

ZIENSWIJZENNOTA
onderdeel uitmakend van aanvraag omgevingsvergunning
'Dorpsstraat 42 te Heerjansdam'

1. INLEIDING

De aanvraag omgevingsvergunning 'Dorpsstraat 42 te Heerjansdam' is ingediend om de realisatie van 13 woningen/appartementen mogelijk te maken. De ontwerp-omgevingsvergunning heeft na publicatie in De Brug, op de gemeentelijke website en het Gemeenteblad van 5 april 2024 t/m 16 mei 2024 (6 weken) voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen bij de gemeente Zwijndrecht.

Na de zienswijzentermijn beslist de gemeenteraad nogmaals over de 'verklaring van geen bedenkingen' (VVGB). De ingediende zienswijzen worden hierin nadrukkelijk meegenomen. De voorliggende zienswijzennota zal worden toegezonden aan de indieners van de zienswijzen en elektronisch beschikbaar worden gesteld. Deze nota maakt onderdeel uit van raadsvoorstel 'definitieve VVGB Dorpsstraat 42' (2024-0076739). Nadat de gemeenteraad conform het raadsvoorstel heeft besloten zal een definitieve omgevingsvergunning worden afgegeven.

De definitieve omgevingsvergunning wordt bekendgemaakt in De Brug en het Gemeenteblad (voorheen Staatscourant) en via de gemeentelijke website. In deze bekendmaking wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor het indienen van een beroep bij de Rechtbank. Alle indieners van een zienswijze worden hierover geïnformeerd.

2. ZIENSWIJZE

Tijdens de ter inzage legging bestond voor een ieder de mogelijkheid open zienswijzen kenbaar te maken. Hierop hebben 6 reclamanten een zienswijze ingediend, waarvan 2 pro forma zienswijzen. Deze 2 pro forma zienswijzen hebben een tegenbericht ontvangen dat zij tot respectievelijk 7 juni 2024 (nr. 4b) en 11 juni 2024 (nr. 5) de mogelijkheid hebben hun zienswijzen aan te vullen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van alle ingediende zienswijzen. De gegevens van de reclamanten zijn niet openbaar.

Nr.	Indieningsdatum	Via	Type zienswijze	Reactie
1	9 mei 2024	Per mail	Individuele zienswijze	Zie 3.1
2	14 mei 2024	Per mail	Individuele zienswijze	Zie 3.2
3	13 mei 2024	Per mail	Individuele zienswijze	Zie 3.3
4a	12 mei 2024	Per mail	Individuele zienswijze	Zie 3.4
4b	15 mei 2024	Per mail	Pro forma zienswijze	Zie 3.5
	4 juni 2024	Per mail	Inhoudelijke zienswijze	Zie 3.5
4c	22 mei 2024	Per mail	Individuele zienswijze	Zie 3.6
5	15 mei 2024	Per mail	Pro forma zienswijze	Zie 3.7
6	9 mei 2024	Per mail	Individuele zienswijze	Zie 3.8

Reclamant 4 heeft 3x een zienswijze ingediend, vandaar deze in 3 is opgesplitst.

Een uitwerking van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie treft u hieronder aan. Per zienswijze is de inhoudelijke strekking daarvan zakelijk weergegeven. Vervolgens wordt per zienswijze de inhoudelijke reactie van de gemeente weergegeven.

Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 5 april tot en met 16 mei 2024 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Zwijndrecht. Met uitzondering van zienswijze 4c, zijn alle zienswijzen binnen de termijn ingediend en zijn derhalve ontvankelijk.

3. BEHANDELING ZIENSWIJZEN

Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat een aantal aspecten c.q. onderdelen van het ontwerpbesluit omgevingsvergunning door meerdere reclamanten aan de orde is gesteld. Om die reden is ervoor gekozen om eerst die betreffende onderwerpen te behandelen. In hoofdstuk 4 volgt dan de behandeling van iedere afzonderlijke zienswijze, waarbij dan in geval één van de onder beschreven onderwerpen aan de orde is daarnaar zal worden verwezen.

Veel indieners van een zienswijze hebben de volgende onderwerpen aan de orde gesteld:

- 3.1 Parkeren
- 3.2 Stedenbouwkundige onderbouwing
- 3.3 Verkeersveiligheid Dorpsstraat
- 3.4 Planschade / schade door heiwerkzaamheden
- 3.5 Groenvoorzieningen

Hierna wordt per onderwerp eerst een beschrijving en een samenvatting gegeven van de inhoud van de zienswijzen, waarna vervolgens een reactie volgt vanuit de gemeente.

3.1. Parkeren

3.1.1 Samenvatting zienswijzen

Er is door alle reclamanten aangegeven dat zij bezwaar hebben tegen de gegeven parkeeroplossing. Het gaat hier om de parkeerdruk in de omgeving, de parkeerplaatsen aan de Dorpsstraat t.h.v. de kerk die verdwijnen, de herinrichting van de Perenhof en het niet willen afgeven van parkeervergunningen door de gemeente.

3.1.2 GVVP

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor dit plan is uitgegaan van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) (vastgesteld in 2021) van de gemeente Zwijndrecht. Hierin staat vastgesteld dat de gemeente uitgaat van de CROW-normen en daarbij uitgaat van de minimale parkeernorm die hierin wordt gesteld. Zwijndrecht wordt gekenmerkt als een sterk stedelijke gemeente waarbij de projectlocatie in de "rest bebouwde kom" ligt.

3.1.3 Parkeertellingen

In september 2023 zijn parkeertellingen gedaan in de 4 balansgebieden rondom de planlocatie. Uit de telling blijkt dat het balansgebied waarin de planlocatie zelf ligt een parkeerdruk van 106% kent. Dit betekent dat wat de bewoners aangeven met betrekking tot het parkeerprobleem in de buurt terecht is. Om deze reden moet de ontwikkelaar alle met het plan benodigde parkeerplaatsen creëren bovenop de bestaande parkeermogelijkheden en kan hij geen parkeerplaatsen uit de bestaande voorraad claimen.

Met het afgeven van parkeervergunningen is de gemeente Zwijndrecht terughoudend. De parkeerdruk in geheel Heerjansdam en Zwijndrecht is hoog. Een parkeermaatregel als het afgeven van parkeervergunningen neem je als je merkt dat er door een doelgroep wordt geparkeerd die er niet hoort te zijn en daarmee misbruik maakt van de omgeving. Daarvan is hier geen sprake. Er zijn immers in dit geval geen grote stations, winkels of verzorgingshuizen die de overlast geven. Het zijn de omwonenden uit de wijk zelf die graag willen parkeren en de parkeerdruk veroorzaken. Een oplossing hiervoor kan zijn het beperken op een 2e of 3e auto. Echter moet daarbij je wel een alternatieve locatie hebben om deze auto's alsnog te kunnen parkeren op afstand in een ander balansgebied. Omdat die er niet is, zonder de druk in andere balansgebieden op te voeren, m.a.w. je verschuift hiermee het probleem op naar een andere wijk, is dit niet wenselijk

Als gemeente proberen we de mensen zo veel als mogelijk te stimuleren om te fietsen, lopen en OV te pakken en beter gebruik te maken van een garage of eigen terrein. Verder dan stimuleren kan de

gemeente niet gaan. Het parkeerprobleem is daarmee niet zomaar opgelost. Huidige beoogde ontwikkeling vergroot de bestaande parkeerdruk niet omdat ontwikkelaar zoals hierboven aangegeven, verantwoordelijk is voor het creëren van de met de ontwikkeling samengaannde toename van benodigde parkeergelegenheid. Overigens is in ieder geval niet aan de ontwikkelaar om het bestaande parkeerprobleem op te lossen en staat dan ook los van deze omgevingsvergunning.

3.1.4 Bestaande situatie

In de bestaande situatie is de kerk de enige aanwezige functie die wijzigt. Aan de zijde van de Dorpsstraat zijn parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen grond van het kerkgenootschap ten behoeve van de gebruikers van de kerk. Voor minstens 20 jaren is hierbij aangegeven door middel van twee borden dat het gaat om eigen terrein. De kerk heeft de geparkeerde voertuigen van omwonenden onder voorwaarden gedoogd.

Artikel 4 lid 1 van de Wegenwet beschrijft verschillende termijnen en voorwaarden waarmee wegen / gronden kunnen worden aangemerkt als openbaar

Lid 2 en lid 3 van dit zelfde artikel 4 van de Wegenwet geven aan dat wanneer duidelijk ter plaatse kenbaar is gemaakt dat de weg alleen met toestemming van de eigenaar voor een ieder toegankelijk is door middel van bijvoorbeeld een opschrift als eigen weg, particuliere weg, private weg en soortgelijke, lid 1 niet van toepassing is. Met het vervallen van de functie van de kerk komen bovengenoemde parkeerplaatsen te vervallen. Omdat deze parkeerplaatsen niet aan te merken zijn als openbare parkeerplaatsen, hoeft in de berekening voor de nieuwe situatie dan ook geen rekening worden gehouden met deze parkeerplaatsen.



Figuur 1 en 2: foto's uit 2002 en 2023 locatie Dorpsstraat t.h.v. Boomgaardkerk.

3.1.5 Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie is sprake van 6 rijwoningen aan de Perenhof, 2 2-onder-1-kapwoningen aan de Dorpsstraat en 5 appartementen in het middeldure segment in de voormalige kerk. Voor de parkeernorm mag worden uitgegaan van de minimale norm (incl bezoekers parkeren) uit de CROW, zoals is opgenomen/aangegeven in het GVVp.

Type woning	Aantal woningen	Norm GVVp	Aantal parkeerplaatsen	
2 onder 1 kap	2	1,6	2 x 1,6	3,2 (privé)
Rijwoningen	6	1,4	6 x 1,4	8,4
Appartementen	5	1,3	5 x 1,3	6,5
totaal				14,9 (15)

tabel 1: berekening parkeernorm.

De norm voor de 2 2-onder-1-kapwoningen is 1,6 auto's per woning. Deze woningen hebben ieder 2 parkeerplaatsen bij de woning ter beschikking die tellen voor 1,7 parkeerplaatsen, daarmee wordt dus ruim voldaan aan de eis. Ter plaatse van de appartementen worden 3 parkeerplaatsen aan het toegangsweggetje gerealiseerd.

De rijweg van de Perenhof schuift op in de richting van de planlocatie, zodat er parkeerplaatsen aan beide zijden van de weg mogelijk zijn. Hierdoor worden 12 extra parkeerplaatsen gecreëerd.

Hiermee worden totaal 19 parkeerplaatsen toegevoegd aan het plan en voldoet het plan daarmee aan de huidige norm zoals vastgesteld door de gemeenteraad. Deze parkeerplaatsen zullen allen nieuw gerealiseerd worden en komen dus niet uit de bestaande parkeervoorraad.

