegen. Graag de huidige bomenstructuur behouden, met insteekparkeerplaatsen daartussen.</p>
3	26-04-22 22ip.01403	<p>Aan bewoners van Snoeckenburg Zuid, Esdoornlaan en Snoeckenburg Noord is gevraagd wat zij van het bouwplan vinden. Samengevat: te groot, te hoog, te veel (uiteindelijk 56) woningen, te veel bewoners, te dicht op de bestaande bebouwing en te</p>



veel auto's waardoor er een tekort aan parkeergelegenheid ontstaat. Dit is eerder twee maal per mail en bij de informatiebijeenkomst van 12 februari 2020 aangegeven. Verwezen wordt naar drie onderdelen van de toelichting onder 3.2.1. van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050, waarin wordt gesteld dat:

(1) wonen en werken binnenstedelijk worden geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten) waarbij de provincie oog heeft voor behoud en versterking van de leefbaarheid. Volgens de zienswijze wordt bij dit bouwplan de leefbaarheid echter niet behouden of versterkt door het geringe gebruik, dat van de kerk werd gemaakt (twee diensten per week, alleen dan verkeer, door bezoekers, enkel bewoond door de pastoor) te vervangen door het continue gebruik van een groot gebouw door honderd bewoners, met alle verkeer van dien, ook door bezoekers en bezorgdiensten. Dat wordt veel te druk;

(2) uitgangspunt is van de provinciale Omgevingsvisie is verder dat men zich effectief, veilig en efficiënt kan verplaatsen en het verkeers- en vervoersnetwerk in dat kader worden geoptimaliseerd. Dat gebeurt volgens de zienswijze bij dit bouwplan echter niet. De doorstroming in de straten is nu al niet optimaal. De Esdoornlaan richting Duinweg is heel erg krap. Daar staat de straat helemaal vol geparkeerd met auto's. Twee auto's kunnen elkaar daar niet passeren. Dus voor scootmobielen en (bak)fietsers en bakfietsen heel gevaarlijk. Er is ook nog een hoge stoeprand, twee betonpaaltjes en vijf lantaarnpalen. Bij de aansluiting Haagdoornlaan-Kerkplein wordt in de parkeervakken en aan de overkant op de weg geparkeerd. Als het vol staat kunnen ook hier twee auto's elkaar niet passeren. Bij Kerkplein Zuid kan het nu nog wel, behalve ter hoogte van Snoeckenburg nrs. 2-8. De tien bestaande parkeerplaatsen geven iets meer ruimte aan de wegkant, waar men even kan wachten als er een tegenligger komt. Deze insteekparkeerplaatsen verdwijnen echter. Dat mag niet gebeuren. Er waren al negen parkeerplaatsen te weinig. De bewoners hebben 23 auto's, waarvan er vier op een eigen oprit kunnen en tien in de nu te verwijderen vakken, zodat er straks 19 auto's overblijven waarvoor geen parkeerplek is. Iedere avond staat het al vol geparkeerd. En straks kunnen de nieuwe bewoners wel op die (openbare) plekken parkeren, maar de huidige bewoners niet op het nieuwe binnenplein, dus de nieuwe bewoners hebben meer kans op een plek. Dat is absoluut niet acceptabel. Waarom niet het hele nieuwe plan aan de zuidzijde naar de binnenkant opschuiven, dan kunnen er langs de hele linie insteekparkeerplaatsen komen tot aan Kerkplein 1. Doe hetzelfde aan de noordkant, dan kan ook daar zo geparkeerd worden. Dan ontstaat er ook meer ruimte in de straten en wordt de doorstroming beter.

(3) Volgens de provinciale Omgevingsvisie worden de appartementen gebouwd binnen de bestaande kern, aansluitend op en te midden van de bestaande bebouwing. Maar volgens de zienswijze is dat bij dit bouwplan niet "te midden" van bestaande bebouwing maar (aan de noord- en zuidkant) aan de rand daarvan. Op de plaats van de kerk zelf komt parkeerruimte. Dus te midden komt dan geen bebouwing. Verder komt de nieuwbouw met een hoogte van 10 meter en 3 bewoningslagen met balkons recht tegenover de bestaande bewoners, dus dichterbij dan de kerk nu. Bovendien wordt er ten onrechte buiten de kadastrale grens gebouwd. De bewoners aan de noordzijde krijgen ook minder daglicht en minder zonlicht in huis. Dat leidt tot een verhoogde energierekening. moeten ze zelf betalen. De bebouwing aan de noord- en zuidzijde moet naar het midden verplaatst worden, en minder hoog, met maximaal twee lagen. Dan komt er meer afstand tussen het nieuwe complex en de bestaande bebouwing en dan hoeft er geen extra ruimte van de straat afgehaald te worden. Langs de hele straat kunnen dan insteekparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Tijdens de laatste bijeenkomst vond ook de architect het appartementencomplex te dicht bij Snoeckenburg nr. 2 en dat het verder weg moet staan. Ook zijn er ramen getekend die uitkijken op de tuinen Snoeckenburg 2-8 etc. die de architect wilde