3.1.6 herinrichting Perenhof

Om de extra parkeerplaatsen toe te voegen wordt de omgeving van de Perenhof opnieuw ingericht. Het bestaande trottoir blijft bestaan (dus van de gevel tot en met de paaltjes). De weg (Perenhof) schuift op in de richting van de planlocatie, zodat er parkeerplaatsen aan beide zijden van de weg mogelijk zijn. Hiermee komen nieuwe parkeerplaatsen op het huidige weggedeelte met een kleine haag tussen trottoir en parkeerplaatsen. De nieuwe extra plaatsen voor het plan worden grotendeels gerealiseerd op grond van de initiatiefnemer. Deze grond gaat later over naar de gemeente en wordt daarmee openbare grond.

Deze herinrichting, waarbij auto's geparkeerd kunnen worden voor de voorgevel met alleen een voetpad daartussen (1,8 meter breed) is geen uitzonderlijke situatie.

3.2. Stedenbouwkundige onderbouwing

3.2.1 Samenvatting zienswijzen

Diverse reclamanten hebben aangegeven dat te veel woningen op een te klein perceel worden geplaatst en dat daarmee ook de rust in de omgeving zal verdwijnen en er meer sprake zal zijn van overlast.

3.2.2 Stedenbouwkundige inpassing

Gemeente Zwijndrecht heeft in haar raadsprogramma de bouw van ca. 3.850 woningen in de gemeenten Zwijndrecht en Heerjansdam opgenomen. Met de realisatie van deze woningen wordt een bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave uit het raadsprogramma, waarbij binnenstedelijk woningen worden gerealiseerd en het woonoppervlak groter is dan 75 m². Door de variatie in het type woningen, namelijk kleinere rijwoningen, 2-onder-1-kapwoningen en appartementen, voegt dit plan een diversiteit aan woningen toe en sluit het aan bij de doelstelling van het raadsprogramma 'Krachtig Zwijndrecht 2.0' met betrekking tot het realiseren van een gevarieerd aanbod aan woningen.

Het bestaande kerkgebouw wordt getransformeerd naar wonen, wat vanuit het oogpunt van behoud en duurzaamheid een wenselijke ontwikkeling is voor de locatie. De nieuwe appartementen krijgen een oriëntatie met zicht op een nieuw ingerichte bomengaard wat ten goede zal komen aan de leefbaarheid en woonkwaliteit van het middengebied en de woningen eromheen. De bomengaard krijgt een natuurlijke uitstraling met zoveel mogelijk behoud van bestaande bomen en een toevoeging van nieuwe (voedselrijke)bomen en lage begroeiing. Daarnaast zorgt de klimaatbestendige functie voor voldoende afwatering bij (hoge) neerslag en voor verkoeling op warme dagen.

Aan de rand van het middengebied wordt een bestaande schuur behouden en omgezet naar een collectieve stallingsruimte voor fietsen en brommers van de bewoners. Het voetpad tussen de Dorpsstraat en de Perenhof blijft als belangrijke zuid-noord verbinding behouden. De toegangsweg vanuit de Dorpsstraat het plan in heeft voldoende maat en toegankelijkheid voor laden & lossen van de glashandel op nummer 56.

3.2.3 Dorpsstraat

Aan de Dorpsstraat komt een schuurvolume dat zich qua typologie goed voegt in de stijl van het dorp en het karakter van het historische dijklint. De schuurwoningen hebben een passend volume van 2 bouwlagen en een kap in de vorm van een zadeldak. De voorkanten zijn georiënteerd op de dijk en doen mee in het lijnenspel van minimale voortuinen en verspringende voorgevels ten opzichte van de dijk. De schuurwoningen krijgen een ruimere brede achtertuin van ca. 12 x 7 meter op het zuiden en als onderdeel van de bomengaard in het middengebied. De zijgevels van de garages van deze woningen staan op een afstand van ca. 3 meter van de erfgrans.

3.2.4 Perenhof

De Perenhof krijgt een nieuw gezicht met voorkanten en meer adressen aan de straat. Dit verzacht het 'achterkantengevoel' in de bestaande situatie. De starterswoningen zijn van een relatief klein formaat met een smallere beuk en 2 bouwlagen, inclusief een lage kap. De zijgevels van deze woningen komen op een afstand van ca. 2 tot 4 meter van de erfgrans. De woningen krijgen een relatief ondiepe achtertuin/terras van ca. 4 x 3 meter. Er komen minimale erfafscheidingen waardoor er een soepele overgang ontstaat naar de bomengaard met gemeenschappelijke sfeer. Er is in het plan bewust gekozen voor een gemeenschappelijke bomengaard, zodat ook de bestaande omgeving deze kan beleven. Om een vergelijking te geven: tussen het appartementencomplex en de woningen aan de Perenhof zit ongeveer 18 meter. Mocht hier geen gemeenschappelijke bomengaard zijn gecreëerd, maar privéachtertuinen, dan was een achtertuin met een diepte van ca. 10 meter zonder enig probleem mogelijk geweest, maar wordt de omgeving wel meer gesloten door de erfafscheidingen. Met de gemeenschappelijke tuin wordt dit voorkomen.

Hiermee zijn wij van mening dat het aantal woningen op deze locatie prima past. Wij zien dan ook geen aanleiding om te zeggen dat de opzet van deze 13 wooneenheden op deze locatie te krap is.

3.3. Verkeersveiligheid Dorpsstraat.

3.3.1 Samenvatting zienwijzen

Een aantal keer is in een zienwijze aangegeven dat men vreest voor een onveilige verkeerssituatie in verband met de in-/uitritten die uitkomen op de Dorpsstraat. Ook zouden het binnengebied en appartementencomplex slecht bereikbaar zijn voor de hulpdiensten.

Daarnaast wijst men op de verkeershinder die ontstaat tijdens de bouwperiode, o.a. het vrachtverkeer dat nu niet is toegestaan op de Dorpsstraat en de mogelijke aanvoer via de Perenhof.

3.3.2 Verkeershinde tijdens de bouwperiode.

Uitgangspunt is dat de Perenhof te smal is om materieel en materiaal aan te voeren. Het idee nu is om vanaf de Dorpsstraat te starten met de rijwoningen aan de Perenhof en de kerk. Zodra de ruwbouw gereed is zullen eerst de 2 woningen aan de dijk worden gerealiseerd. Als laatste zal de garage van de linker 2-kapper worden gerealiseerd, omdat deze anders de toerit naar de bouwplaats blokkeert. Op dat moment zal het voetpad vanaf de Perenhof tijdelijk toegang bieden aan het bouwterrein voor kleine busjes.

De Dorpsstraat zal regelmatig geblokkeerd zijn. Mogelijk dat met verkeerslichten of verkeersregelaars er gedurende afsluitingen en alternatieve routes mogelijk zijn zodat het dorp niet wordt geblokkeerd. Met de afdeling verkeer van de gemeente worden hier afspraken over gemaakt. Ook zal er een omgevingsmanager of appgroep met de aannemer worden aangesteld waar bewoners met vragen terecht kunnen tijdens de bouwperiode en waar ook tijdig meldingen op komen wanneer een tijdelijke afsluiting van de Dorpsstraat wordt voorzien.

Helaas is enige overlast van de bouw gedurende de bouwperiode niet te voorkomen.

3.3.3 In- en uitritten uitkomend op de Dorpsstraat.

Dit gedeelte van de Dorpsstraat is al meer dan 20 jaar éénrichtingsverkeer (uitgezonderd fietsers en bromfietzers) en niet toegankelijk voor vrachtwagens. Daarnaast is het centrum van Heerjansdam en daarmee ook deze weg een 30 km-zone en geldt hier een parkeerverbod. De afstand van de voorgevel van de nieuwe woningen tot aan de weg is ca. 1,5 meter op het smalste stuk.

Ten behoeve van het zicht op weg mogen voor de voorgevels geen obstakels hoger dan 50 centimeter aanwezig zijn. Er bestaan verder geen veiligheidsvoorschriften m.b.t. in- en uitritten. Al deze omstandigheden tezamen maken dat deze afstand voldoende is om overzicht op de weg te hebben.

3.3.4 Breedte toegangsweg

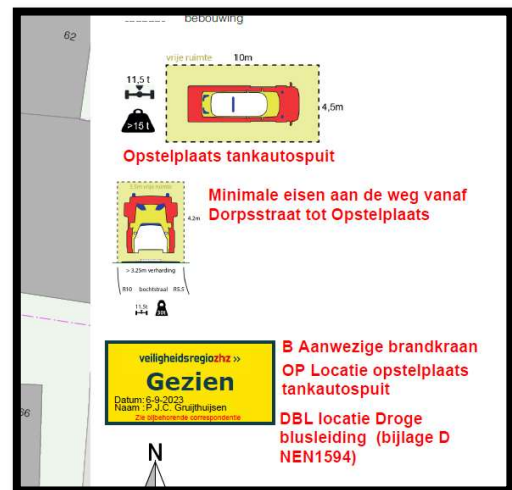
De weg, welke vanaf de Dorpsstraat het plan in leidt, wordt uitgevoerd als een doodlopende weg voor motorvoertuigen en krijgt een breedte van ca. 4,25 meter. Voor voetgangers en fietsers is de Perenhof via deze weg wel bereikbaar vanwege het doorgetrokken fiets- / voetpad.

De situatie is voor advies voorgelegd aan de veiligheidsregio Zuid-Holland zuid (VRZHZ). Het advies luidt als volgt:

De VRZHZ heeft geen op- en of aanmerkingen als bereikbaarheid en de bluswatervoorziening voor het project Boomgaardhof, Heerjansdam, Zwijndrecht wordt gerealiseerd zoals aangegeven op de bijgevoegde gewaarmerkte tekening. Aandacht wordt gevraagd voor de aangegeven draaicurves.

Hierbij zit een gewaarmerkte tekening met daarop aangegeven de opstelplaats voor de tankautospuiter en de minimale eisen aan de breedte van de weg (3,25 meter)

De veiligheidsregio is een onafhankelijk orgaan en adviseert de gemeente op het gebied van veiligheid. De gemeente heeft geen invloed op dit advies, wel zou de gemeente in bijzondere gevallen beargumenteerd kunnen afwijken van dit advies, mocht dit advies niet uitvoerbaar zijn. Dit is bij deze ontwikkeling niet aan de orde. Het advies van de veiligheidsregio wordt 1 op 1 overgenomen door de gemeente.



Figuur 3: uitsnede gewaarmerkte tekening VRZHZ

3.3.5 Voetpad

Het nu aanwezig pad tussen de Dorpsstraat en Perenhof is ook opgenomen in het nieuwe plan.

Momenteel is de achterzijde van Dorpsstraat 56 nog met de auto bereikbaar vanaf de Dorpsstraat. Vandaaruit loopt een voetpad van ca. 1,8 meter door tot de Perenhof.

In het nieuwe plan zal de situatie vergelijkbaar zijn. De achterzijde van Dorpsstraat 56 zal met de auto bereikbaar blijven, net als de 3 parkeerplaatsen die hier worden aangelegd. Vanaf daar zal het pad versmallen naar ca. 2,5 meter en alleen toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers.

Het gedeelte waar de auto ook nog toegang heeft zal het wegdek in 2 verschillende materialen worden uitgevoerd zodat uit de bestrating duidelijk is op te maken, dat voetgangers hier ook deel uitmaken van het verkeer. Het gaat hier om een voor motorvoertuigen doodlopende weg. Hierdoor zal de verkeersdrukte zeer beperkt zijn.

Helaas is overlast van de bouw gedurende de bouwperiode van ca 14 mnd niet te voorkomen. En zal tijdens de bouwperiode het pad afgesloten zijn, dit is in het kader van veiligheid onvermijdbaar.

3.4. Planschade / schade door heiwerkzaamheden.

3.4.1 Samenvatting zienswijzen

Uit diverse zienswijzen is op te maken dat men zich zorgen maakt over de waardevermindering van de woningen en de eventuele schade die men kan oplopen aan hun niet onderheide woning door het aanbrengen van de funderingspalen.

3.4.2 Nulmeting

In de directe omgeving van de planlocatie staan een aantal woningen die niet zijn voorzien van een paalfundering. Om te voorkomen dat deze woningen schade oplopen tijdens de bouwperiode en met name tijdens het heien van funderingspalen, is met de aannemer afgesproken dat het funderingssysteem hierop wordt aangepast, zodat de trillingen beperkt zijn bij het aanbrengen van de funderingspalen. Ook is met de aannemer afgesproken dat deze een opname van de betreffende panden zal doen voorafgaand aan de start van de bouw, zodat er een nulmeting is. Dit is ook in oktober 2022 aangegeven tijdens de bewonersbijeenkomst door de aannemer. Eventuele schade naar aanleiding van de bouw kan dan ook met de aannemer worden besproken. Deze schade kan op de aannemer worden verhaald.

3.4.3 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 van 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: www.zwijndrecht.nl (zoek op: *Nadeelcompensatie en planschade*).

3.5. Groenvoorzieningen

3.5.1 Samenvatting zienswijzen

Men geeft aan dat het uitzicht op de tuin / groen aan de Perenhof zal verdwijnen en dat er geen garantie is op herstel. Daarom zou er ook geen kapvergunning mogen worden verleend voor de nog gezonde bomen. Echter geeft een ander aan dat de tuin bij de kerk een wildernis aan het worden is en daar ook iets aan moet gebeuren.

3.5.2 Bestaande inrichting groen

Ter hoogte van de kerk staan 2 grote bomen op de planlocatie. Langs het voetpad staat ook een boom van redelijk formaat en aan de Perenhof staat 2 kleinere bomen. Verder is het perceel omzoomd met struikgewas.

Aan de achterzijde van de kerk ligt een stuk braakliggende grond. Voorheen werd deze grond gebruikt voor een moestuin. Rond 2020 is dit gebruik afgenomen en gestopt. Momenteel heeft het gras en struikgewas de ruimte om te groeien en wordt er geen onderhoud gepleegd aan het groen.

3.5.2 Nieuwe inrichting groen

De woningen aan de Dorpsstraat krijgen een privétuin met eigen berging. Tussen de kerk en de 6 woningen aan de Perenhof wordt een semi openbare tuin gerealiseerd. Deze komt in beheer bij een VVE. De tuin wordt hoogwaardig ingericht, waarbij een verwijzing naar een boomgaard wordt meegenomen. Door het beheer bij de VVE te leggen, blijft beter gewaarborgd dat deze tuin niet zal verharden.

Ten behoeve van het plan dienen een aantal bomen gekapt te worden welke op de erfgrans staan of daar waar een woning komt te staan. Elders in de semi openbare tuin worden deze gecompenseerd. Daarnaast wordt er een aantal nieuwe fruitbomen in deze tuin geplaatst. De 2 grote bomen ter hoogte van de kerk blijven behouden. Er zal ook een boom worden geplaatst tussen de balkons van de kerk en het kavel van Dorpsstraat 50, om inzicht te beperken. Verder worden er verschillende hagen met een hoogte van ca. 80 cm geplaatst:

- op de erfgrens tussen de planlokatie en de kavels aan de Dorpsstraat 38 en Dorpsstraat 32
- om de parkeerplaatsen aan beide zijde van de Perenhof.
- Langs het voet- /fietspad tussen de Dorpsstraat en de Perenhof.

Deze inrichting is vastgelegd in de omgevingsvergunning door middel van een inrichtingstekening. Hiermee wordt ook onnodig bomen kappen voorkomen.

4.2. Reclamant 2 ontvangstdatum zienswijze: 14 mei 2024

4.2.1 inhoud zienswijze

Hierbij vervalt mijn mail van hedenmorgen 07.39 uur

Geacht college van Burgemeester en wethouders

Hiermee wil ik uw aandacht vestigen op bovenstaand project.

Allereerst punten die voor ons van persoonlijk belang zijn:

1^e mijn pand is, zoals de meeste panden aan de Dorpsstraat, niet onderheid. Het is aannemelijk dat de aannemer tijdens

de bouwwerkzaamheden verzekerd is tegen schade welke ontstaat door de bouwwerkzaamheden, maar wie kan ik aansprakelijk

stellen tegen gevolgschade in de toekomst?

2^e volgens de mij bekende tekening wordt de lantaarnpaal op de Dorpsstraat verplaatst richting huisnr. 50, wat inhoud dat wij met

een aanhanger of caravan niet meer het pad tussen huisnr. 57 en nr. 69 uit kunnen draaien. Ik neem aan dat dit niet de bedoeling

kan zijn.

3^e het onttrekken van de parkeerplaatsen op het huidige kerkplein:

rond 1970 is het kerkplein voor de eerste maal geasfalteerd, dit is betaald door de gemeente Heerjansdam, met die voorwaarde dat

omwonende en bezoekers van deze parkeergelegenheid gebruik mogen maken. Dit is beaamt door een toenmalig lid van de

Gereformeerde Kerkenraad. Het was echter verboden voor vrachtverkeer hier te parkeren, foto's zijn hier het bewijs voor.

Nu maken klanten van mijn praktijk ook gebruik van deze parkeermogelijkheid, evenals bezoekers van de andere ondernemers die

aan de Dorpsstraat gevestigd zijn. Deze mogelijkheid is dus al meer dan 50 jaar aanwezig. Hoe gaat de gemeente deze

parkeerplaatsen compenseren?

Wat betreft het hele bouwplan:

1^e de twee-onder-een-kap woningen aan de Dorpsstraat staan veel te dicht op de Dorpsstraat gesitueerd, hierdoor zullen gevaarlijke

verkeerssituaties ontstaan. Denk hierbij aan slecht uitzicht vanuit de parkeerplaatsen naast de woningen en het uitrijden van het pad

vanuit het appartementencomplex.

2^e het is heel ongebruikelijk dat de hoofdentree van het appartementencomplex aan de achterzijde van het gebouw is gesitueerd,

daardoor is het voor hulpverleningsdiensten slecht bereikbaar.

3^e ook is het complex niet bereikbaar voor de autoladder van de brandweer, dit is volgens een brandweercommandant verplicht

bij een appartementencomplex i.v.m. afhijzen van personen. Ook is het complex niet bereikbaar voor b.v. verhuishagens wat op de

Dorpsstraat tot ernstige verkeershinder zal lijden. Ook is het ondenkbaar deze straat tijdens bouwwerkzaamheden af te sluiten.

Bij calamiteiten op het rangeercomplex (en dat is niet uit te sluiten) zijn de Dorpsstraat en de Sportlaan de enige vluchtroutes.

Ik ben van mening dat van dit "Schoenlepelproject" niemand blij wordt, de omwonende niet, die hun vrijheid kwijt zijn en waardevermindering van hun woning krijgen, als ook de toekomstige bewoners niet, omdat het project veel te dicht op elkaar wordt gerealiseerd.

De enige die erbij gebaat zijn is de projectontwikkelaar, de investeerders, de aannemer en niet te vergeten de gemeente Zwijndrecht, omdat het volgens uw ambtenaar extra belastinggeld oplevert.

Het is jammer dat dit kerkgebouw aan de gemeenschap wordt onttrokken, het zou heel mooi als cultureel centrum kunnen dienen, iets waarin Heerjansdam echt behoefte is.

Daarom vraag ik het college: "Bezint eer ge begint" en "Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald".

Ik wens U heel veel wijsheid met het nemen van uw besluit.

4.2.2 Gemeentelijke reactie

U geeft van de volgende punten aan dat deze voor u van persoonlijk belang zijn:

- 1. Schade naar aanleiding van het bouwplan*
- 2. Verkeershinder door verplaatsen lantaarnpaal*
- 3. Het verdwijnen van parkeerplaatsen op het perceel voor de kerk*

Daarnaast geeft u nog de volgende bezwaren aan:

- 4. Verkeershinder/verkeersveiligheid door de situering van de woningen aan de dorpsstraat.*
- 5. Bereikbaarheid van hulpdiensten*
- 6. Verkeershinder op de Dorpsstraat*
- 7. Er wordt te dicht op elkaar gebouwd.*

Voor de beantwoording van punt 1 wil ik u verwijzen naar paragraaf 3.4 'Planschade / schade door heiwerkzaamheden' van deze zienswijze nota. Voor punt 3 wil ik u verwijzen naar paragraaf 3.1 'Parkeren' en voor de punten 4, 5 en 6 verwijs ik u graag naar paragraaf 3.3 'Verkeersveiligheid Dorpsstraat' van deze zienswijze nota. En voor punt 7 verwijs ik u naar paragraaf 3.2 'Stedelijke onderbouwning'.

Voor wat betreft punt 2, er wordt inderdaad een lantaarnpaal aan de Dorpsstraat verplaatst en ook zoals u aangeeft in de richting van Dorpsstraat 50. Echter deze lantaarnpaal staat nu direct aan de straat, maar zal in de nieuwe situatie ca. 3 meter van de weg af worden geplaatst, ongeveer gelijk aan de voorgevel van de woningen. Hierdoor zal dit geen gevolgen hebben voor het in en uitrijden vanuit het pad tussen Dorpsstraat 57 en Dorpsstraat 69.

Aanvullend op punt 5 m.b.t. de entree van de appartementen. Door de nieuwe inrichting van het kerkgebouw komt de huidige hoofdentree te vervallen en zal dit een entree naar de bergingen worden. Met de verbouwing van de kerk zal duidelijk naar voor komen wat de nieuwe hoofdentree zal zijn.

Bij wegafsluitingen moet dit worden gemeld en worden overlegd met de gemeente en de veiligheidsregio. Dit is zo ook als voorwaarden opgenomen in de vergunning.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

De zienswijze ongegrond verklaren.

4.3. Reclamant 3

ontvangstdatum zienswijze: 13 mei 2024

4.3.1 inhoud zienswijze

Van :

Heerjansdam 13-05-2024



2995XS Heerjansdam

Aan :

Burgemeester en wethouders Zwijndrecht

Bezwaarschrift

Zwijndrecht

Betreft : Bezwaarschrift/zienswijze op bouwplannen Project Boomgaardkerk Dorpsstraat Heerjansdam

Geachte burgemeester en wethouders,

Hierbij dient ondergetekende zijn bezwaarschrift/zienswijze in naar aanleiding van de bouwplannen aan de Dorpsstraat Heerjansdam (project Boomgaardkerk).