	<p>vervangen door een blinde muur. Zo voelen de bewoners zich vals voorgelicht. Het complex is 10 meter hoog en men kijkt zo in al die tuinen. Dat is niet wenselijk i.v.m. de privacy. Verder blokkeert de nieuwbouw zonlicht in de kleine, smalle, op het noorden gelegen tuinen vanuit de oostkant tot 11.30 uur of later. Dan is er overal schaduw. Kortom, op de hoek Snoeckenburg Zuid /Westerkroft moet het complex verder van staan de huidige bebouwing af komen et staan, met de toegezegde blinde muur zonder uitzicht op achtertuinen Snoeckenburg 2- 8 etc.</p> <p>Daarnaast willen de bewoners van Kerkplein Noord alle aanwezige bomen behouden. De bewoners van Snoeckenburg Zuid hoeven geen bomen.</p> <p>Is de speeltuin aan de doorgaande weg wel veilig en moet deze niet wat meer naar het midden richting de muziektent (kinderen rennen zo maar de straat op) en wordt deze met een dempende ondergrond uitgevoerd? Wordt er vervangende speelruimte gecreëerd tijdens de bouwperiode van twee jaar, bijv. rond Heegemunde, bos gedeelte, daar iets maken met zicht erop, wat voldoet aan de hedendaagse criteria?</p> <p>Voor de verkeersveiligheid is het raadzaam om beide uiteinden van de Westerkroft te voorzien van haaiantanden, zodat duidelijk is dat diegene die uit Westerkroft komt voorrang moet verlenen naar de Snoeckenburg Noord en Zuid. De hoofduitgang van het nieuwe complex gaat rechtstreeks naar de Herenweg en op dit moment heeft die voorrang als men de Herenweg op gaat. Vanuit de basisschool met de fiets of auto richting 't Vennewater is er op de kruising bij Herberg Binnen voorrang op verkeer van rechts. Daar staan namelijk haaie tanden. Maar bij de volgende weg rechts is er geen voorrang (uitgang kerk), dat heeft al tot veel bijna-ongelukken geleid. Het is dan ook raadzaam om op de kruising Herenweg/Kerklaan haaiantanden te plaatsen.</p> <p>Verder is de hoek Westerkroft/Snoeckenburg Zuid op de nieuwe tekening veel te krap. Er staan twee parkeerplaatsen getekend, maar dat is niet een situatie die de bewoners willen. Blijven de huidige paaltjes op hun plaats dan moet de auto altijd een keer helemaal achteruit de straat uit. Langs parkeren is niet toegestaan als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Kan er gekeerd worden in de Westerkroft? Dus moeten de paaltjes verzet worden? Daarnaast staan op donderdag alle vuilnisbakken daar. De bewoners aldaar komen met hun fiets uit de steeg Snoeckenburg- Westerkroft en krijgen te maken met plots geparkeerde auto's die dan ook rijden, parkeren, stilstaan en weer wegrijden. Daar is de bocht niet op voorzien. Je kunt elkaar absoluut niet zien. Dus dan moeten de paaltjes een meter uit de steegkant , verplaatst worden zodat je zeker weet dat je geen auto om de bocht kunt tegenkomen. Op het Kerkplein staan nu veel (vaak acht) grote bussen. Die komen na de bouw gewoon weer terug. Zijn de parkeerplaatsen groot genoeg ervoor?</p> <p>Dan komen er nog 3 ondergrondse containers. Die nemen dus ook 3 parkeerplaatsen in. En dan komen er nog laadpunten voor elektrische auto's. Hoe meer we elektrisch gaan rijden, hoe meer laadpalen. Dat betekent dat men daar met een andere auto niet mag parkeren. Daarnaast komen er ook gastgebruikers voor die laadpalen met bijbehorende parkeerplaatsen. De bewoners willen dat dit zeer zorgvuldig bestudeerd wordt en de nodige aanpassingen worden gedaan.</p>
--	--

## 6. Bijlagen

Parkeerdrukmeting