Mijn bezwaar luidt als volgt:

Sinds enige tijd is gebleken dat er bouwplannen zijn om de Boomgaardkerk te verbouwen tot 5 appartementen, op het parkeerterrein voor de kerk 2 grote een gezin's(schuur)woningen en achter de kerk(zijde Perenhof) 6 starterwoningen te bouwen. Ik maak mij ernstige zorgen om deze bouwplannen gezien de grote hoeveelheid woningen op zo'n kleine ruimte. Ik ben in 2015 mijn woning in de perenhof betrokken met de wetenschap in een hele rustige wijk te gaan wonen. Mede doordat deze woningen 55plus woningen zijn. Tot op heden wonen wij in een straat waar rust de boventoon voert en ik en het merendeel van de bewoners daar zeer tevreden over zijn. We zijn in beginsel niet tegen bouwplannen betreffende de boomgaardkerk(5 appartementen) maar wel op de verdere plannen nl 8 extra huizen op een veel (te) kleine ruimte. Ik wil daarom ook namens de andere bewoners van de Perenhof spreken aangezien de vaak oudere bewoners de middelen en de weg niet kennen om een zienswijze in te dienen.

Onze vrees is nu dat alle rust en woonplezier gaat verdwijnen zodra de bouwplannen van project Boomgaardkerk doorgang vinden.

Onze grootste zorgen zijn de parkeerproblemen, extra verkeersdruk, de nieuwe weg die de helft van het voetpad naar de dorpsstraat vervangt en het wegvallen van het vrije uitzicht (nu uitzicht op de tuin van de Boomgaardkerk. Momenteel is er net genoeg parkeerruimte voor de bewoners van de Perenhof, maar helaas maken ook bewoners van de dorpsstraat gebruik van onze parkeerruimte waardoor bewoners Perenhof soms ergens buiten hun straat parkeerruimte moeten zoeken.(hetgeen voor mij en velen niet mogelijk is daar zij slecht ter been zijn).

Wanneer de bouwplannen doorgaan dan betekent dat er met het bouwen van 15 woningen en het verwijderen van de huidige parkeerplaatsen voor de kerk (+/- 10 auto's dagelijks) zeker 40 auto's extra geparkeerd moeten worden. De huidige parkeer situatie in de Perenhof is 22 parkeerplaatsen tegenover 36 woningen welke al niet toereikend is. Dit betekend dat er in de nieuwe situatie 64 auto's te plaatsen zijn met in de nieuwe situatie 34 gecreëerde parkeerplaatsen in de Perenhof. Dat wordt dus iedere dag vechten om een plekje. Dit is dan ook mijn grootste bezwaar. Het merendeel van de bewoners van de perenhof zijn slecht ter

been en kunnen niet 1, 2 of 3 straten verderop parkeren zoals de gemeente dat voor ogen heeft.

Verder worden er aan de noordzijde Perenhof parkeerplaatsen gemaakt (in de 34 plaatsen) welke een deel tegen de flat worden gerealiseerd volgens de plannen. Dat betekent voor de betreffend bewoners dag in dag uit veel overlast zoals startende auto's vlak naast hun bed, in de winter met draaiende motor en koplampen aan de ruiten krabben en in de zomer niet meer bij de voordeur kunnen zitten. Dit doen zij omdat het aan de achterzijde veel te warm is. Verder zullen de bewoners aan de noordzijde niet meer de rust hebben die ze gewend zijn wanneer in de 6 woningen daar gepland gezinnen komen te wonen. Ook zullen zij het uitzicht wat ze nu op de tuin hebben, moeten inruilen voor een huizenmuur van 9 meter hoog. Ook gaat de doorgang (voetpad) van de Perenhof naar de dorpstraat op de schop en wordt de helft (vanaf de dorpstraat) rijbaan. Dit wordt een gevaarlijke situatie voor de oudere bewoners van de perenhof die bv. met een rollator, rolstoel en met een wandelstok het dorp in willen om naar de dokter of de winkels te gaan. Tijdens de bouw van het project gaat dit pad dicht en moeten de ouderen via de appelgaard en de dorpstraat oostzijde naar het dorp lopen met hun rollator hetgeen voor hen onmogelijk is gezien de afstand en steile weg appelgaard. Verder zal al het groen rondom het project verdwijnen zonder garantie op terugplaatsing welke een doorn in het oog is van alle bewoners.

Ik verzoek u om met mijn/ons bezwaarschrift/zienswijze rekening te houden bij de definitieve vaststelling/goedkeuring bouwplannen Project Boomgaardkerk Dorpstraat Heerjansdam

4.3.2 Gemeentelijke reactie

U geeft als hoofdredenen in uw bezwaar aan de te veel woningen op de locatie en daarmee te weinig parkeerplaatsen en de aanpassing van het voetpad. Voor de beantwoording van uw zienswijze wil ik u voor deze punten verwijzen naar paragraaf 3.1 'Parkeren' en 3.2 'Stedenbouwkundige onderbouwing' van deze zienswijze nota.

Voor wat betreft de situering van de parkeerplaatsen ten noorden van de Perenhof merken wij nog op de situatie aan de zuid-oostzijde van de Perenhof een gelijke inrichting van parkeren kent als nu voorzien voor de noordzijde. Hoewel het natuurlijk fijner is geen parkeerplaats voor de deur te hebben merken we ook hier op de ruimte die we hebben, gezien de opgave die er ligt met betrekking tot woningnood, zo efficiënt mogelijk te moeten benutten.

U geeft ook aan dat uw vrije uitzicht zal verdwijnen. De nieuwe woningen aan de Perenhof zullen op een afstand van ca. 19 meter van de bestaande appartementen aan de Perenhof worden gebouwd. Wij zien dit als een aanvaardbare afstand tot elkaar. Het is in een stedelijke omgeving niet onredelijk om bebouwing mogelijk te maken op een afstand van woningen als hier aan de orde. Wij achten een bepaalde mate van schaduwwerking, gelet op de zeer beperkte effecten hiervan en de ligging binnen stedelijk gebied, acceptabel. In het geval van een binnenstedelijke ontwikkeling is minder snel dan bij een buitenstedelijke ontwikkeling sprake van een onevenredige schending van privacy en verlies van uitzicht. Enig verlies van privacy en uitzicht behoort daarmee tot het normale maatschappelijke risico wanneer, zoals in dit geval, wordt gebouwd in een omgeving met een hoge bebouwingsdichtheid. Bovendien bestaat er geen blijvend recht op vrij uitzicht, zoals eerder aangegeven in een uitspraak van de Raad van State.

Er bestaan bij u ook zorgen over de bereikbaarheid van het dorp voor de ouderen tijdens de bouwperiode wanneer het voetpad tussen de Dorpsstraat en Perenhof is afgesloten. De afstand en de steile weg zouden onmogelijk zijn voor mensen met een rollator. Wij betwisten dat deze afstand en omweg een probleem gaan vormen, maar mocht deze situatie voor serieuze problemen leiden heeft de aannemer eerder al eens aangegeven dat dan contact met hen kan worden opgenomen.

U refereert als laatste aan het verdwijnen van het groen zonder de garantie van terugplaatsing. Voor de beantwoording hiervan wil ik u verwijzen naar paragraaf 3.5 'Groenvoorzieningen'.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

De zienswijze ongegrond verklaren.

4.4 Reclamant 4a

ontvangstdatum zienswijze: 12 mei 2024

4.4.1 inhoud zienswijze

Bij deze alvast mijn voorlopige bezwaren tegen de bouwvergunning voor het adres :
Dorpsstraat 42 Heerjansdam.
Een van de komende dagen neemt mijn advocaat van ARAG ook contact met jullie op.

Bezwaar bouwplan Dorpsstraat 42 Heerjansdam
Dit bestaat uit 3 stukken.

1) ik vind dat de kerk en het kerkplein niet mogen worden verbouwd en bebouwd en dat de bestemming cultuur moet blijven.
Toen wij in 2019 ons huis kochten hebben wij gevraagd of de kerk ook zou worden verkocht (dan hadden we die gekocht) maar dat zou niet gebeuren anders dan alleen aan een ander kerkgenootschap.
De grond waar de kerk op is gebouwd is aan de kerk verkocht in 1953 met de verplichting om er alleen een kerk en bijgebouwen op te vestigen.
Zolang verkoper in leven was stond er een boete op het bouwen van iets anders.
In de koopakte staat nergens dat na overlijden de kerk zou mogen worden omgebouwd en de bedoeling van de verkoper was duidelijk : KERK
Bovendien is de kerk het enige gebouw in Heerjansdam waar je een betaalbare ruimte kunt huren voor een vergadering, activiteit of feestje waar je activiteiten voor kinderen kunt organiseren of koken voor eenzame ouderen en zelf voor je hapje en drankje kunt zorgen zonder op kosten te worden gejaagd of waar door anderen dan de PKN een kerkdienst kan worden gehouden.

Ook zitten er in de kerk vleermuizen en een gigantische kolonie bijen (beide beschermd).
Ik zou graag willen weten wat hiermee is gebeurd: zijn ze
a) verhuist naar de vleermuiskasten (waar hangen die eigenlijk?)
b) gewoon in de kerk blijven wonen ?
c) van verdriet overleden omdat ze gedwongen moesten verhuizen ?

Voor het kerkplein geldt dat het al jaren een openbare parkeerplaats is volgens een afspraak tussen de voormalige gemeente Heerjansdam en het toenmalige kerkbestuur (in ieder geval voor 1992 en voor zover we nu kunnen nagaan ergens tussen 1968 en 1970). De gemeente zou het kerkplein verharden en onderhouden maar dan mochten de buurtbewoners er op niet kerkdagen parkeren. Als dit zou worden bebouwd verdwijnen er 15 openbare parkeerplaatsen waaronder die van ons (wij mogen niet voor onze deur parkeren) en die van onze klanten, terwijl er al een gigantisch tekort aan parkeerplaatsen is in Heerjansdam. (volgens tellingen door de gemeente Zwijndrecht uit 2019 en 2023)
Volgens mij gaat de afspraak met de toenmalige gemeente Heerjansdam boven een bordje eigen terrein. Als er doordeweeks een begrafenis of bruiloft was vroeg de kerk ook altijd of wij ergens anders wilden parkeren i.p.v dat het ons werd opgedragen.

2) ik vind dat er geen kapvergunning mag worden verleend omdat alle bomen nog minstens 50 jaar meekunnen en de 2 grote esdoorns nog 50 tot 100 jaar.

3) Mochten de voorgaande punten (ook na beroep) worden genegeerd dan het volgende:

De bouwplannen zijn wel een beetje veel voor zo'n klein stukje grond. Plaats voor fatsoenlijke tuintjes of schuurtjes is er niet. I.v.m het tekort aan parkeerplaatsen moeten alle parkeerplaatsen (19 stuks) op eigen grond worden gebouwd. Hierbij is de verplichting aanwezig om voor elke parkeerplaats op eigen grond 0,2 openbare parkeerplaats aan te leggen voor bezoek e.d. Van de 19 parkeerplaatsen zijn er 4 (waarvan er 2 moeten worden verboden wegens gevaarlijk) voor de 2 woningen aan de Dorpsstraat. Hier hoort $0,8 = 1$ openbare parkeerplaats bij. Waar is die ?

Dan blijven er 15 parkeerplaatsen over voor 11 woningen. De starterswoningen aan de Perenhof kunnen alleen gekocht worden door 2-verdieners als ze een volledige hypotheek nodig hebben. Die werken grotendeels buiten Heerjansdam omdat hier geen werk is, dat zijn 12 parkeerplaatsen. Dan blijven er 3 parkeerplaatsen over voor de 5 appartementen in de verbouwde kerk. Tevens horen bij deze parkeerplekken 3 openbare parkeerplaatsen. Waar zijn die ?

Van de 15 parkeerplaatsen worden enkele deels op gemeentegrond gebouwd. Het argument dat de parkeerplaatsen na afloop van de bouw worden overgedragen aan de gemeente en die grond dus ruim gecompenseerd wordt slaat nergens op. Dit betekent dat de waarde van de huizen lager wordt en de opbrengst voor de gemeente lager, en dat de gemeente opdraait voor onderhoud waardoor de kosten hoger worden.

Ook is in deze bouwplannen geen rekening gehouden met de nieuwe provinciale eis van 2/3 woningen tot maximaal € 350.000 en al helemaal niet met 1/3 sociale woningbouw.

Door de bouwplannen aan de Dorpsstraatzijde ontstaan er levensgevaarlijke verkeerssituaties. De huizen staan gepland op 2 meter van van de straat. Dit betekent dat vrachtverkeer vanaf de appartementen in de kerk naar de Dorpsstraat niet kan zien wat er aan verkeer komt voor ze op de smalle dijk staan. (vrachtwagens kunnen niet keren en moeten dus achteruit de weg weer op) Ook geldt dat voor de parkeerplaatsen aan de kant van nummer 38 er nooit te zien is wat er van links komt, het is weliswaar eenrichtingsverkeer maar alleen voor motorvoertuigen. Er komen dagelijks een paar honderd fietsers, wielrenners, brommers, scooters, stepjes, scootmobielen etc. vanuit de richting Barendrecht over de Dorpsstraat evenals een enkele auto of motorfiets (volgens mij is niet aan alle routeplanners doorgegeven dat dit een eenrichtingsweg is. Volgens de gemeente komen er geen vrachtwagens over dit deel van de Dorpsstraat (ze hebben een jaar geleden een bord geplaatst dat het verboden is maar aan handhaving is nog nooit iets gedaan) en inderdaad is het aantal vrachtwagens omlaag gegaan naar ongeveer 20 per dag.

Ook rijdt er niemand harder dan 30 km per uur want dat is ook verboden (en ook nog nooit gehandhaafd. Bijna ieder voertuig (behalve scootmobielen) rijdt (veel) te hard. Dus aan die kant moet parkeren worden verboden.

Wij hebben maanden overlegd met de gemeente en de projectleider over o.a. de risico's voor de gezondheid van de bewoners van de Perenhof (benedenwoningen).

De nieuwe parkeerplaatsen komen voor een klein deel op gemeentegrond wat voor deze bewoners geen probleem is maar de bestaande openbare parkeerplaatsen verhuizen naar de overkant.

Ze komen dan op 1,80 meter van de gevel. De slaapkamer van de benedenwoningen is aan de kant van de weg terwijl de overloop van de 1^e verdieping ruim oversteekt.

Dit betekent dat men nooit meer een slaapkamerraam open kan zetten

Als oplossing kwamen wij met een (gratis) parkeervergunning voor de bewoners (1 per woning waar een auto is) zodat men zelf parkeerders kan aanspreken die met de uitlaat naar de woning toe parkeren. Gemeente zorgt voor een bordje, wij zouden dan voor stickers zorgen zodat een BOA direct kon zien of er terecht werd geparkeerd.

Dit werd afgeschoten door de gemeente want Zwijndrecht kent geen parkeervergunningen (en blijkbaar kan niemand binnen de gemeente verzinnen dat die kunnen worden ingevoerd en volgens mij zijn er in Zwijndrecht geen BOA's die weten waar Heerjansdam ligt)).

I.p.v. de 6 woningen zouden er 5 woningen met een plat dak komen (volgens de projectleider ongeveer dezelfde winst).

Ook dit werd afgeschoten door de gemeente want dan was niet gegarandeerd dat er in de toekomst niet verbouwd zou worden en zouden er grotere gezinnen kunnen gaan wonen en het dus geen starterswoningen blijven (van een kettlingbeding : mag in de toekomst niet worden uitgebreid

noch naar boven of beneden, noch naar voor of achter, noch naar links of rechts, heeft ook nog nooit iemand binnen de gemeente gehoord. Ook komt niemand op het idee dat een verbouwing vergunningplichtig is en dat je die kunt weigeren).

Ook het verdwijnen van het afgescheiden voetpad is voor de vele bewoners van de Perenhof die slecht ter been zijn heel gevaarlijk. Mijn vrouw heeft al diverse keren iemand van het voetpad opgeraapt. En ze willen graag zoveel mogelijk groen.

Deze 3 puntjes opgelost waren de bewoners van de Perenhof akkoord.

Voor de bouwplannen zelf geldt dat alle bouwvoorschriften die in 2019 en 2020 golden toen wij met onze woning bezig waren, op zijn minst opgerekt zijn.

Dit betreft in het laatste plan voornamelijk de hellingsgraad van het dak.

Dit paste in 2019 niet in de lintbebouwing van de dijk.

Ook neemt de bouw een deel van de lichtinval van ons huis weg. Wij hebben 1 klein raam in de westgevel en daar wordt de lichtinval een stuk kleiner door de bouw.

Van de appartementen krijgen wij een hoop inkijk in onze tuin via de ramen en de balkons terwijl er nu niemand inkijk heeft. Ook verwachten wij een hoop meer geluidsoverlast.

Tijdens de bouw komt volgens de plannen alle bouwverkeer (ook dat voor de Perenhof) direct langs onze zij- en achtertuin. Dat is 1,5 jaar elke ochtend vanaf 06.45 uur herrie, trillingen, stank, stof etc.

Door in- en uitrijdend verkeer zal een ontzettend gevaarlijke en onoverzichtelijke situatie ontstaan. Vrachtwagens kunnen niet keren en moeten dan achteruit terug de Dorpsstraat op. Als leveranciers en verhuishagens na de bouw de bocht al kunnen maken dan wordt dat voor grotere wagens een eindeloos voor- en achteruitsteken en op de terugweg nog veel vaker.

U weet wat een naar geluid vrachtwagens maken tijdens het achteruit rijden.

Al dat lawaai en die uitstoot direct naast onze woning.

Leveranciers en verhuishagens die de bocht niet krijgen worden op de Dorpsstraat stil gezet waardoor de weg geblokkeerd wordt en wij niet meer bij ons huis weg kunnen rijden.

Dit kan bij een verhuizing uren duren.

Ook zijn dan bepaalde huizen niet te bereiken en kan het enige openbaar vervoer een groot deel van het dorp niet bereiken en raakt de dienstregeling ernstig verstoord.

Nu komen er per dag hooguit 4 auto's direct langs het voetpad (1,80 meter breed) dat langs onze zij- en achtertuin loopt omdat alle verkeer van en naar de parkeerplaats lang de verst van ons af liggende gedeelte rijdt, na afronding van de bouw blijven wij als dank voor de ellende zitten met een weg direct langs onze zij- en achtertuin (mag dit überhaupt?) waardoor alle verkeer (en dat zijn er een stuk meer dan 4 per dag) de uitlaatgassen direct onze tuin in blaast waardoor stank en lawaai ontstaan.

Bovendien is de Dorpsstraat de enige van de 3 uitgaande wegen die bij een ramp op Kijfhoek niet eerst richting Kijfhoek gaat en deze moet dus vrij blijven.

Ook is het deel van de Dorpsstraat waar alle bouwverkeer over moet om de mogelijke bouwplaats te bereiken afgesloten voor alle vrachtverkeer om schade aan de aanliggende, voor het grootste deel niet onderheide huizen, te voorkomen.

Nu zou het nog zwaardere bouwverkeer hier wel langs mogen?

M.vr.gr.

4.4.2 Gemeentelijke reactie

We begrijpen dat er angst bestaat voor verlies van een voor bewoners vertrouwde situatie. Deze vrees is naar onze mening niet terecht. De wijze waarop de ontwikkeling wordt vormgegeven voldoet aan de eisen die een goede fysieke leefomgeving daaraan stelt. Voorts is het zo dat we niet ontkomen aan het ontwikkelen van nieuwe woonlocaties en het puur behouden van bestaande situaties terwijl er mogelijkheden bestaan woonruimte te realiseren, doet andere inwoners, namelijk die met een woonbehoefte, tekort.

Op grond waarvan we van mening zijn te voldoen aan de eisen die een fysiek goede leefomgeving stelt zullen we hieronder in gaan op de punten die door u zijn aangehaald:

- Behoud kerk als "kerk"

De huidige kavel waar de kerk op staat is in het bezit van een particulier organisatie. Aan wie deze organisatie het perceel met opstallen verkoopt of op welke wijze een eigenaar het onroerend goed wenst te gebruiken is niet aan de gemeente Zwijndrecht om te beoordelen.. Nederlandse wetgeving staat toe dat een ieder de mogelijkheid heeft om een aanvraag te doen om het gebruik van de betreffende kavel te wijzigen. Dit staat los van eventuele privaatrechtelijke rechten en verplichtingen zoals die kunnen voortvloeien uit in het verleden bij verkoop gemaakte afspraken. Het is aan de gemeente om de afweging te maken of men aan een aanvraag om wijziging van gebruik wil meewerken. Op basis van o.a. het beleid van het rijk, provincie en gemeente (raadsprogramma) en de toetsing van diverse milieuaspecten wordt gekeken of medewerking kan worden verleent aan een ontwerp-omgevingsvergunning. Volgens de gemeente Zwijndrecht voldoet onderliggende aanvraag omgevingsvergunning aan het beleid en de bijbehorende toetsing. Hoewel we begrijpen dat deze ontwikkeling voor u een verlies van de bestaande en door u gekoesterde situatie betekent wil dat niet zeggen dat deze wijziging van de bestaande situatie onaanvaardbaar is. Alle zorgvuldig uitgevoerde onderzoeken hebben ons doen concluderen dat met de nieuw beoogde situatie een goede fysieke leefomgeving blijft bestaan. Er is dan ook geen reden om hier geen medewerking aan te verlenen.

- Vleermuizen en bijen

Met betrekking tot uw vraag over de vleermuizen en kolonie bijen willen wij u graag verwijzen naar de diverse onderzoeken en rapportages met betrekking tot Flora&Fauna. Deze zijn te vinden op www.zwijndrecht.nl onder het kopje 'Ruimtelijke plannen' → 'Ontwerp Omgevingsvergunningen' → 'Dorpsstraat 42'.

Voor de onderwerpen 'Parkeren', 'Hoeveelheid woningen', 'Verkeersveiligheid Dorpsstraat' en 'kappen' in uw zienswijze willen wij u voor de beantwoording verwijzen naar paragraaf 3.1 'Parkeren', 3.2. 'Stedenbouwkundige onderbouw', 3.3 'Verkeersveiligheid Dorpsstraat' en 3.5 'Groenvoorzieningen'

van deze zienswijze nota. Met betrekking tot parkeren willen we nog opmerken dat in geval van behoefte aan invalide-parkeerplaatsen, deze altijd kunnen worden aangevraagd.

- *Eis m.b.t. sociale woningbouw*

U geeft aan dat de bouwplannen geen rekening houden met de nieuwe provinciale eis van 2/3 woningen tot maximaal € 350.000,- (ondertussen ligt deze grens op €390.000,- in 2023) en geheel niet aan de eis van 1/3 sociale woningbouw.

Voor die nieuwe stedelijke ontwikkelingen waarvoor voor 14 maart 2023 een overeenkomst met betrekking tot het kostenverhaal is aangegaan, geldt de regeling waar u op duidt, namelijk die uit paragraaf 7.3.8a 'wonen' van de Zuid-Hollandse omgevingsverordening, niet. Een dergelijke overeenkomst met betrekking tot deze ontwikkeling is op 21 september 2022 gesloten.

Verder is in de Nationale Woon- en Bouwagenda en het Programma Woningbouw opgenomen dat we op nationale, provinciale en regionale schaal 2/3 betaalbaar bouwen, waarvan de helft (1/3) door corporaties (sociale huur en middenhuur) en circa 40% in het middensegment. Daarnaast zijn afspraken gemaakt gericht op een evenwichtige balans in de voorraad per gemeente. Er is afgesproken dat alle gemeenten met nieuwbouw toewerken naar 30% sociale huurwoningen in de bestaande voorraad.

In 2020 had 76% van de woningvoorraad in Zwijndrecht een WOZ-waarde lager dan €325.000, tegenover 57% in heel Nederland. Ruim drie kwart van de huidige woningvoorraad in Zwijndrecht is dus al 'betaalbaar'.

Het aandeel corporatiebezit in de voorraad bedraagt 37%. Dit is meer dan in de andere Drechtstedengemeenten en ook meer dan gebruikelijk is voor een middelgrote gemeente in stedelijk gebied. Hiermee voldoet de gemeente Zwijndrecht aan minimaal 1/3 sociale woningbouw in de bestaande woningvoorraad en voldoen we met 76% ruim aan de hoeveelheid betaalbare woningen.

- *Bouwvoorschriften, lichtinval en inkijk.*

U geeft aan dat de bouwvoorschriften die in 2019 en 2020 golden op zijn minst zijn opgerekt. U maakt hierbij een vergelijking met het bouwplan dat u toentertijd heeft voorgelegd aan de gemeente. De voorschriften zijn in de afgelopen 5 jaar niet dusdanig veranderd dat men kan spreken van grote wijzigingen. Echter het door u ingediende ontwerp komt m.b.t. zijn verschijningsvorm niet overeen met het plan voor Dorpsstraat 42 en is daarmee niet vergelijkbaar.

U geeft zelf aan dat met de bouw de lichtinval in 1 klein raam in de westgevel een stuk kleiner wordt, Echter staat de dichtstbijzijnde aanbouw van 1 laag op ca. 9,5 meter afstand van deze westgevel en ligt de woning van 2 lagen met kap op ca. 12,5 meter van deze westgevel af. Uit een zonnestudie blijkt dat het raam in uw westgevel als gevolg van de nieuwbouwplannen schaduw krijgt op de volgende momenten:

21 mrt/21 okt.: van 18.15 uur en 19.15 uur (vanaf dan gaat de zon onder)

21 juli: van 18.25 uur tot 20.25 uur (dan verdwijnt de schaduw weer uit het raam)

21 dec.: de zon gaat onder voordat de schaduw de gevel bereikt.

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. 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. In dit geval is er maar beperkt schaduw aanwezig op het kozijn, nooit meer dan 2 uur per dag. Hiermee kan geconcludeerd worden dat het plan de norm van TNO in geen geval benaderd.

Inkijk appartementen

Zoals ook door de Raad van State in haar uitspraak van 16 maart 2022 ECLI: RVS: 2022:761 aangegeven kan er bij een locatie gelegen in binnenstedelijk gebied, met een dichte bebouwing niet gegarandeerd worden dat er geen inkijk en verlies van privacy zal optreden bij een ontwikkeling. Door de schaarste in ruimte ontkomen we als gemeente niet aan het maken van goede afwegingen. Het is hierbij soms geven en nemen voor de bestaande bewoners. .

Overigens ziet het al dan niet mogen plaatsen van een zijraam op privaatrecht en niet op bouwrecht. Vanuit het privaatrecht wordt een minimale eis van 2 meter aangehouden uit de perceelsgrens van de burens. Wordt hieraan niet voldaan dan is het onderwerp van een civiel geschil. Aan deze eis wordt in dit plan vanuit het adres van de indiener van de zienswijze ruim voldaan.

- Kijfhoek

Iedere voorgenomen ontwikkeling wordt voorgelegd aan de Veiligheidsregio. Zowel in aanleg als in uiteindelijke situatie voldoet het plan aan de veiligheidsnormen.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

De zienswijze ongegrond verklaren.

4.5 Reclamant 4b

ontvangstdatum zienswijze: 15 mei 2024 / 4 juni 2024

4.5.1.1 Pro forma zienswijze (15 mei 2024)

Geachte heer, mevrouw,

Op basis van zijn rechtsbijstandverzekering heeft de heer [REDACTED] wonende aan de [REDACTED] te (2995 XH) Heerjansdam, zich tot mij gewend met het verzoek om hem bij te staan ter zake het navolgende. Hierna duid ik mijn cliënt aan als belanghebbende.

Van 5 april 2024 tot en met 15 mei 2024 ligt de ontwerp-omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van woningen aan de locatie Dorpsstraat 42 te Heerjansdam ter inzage ten behoeve van het indienen van zienswijzen.

Uit de officiële publicatie, die als bijlage bij dit bericht is gevoegd, maak ik op dat de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is verklaard op deze ruimtelijke ontwikkeling.

Mijn cliënt woont naast de planlocatie en heeft vanuit zijn woning direct zicht op dit gebied. Hij bevindt zich op die manier binnen de invloedssfeer van de voorziene planologische ontwikkelingen wat betreft af- en aanrijdend verkeer, woongeluiden, aantasting van zichtlijnen, inkijk in de woning waar dat heden nog niet het geval is, enzovoorts.

Daarmee is hij aan te merken als wettelijk belanghebbende in de zin van artikel 1:2, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Namens belanghebbende wens ik inhoudelijk te reageren op het genoemde ontwerp omdat zijn woonbelangen worden benadeeld indien deze ontwerpomgevingsvergunning ongewijzigd wordt vastgesteld, zelfs ook wanneer hij niet per definitie tegen woningbouw is.

Ik verzoek uw college mij daartoe een nadere termijn te geven voor het indienen van zienswijzen alsmede de verdere correspondentie aangaande deze procedure aan mij te richten en daarbij – wellicht ten overvloede gemeld – ons dossiernummer te vermelden.

4.5.1.2 inhoud zienswijze (4 juni 2024)

Geachte heer, mevrouw,

Conform de aanwijzing in uw brief van 23 mei 2024 reageer ik thans inhoudelijk op de ontwerp-omgevingsvergunning voor de bouw van nieuwe woningen op de locatie aan de Dorpsstraat 42 te Heerjansdam.

In deze procedure treed ik op als de gemachtigde van de heer [REDACTED] wonende aan de [REDACTED] Heerjansdam. Hierna duid ik mijn cliënt aan als belanghebbende.

Als bekend, heeft belanghebbende onlangs op eigen titel al zienswijzen aangevoerd tegen de voornoemde ontwerpomgevingsvergunning. Onderstaande zienswijzen kunnen gevoegd worden behandeld.

Parkeerbehoefte

Als bekend, wordt de huidige bestemming voor het onderhavige perceel omgezet van 'maatschappelijk' als bedoeld in artikel 8.1 en verder van het bestemmingsplan "Heerjansdam en bedrijventerrein Gors" naar een woonbestemming. Geen onderwerp van geschil hoeft te zijn dat de voormalige Boomgaardkerk passend is geweest binnen die bestemming.

Met het veranderen van de bestemming en het geven van een nieuwe invulling aan het perceel verandert de parkeerbehoefte aanmerkelijk en het is aan het bevoegd gezag om te beoordelen of die gebruikswijziging van het perceel nog valt aan te merken als een goede invulling van de leefomgeving. In ieder geval betekent het dat de belangen van omwonenden niet nodeloos worden geschaad als gevolg van een gebruikswijziging.

Ten aanzien van de parkeerbehoefte als gevolg van die gebruikswijziging naar een woonbestemming moet daarentegen worden gesteld dat de parkeerbehoefte op onjuiste afwegingen vastgesteld.

Weliswaar onderkent uw college dat de woonfunctie zal leiden tot een toename van de parkeerdruk, maar de parkeerbehoefte onder de voormalige maatschappelijke is aanmerkelijk geringer gebleken dan in de ruimtelijke onderbouwing is verwoord.¹ Ten onrechte wordt namelijk gesteld dat voor de kerkelijke functie geen parkeerbehoefte kon worden berekend.

Echter, met inachtneming van de kencijfers wonen, werken en voorzieningen van het CROW moet worden geoordeeld dat die behoefte voor het betreffende gebied, namelijk 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom' wel kan worden bepaald.² Vermoedelijk hebben circa honderd mensen een zitplaats hebben kunnen vinden waarmee de parkeerbehoefte dan wel de verkeersaantrekkende werking in maximale vorm op circa twintig voertuigen is uitgekomen. Het gaat dan om een maximale behoefte van 0,2 parkeerplaats per zitplaats in het kerkgebouw zelf. Dat is overigens min of meer in lijn met de waarneming die belanghebbende zelf als naaste buur van de kerk heeft geconstateerd bij diensten in de kerk.

Volgens de parkeerkencijfers voor moet voor 'woningen tussen/hoek' in het onderhavige gebied van 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom' worden uitgegaan van maximaal 2,3 parkeerplaatsen per woning. Dit levert voor acht te realiseren woningen een parkeerbehoefte op van ruim achttien parkeerplaatsen met daarbij voor de vijf voorziene woningen in de categorie 'koop – etage – goedkoop' een maximale parkeerbehoefte op van twee parkeerplaatsen per woning en derhalve tien parkeerplaatsen. De totale behoefte aan parkeervoorzieningen is daarmee toegenomen tot 28 tot 29 parkeerplaatsen en wijkt daarmee significant af van de berekening die aan de ruimtelijke onderbouwing op bladzijde 25-26 ten grondslag is gelegd.

Daar voeg ik aan toe dat de parkeerbehoefte in de praktijk vooral rondom huwelijken en uitvaartdiensten een rol speelde en op het parkeerterrein zelf kon worden opgevangen. Dit terrein heeft daarnaast als een vorm van dubbelfunctie gediend voor bewonersparkeren die bij een dienst in de Boomgaardkerk werden verzocht om tijdelijk hun voertuig elders te parkeren. Dit dubbelgebruik zal thans komen te vervallen en waar dit bij de onderhavige parkeerbehoefte ten behoeve van de nieuwe functie niet is meegenomen.

Belanghebbende heeft vastgesteld dat de enige alternatieve parkeerlocatie van betekenis op ruim driehonderd meter afstand is gelegen bij het zogeheten IJsbaanpad. Voor een woonfunctie kan dat ingevolge vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van Stat niet als een acceptabele loopafstand worden aangemerkt.³ Met inachtneming van de normen of richtlijnen van het CROW geldt voor een woonfunctie honderd meter als een acceptabele loopafstand voor bewoners en tweehonderd meter voor bezoekers. Aangezien de gemeente Zwijndrecht in ieder geval voor Heerjansdam niet beschikt over eigen beleidsregels voor parkeren moet dan ook van de normering uit de rechtspraak worden uitgegaan.

In ieder geval geldt dat het huidige parkeerterrein zal verdwijnen ten behoeve van de realisatie van enkele van die nieuwe woningen waardoor parkeervoorzieningen zullen verdwijnen.

¹ Paragraaf 5.3.2. en de bijbehorende tabel in het bijzonder.

² Bladzijde 90, uitg. Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen.

³ Bijv. uitspraak 16 juni 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1259, r.o. 3.3. en verder.

Met inachtneming van de realisatie van vijftien parkeerplaatsen op basis van het planvoornemen moet worden vastgesteld dat de parkeerdruk als gevolg van de wijziging van de bestemming aan de Dorpsstraat 42 in de omgeving toeneemt zonder dat alternatieve voorzieningen voor parkeren zijn betrokken. Het maakt vervolgens dat de ruimtelijke onderbouwning om toepassing te kunnen geven aan artikel 2.12, eerste lid, sub a., onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in deze niet van dien aard is om te kunnen spreken van een goede ruimtelijke ordening.

Namens belanghebbende stel ik vast dat voor het onderhavige bouwplan niet kan worden voldaan aan de parkeernorm en daarmee de omgevingsvergunning voor herziening in aanmerking dient te komen.

Wegbestemmen verkeersfunctie

Thans is het perceel waar de nieuwbouwplannen betrekking op hebben, mede voorzien van een verkeersbestemming. Daartoe verwijs ik u wellicht ten overvloede naar artikel 12 van het voornoemde bestemmingsplan. Die bestemming is ingevuld door de aanwezigheid van een voetpad. Uit de tekeningen die aan de ontwerpomgevingsvergunning ten grondslag zijn gelegd, blijkt dat het pad dat de verbinding vormt tussen de Dorpsstraat en het Perenhof, zal verdwijnen. Dat is zoals de situatieschets op bladzijde 10 van 28 moet worden opgevat, mede bij afwezigheid van een concrete plattegrond. Er blijkt daarbij niet te worden voorzien in een alternatieve, openbaar toegankelijke route voor passanten.

Dit is ruimtelijk gezien een ongewenste ontwikkeling voor omwonenden, maar in de ruimtelijke onderbouwning die aan het voornoemde ontwerp van de omgevingsvergunning ten grondslag is gelegd blijkt daar geen rekening mee te zijn gehouden.

Het bovenstaande vormt daarmee eveneens reden tot een herziening van de bouwplannen. Reden waarom ik uw college beleeft, maar ook dringend verzoek om deze omstandigheden te betrekken in de verdere besluitvorming.

In afwachting van uw verdere berichtgeving.

Hoogachtend,

4.5.2 Gemeentelijke reactie

Zoals u al aangeeft in uw pro forma zienswijze, is uw client belanghebbende. Er bestaat met de gemeente dan ook geen discussie of uw client belanghebbende is, dat is hij/zij zeker.

In uw inhoudelijke zienswijze geeft u aan dat uw client op eigen titel al zienswijzen heeft aangevoerd. Deze zienswijzen worden in paragraaf 4.4 behandeld.

- Parkeerbehoefte

U geeft aan dat in paragraaf 5.3.2 van de ruimtelijke onderbouwning onterecht wordt gesteld dat voor de kerkelijke functie geen parkeerbehoefte kon worden berekend. Dit zien wij niet terug in de betreffende paragraaf. Als het gaat over de verkeersaantrekkende werking van het plan, gaat het hierbij om de capaciteit van de weg. In dit geval wordt dat hier verdeeld over de Dorpsstraat en de Perenhof en de daaraan grenzende wegen. De extra belasting op deze 2 wegen is beperkt zoals tabel 1 in paragraaf 5.3.2 van de ruimtelijke onderbouwning aangeeft en hiermee wordt dan ook geen belemmering verwacht voor de verkeersafwikkeling. Dit staat nog los van wat de huidige kerk aan verkeersaantrekkende werking heeft.

Met betrekking tot parkeren / parkeerbehoefte wil ik u verwijzen naar paragraaf 3.1 van deze zienswijzennota. Daarbij nogmaals aangegeven dat Gemeente Zwijndrecht in 2021 een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan heeft vastgesteld en dat aan de hand daarvan de parkeerberekeningen kunnen worden gemaakt.

Met betrekking tot een alternatieve parkeerlocatie is de vraag wat u bedoelt met een 'parkeerlocatie van betekenis'. Binnen 100 meter van de locatie is een kleine parkeerplaats met ca. 15 plaatsen aanwezig (t.h.v. Molenweg 8 'Dorpskerk'). En direct rondom de kerk vindt men aan de Manning en Kromme Nering respectievelijk 15 en 50 parkeerplaatsen. Allen binnen 200 meter van de locatie.

Overigens is het zo dat hoewel er door omwonende gebruik kon worden gemaakt van parkeerplaatsen bij de kerk hierdoor geen rechten zijn ontstaan met betrekking tot die parkeerplaatsen. Het niet meenemen van deze parkeerplaatsen in de berekening van reeds bestaande parkeergelegenheid is dan ook legitiem. De nieuwe ontwikkeling voorziet tevens in het realiseren van de met de ontwikkeling toe te nemen parkeerbehoefte. Het oplossen van een reeds bestaande parkeerbehoefte kan niet worden verwacht van de ontwikkelaar.

- Wegbestemmen verkeersfunctie.

U geeft aan dat de huidige openbaar toegankelijke route van de Dorpsstraat naar de Perenhof met dit plan zou verdwijnen. Echter blijft deze gewoon behouden. In de huidige situatie gaat het om een voet- / fietspad welke vanaf de Dorpsstraat is afgezet met paaltjes als afscheiding met de parkeerplaats en ter hoogte van de kerk aan beide zijden is voorzien van struikgewas. Dit voet- / fietspad is niet voorzien van een voetgangersbord o.i.d., maar heeft hier wel de kenmerken van en kan dus als zodanig worden gezien.



Figuur 4: Pagina 10 uit de onderbouwing, 31 bij met als paarse lijn de opnieuw ingerichte route.



Figuur 5: Inrichtingstekening (bijlage Omgevingsvergunning)

In de nieuwe situatie zal vanaf de Perenhof op de zelfde locatie een voet- / fietspad starten welk ter hoogte van de kerk zal overgaan naar een openbare weg welke eindigt op de Dorpsstraat. Dit laatste gedeelte waar de auto ook nog toegang heeft zal het wegdek in 2 verschillende materialen worden uitgevoerd zodat uit de bestrating duidelijk is op te maken, dat voetgangers hier ook deel uit maken van het verkeer. Een en ander zoals ook al omschreven in paragraaf 3.3.5 van deze Zienswijzennota.

Daarnaast heeft ook de inrichtingstekening ter inzage gelegen (bijlage 31. (inrichting) InfraHolland_WE-020_231206a_Inrichting_Boomgaardhof.pdf) (zie figuur 5). Ook hierin is de openbaar toegankelijke route zichtbaar.

Met het niet verdwijnen van deze route is logischerwijs daarom in de onderbouwing niet opgenomen dat deze openbaar toegankelijke route zal verdwijnen.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

De zienswijze ongegrond verklaren.

OPEN BRIEF AAN DE GEMEENTE ZWIJNDRECHT

De gemeente Zwijndrecht heeft als leus : bouwen aan vertrouwen.

Dit is echter maar heel beperkt want zodra iemand het woord bouwen laat vallen laat de gemeente de rest vallen.

Diegene die met de bouwplannen komt, zeg maar projectontwikkelaar, wordt op een troon gehesen en het gehele gemeentelijke apparaat wordt in zijn dienst gesteld. Zijn woord is waarheid (wet) en iedereen die iets anders beweert heeft het mis of is een leugenaar totdat ze het kunnen bewijzen.

Mensen die iets tegen de plannen hebben zijn lastig en worden tegengewerkt. Als je de gemeente belt met een vraag is diegene die je probeert te bereiken niet aanwezig, maar geen nood ze kunnen een terugbel verzoek neerleggen en dan wordt je binnen 5 werkdagen teruggebeld. Als je een week later weer belt met het verzoek met diegene te spreken omdat je niet teruggebeld bent, gebeurt er hetzelfde. Zelfs als je een direct nummer van iemand bij de gemeente hebt wordt de telefoon na 1 keer rinkelen opgenomen door een telefoniste met deze mededeling. Als je later een mail stuurt en om opheldering vraagt krijg je als antwoord dat je geen antwoord krijgt maar dat het bij de griffie ligt en dat er later een gezamenlijk antwoord volgt.

Als je vraagt of een specifiek iemand bij een vergadering van verontrustte buurtbewoners kan komen kan dit alleen overdag want om 4 uur houdt ze op en dus moet iedereen maar vrij nemen. Als de projectontwikkelaar datzelfde doet kan het tot midden in de nacht.

Bijna alles wat de projectontwikkelaar vraagt is mogelijk, ook een heleboel wat aan een particulier wordt geweigerd.

Wij mogen niet voor onze woning parkeren want dat is een voortuin (is al sinds de bouw van het pand in gebruik als parkeerplaats en volledig betegeld) bovendien hebben wij een garage (is al in 2008 met vergunning omgebouwd tot kantoor) en daar kunnen we parkeren (dan blokkeert de geparkeerde auto de hele stoep). Een Amsterdammertje wat gigantisch in de weg staat mag niet worden verwijderd want het staat op gemeentegrond. Als ik uitleg dat die grond van ons is weet de ambtenaar pijlsnel om te schakelen naar het is een openbare weg en wij bepalen de inrichting van de openbare weg en u niet.

Op mijn vraag of hij weet waar Heerjansdam ligt is het antwoord : wel ongeveer.

Op de vraag of hij wel eens ter plekke is geweest is het (eerlijke) antwoord : nee, maar hij kent de situatie op zijn duimpje via Google en bovendien als het paaltje weg gaat zal Jan en alleman daar parkeren (in onze "voortuin") en bovendien is het te gevaarlijk.

In het bouwplan komen er parkeerplaatsen op een veel gevaarlijker punt maar dat is niet gevaarlijk volgens de gemeente.

De projectontwikkelaar biedt aan dit probleem op te lossen als ik mijn bezwaren intrek waarvoor ik hartelijk bedank omdat ik op dat moment nog iets vertrouwen in de gemeente heb.

Als wij het hebben over vrachtverkeer in de straat (door de gemeente verboden omdat er verzakkingen optreden) krijgen we als antwoord dat er geen vrachtverkeer door onze straat komt want de gemeente heeft een bord verboden voor vrachtverkeer geplaatst.

Als wij het hebben over scheuren door de straat is het antwoord dat dit niet zo is want er staan bordjes 30 km. Handhavers hebben wij nog nooit gezien.

Dat de projectontwikkelaar parkeerplaatsen aanlegt op een klein stukje gemeentegrond maar het grootste deel op eigen grond is geen probleem want alle parkeerplaatsen worden overgedragen aan de gemeente dus dan hebben ze de grond terug.

Zo is het dus niet. De grond wordt overgedragen aan de gemeente zodat die opdraait voor het onderhoud ipv de nieuwe bewoners.

De gemeente vindt dat de bewoners moeten kunnen participeren maar volgens de projectontwikkelaar, en dus de gemeente, betekent dat dat hij ons tot in den treure uitlegt wat hij wil gaan doen maar dat wij verder niets in te brengen hebben.

Zelfs als wij met de projectontwikkelaar een alternatief uitdenken voor een deel van het plan wordt dat door de gemeente getorpedeerd omdat ze geen parkeervergunning willen afgeven en geen platte daken willen want dan is uitbreiding later mogelijk.
Als of de gemeente dan wel meewerkt.

Als daarentegen een bewoner plannen indient voor een verbouwing wordt hij (zo voelt het althans) verplicht tot allerlei onnodige voorschriften en behoorlijk tegengewerkt.

Dit voldoet niet aan de voorschriften, dat ziet er niet uit, die wand moet eiken, die kleur moet anders, die woning mag niet L-vormig, etc. etc.

Ander voorbeeld over bouwen aan vertrouwen : ik heb de gemeente 3 keer gebeld dat er 2 dode bomen staan op de hoek van de straat. Na de 3^e keer kreeg ik een mail waarin stond dat het probleem bekend was en dat er in het najaar actie zou worden ondernomen.

Nou heb ik de mail nog eens nagekeken en er stond helaas geen jaar vermeld maar de bomen staan er nog steeds en er vallen onderdelen af.

Ander voorbeeld : de gemeente huurt mensen in die het gras en onkruid op het voetpad naast onze tuin wegmaaien. Daarna komt er iemand met een bladblazer die alle afval onze tuin in blaast ipv op te ruimen.

Als de gemeente bomen wil planten zouden veel mensen het op prijs stellen als er in de omgeving waar mensen moeten komen zoals woningen, sportverenigingen, zwembad etc geen bomen met zwaar allergene pollen zouden komen (oa berken, ceders, hazelaars en de rest kent de gemeentelijke groenvoorziening wel).

Achter het oude gemeentehuis van Heerjansdam is een plekje aan het Waaltje waar mensen een bootje of paddle board oid te water kunnen laten. Daar zitten/liggen ook vaak karpervissers. Deze mensen zijn meestal te beroerd om de hengels uit het water te halen (loop maar naar de ijsbaan daar kun je ook het water in. Dat is een halve kilometer met een boot). Ook poepen ze vaak zonder de droppen op te ruimen. Hierover is al vaker geklaagd en dan was het antwoord dat ze er in de week verschillende keren waren langsgereken maar niets hadden geconstateerd.

Nog al wadies want die vissers liggen er na kantooruren en voornamelijk in het weekend.

Kan hier niet simpel een visverbod en kampeerverbod worden ingesteld en dat er dan iemand komt controleren als wij bellen dat het weer raak is?

Ik kwam op 2 plaatsen enthousiaste mensen tegen die namens de gemeente wilden weten wat ik van bouwen aan vertrouwen vond en ik durfde niet met ze te gaan discussiëren omdat ik bang was dat ik dan heel erg boos zou worden.

Ik ben er inmiddels achter dat er in Zwijndrecht geen ombudsman is en bied u hierbij aan om dat parttime onbezoldigd te gaan doen. Hierbij is de voorwaarde dat ik de contactgegevens krijg van diegenen die op een bepaald gebied verantwoordelijk zijn en dat ik die mensen dan ook mag aanspreken als er niets gedaan wordt.

Ik ga er van uit dat deze openbare aanklacht tot niets goeds leidt maar het lucht wel een beetje op.

4.6.2 Gemeentelijke reactie

Zienswijze op 22 mei ingediend. 6 dagen na sluitingstermijn voor het indienen van een zienswijze en daarmee niet ontvankelijk.

Aanklacht m.b.t. tot bouwen aan vertrouwen en niet zozeer een zienswijze op het bouwplan, ondanks een aantal verwijzingen hieraan.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze is te laat ingediend en daarmee niet ontvankelijk.

4.7 Reclamant 5 **ontvangstdatum zienswijze: 15 mei 2024 / 11 juni 2024**
4.7.1.1 Pro forma zienswijze (15 mei 2024)

Heerjansdam, 15 mei 2024

Gemeente Zwijndrecht
Postbus 15
3330 AA Zwijndrecht



2995 XS Heerjansdam

Betreft: Pro Forma Bezwaar

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stel ik pro – forma bezwaar in met betrekking tot ontwerp – omgevingsvergunning, voor het bouwen van dertien woningen op het perceel Dorpsstraat 42 te Heerjansdam, nummer Z2023 – 00000376.

Ik kan mij niet verenigen met het ontwerp – omgevingsvergunning.

Ik verzoek u mij een termijn te verlenen voor indienen van nadere beroepsgronden.

Hoogachtend,

4.7.1.2 inhoud zienswijze
Er is geen inhoudelijke zienswijze ontvangen.

4.7.2 Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van het ingezonden pro forma zienswijze, is op 27 mei 2024 een brief aan reclamant verzonden met het verzoek om binnen 2 weken het pro forma zienswijze te voorzien van aanvullende argumenten. Er is geen inhoudelijke zienswijze ingediend binnen de gestelde termijn. Hiermee wordt deze zienswijze niet ontvankelijk verklaard.

Conclusie

Niet ontvankelijk.

4.8 Reclamant 6

ontvangstdatum zienswijze: 9 mei 2024

4.8.1 inhoud zienswijze

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 9 mei 2024 14:15
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Bouwplannen Perenhof Heerjansdam

Geachte mevr. [REDACTED]

De bouwplannen voor Dorpstraat en Perenhof zijn niet meer te stoppen en de mensen begrijpen ook wel dat er iets moet gebeuren, de tuin kerk wordt een wildernis en denk dat de kerk er ook niet op vooruit gaat als er niets mee gebeurt. Waar we alleen erg bang voor zijn dat al het bouwverkeer toch door de Perenhof moet, Dorpstraat is niet haalbaar, maar door bouw hoek Dorpstraat van 4 huizen zijn er al huizen in de flat die scheuren hebben opgelopen, dus wat gaat er gebeuren? Maar goed dat is afwachten. Nu weet ik dat de gemeente raad is gekozen door de inwoners en dat ze er ook zijn voor de inwoners dus ik heb een verzoek en dit is uit naam van heel veel mensen in de flat, we zijn bijna allemaal op leeftijd, ik heb geen auto maar er zijn mensen die een hard hoofd hebben in het parkeerprobleem wat we gaan krijgen, er staan nu al veel auto,s van mensen die aan de Dorpstraat wonen, die garages en opritten hebben en plaats voor de garage. Bekend is dat de Perenhof een doodlopende straat is. Het verzoek om een bord bij ingang Perenhof , stapvoets rijden of 20 km. En auto,s niet parkeren met uitlaat naar de huizen toe omdat daar de slaapkamers zijn, veel mensen slapen graag met het raam een stukje open wat ook gezond is. Dat is toch niet teveel gevraagd aan onze gemeente? Dan gaat er nogal wat groen verdwijnen en hopen dat er veel terug komt, ook gezond toch?

Hoop dat onze gemeente toch een beetje met ons mee gaat met dit kleine wensen lijstje.

Vriendelijke groet van een bezorgde bewoonster.

[REDACTED]

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows

4.8.2 Gemeentelijke reactie

U geeft als één van de hoofdredenen in uw zienswijze aan het bouwverkeer waarvan u vreest dat deze toch door de Perenhof moet. Daarnaast heeft u het over mogelijke schade aan de panden door de bouw en over de parkeerproblematiek. Ook hoopt u dat er weer voldoende groen terug komt in de omgeving.

Voor de beantwoording van uw zienswijze wil ik u verwijzen naar paragraaf 3.1 'Parkeren', 3.3 'Verkeersveiligheid Dorpsstraat', 3.4 'Planschade / Schade door heiwerkzaamheden' en 3.5 'Groenvoorzieningen' van deze zienswijze nota.

Conclusie

De ingebrachte zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

De zienswijze ongegrond verklaren.

5. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN OMGEVINGSVERGUNNING

Naast de eventuele wijzigingen van de omgevingsvergunning naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, acht de gemeente het noodzakelijk de omgevingsvergunning op een aantal ondergeschikte onderdelen aan te passen en aan te vullen. Hieronder worden, naast de wijzigingen voortvloeiend uit de ingediende zienswijzen, ook alle overige wijzigingen en aanvullingen beschreven.

5.1 Wijzigingen Ruimtelijke onderbouwing

Allereerst merkt de gemeente op dat hieronder niet alle detailwijzigingen zijn genoemd, zoals kennelijke verschrijvingen, kleine aanvullingen en grammaticale wijzigingen voor zover niet van wezenlijk belang voor de inhoud.

Betreft	Toelichting
Hoofdstuk 1, 1 ^e alinea en 2.1.2	Benoemen bestemmingsplan 'Heerjansdam en bedrijventerrein Gors; , onherroepelijk per 20-06-2023. Dit bestemmingsplan is voor deze locatie gelijk aan het benoemde plan 'Heerjansdam – Gors' (08-04-2014) en heeft verder geen invloed op de afgegeven vergunning.
2.1.2	Benoemen bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied'.
3.3	Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan als beleidsstuk opnemen.
5.1.2	'Drie woningen' aanpassen naar 'twee woningen'.
5.2.2	Door de omgevingsdienst Haaglanden is een ontheffing m.b.t. Flora en fauna afgegeven. Melding hiervan wordt opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing.
5.3.2	Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan als beleidsstuk opnemen en de daarin opgenomen aan te houden parkeernorm. Hier is bij de berekening van de parkeerplaatsen al rekening mee gehouden en dient ter verduidelijking van deze paragraaf.
5.3.2 Parkeren	'zestien extra parkeerplaatsen' vervangen door 'negentien extra parkeerplaatsen' zoals verderop in paragraaf in de tabel is aangegeven.
5.3.2 Parkeren	Tabel met aantal benodigde parkeerplaatsen volgens parkeernorm GVVP/CROW opnemen ter verduidelijking.
Bijlage	Zonnestudie Dorpsstraat 50 toegevoegd.