

Nota van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen bestemmingsplan 'Helenadal 34', behorende bij besluit van [datum]

Het ontwerpbestemmingsplan 'Helenadal 34' heeft voor een periode van zes weken, van 27 augustus t/m 7 oktober 2020, digitaal ter inzage gelegen. Het plan was te raadplegen op de websites www.valkenswaard.nl/ruimtelijkeplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan was ook te raadplegen op de leestafel in de hal van het gemeentehuis van Valkenswaard, de Hofnar 15, via de computers bij ontmoetingscentrum De Belleman, Bruninckxdal 2 in Dommelen en de Bibliotheek, de Hofnar 12 in Valkenswaard en op de digitale informatiezuil in het Dorpshuis aan de Dorpsstraat 55 in Borkel en Schaft. Van de terinzagelegging is openbare kennisgeving gedaan in de Staatscourant en het Valkenswaards Weekblad.

Het plan is daarnaast in ontwerp toegezonden aan de daartoe in aanmerking komende instanties. Provincie Noord-Brabant heeft geen zienswijzen ingediend. Waterschap De Dommel heeft aangegeven dat ze kunnen instemmen met het bestemmingsplan.

In totaal zijn gedurende de periode van terinzagelegging vijf zienswijzen binnengekomen. Hierna worden de zienswijzen besproken. De zienswijzen zijn cursief weergegeven, waarna de reactie van de gemeente is geformuleerd.

1. Reclamant 1, 6 september 2020, ontvangen 6 september 2020

Het is onbegrijpelijk dat er zoveel huizen op zo'n klein stukje grond worden geplaatst en dit nabij de school met een fietssluis. Hier is wel degelijk het welzijn van het kind in het gedrang. Daarnaast is er door dit plan zoveel extra verkeer door de straat, gaat dat met de huidige inrichting?

Qua woningtype is bewust gekozen voor rijwoningen en twee-onder-één-kapwoningen, bestaande uit twee lagen met een kap, met het oog op de doelgroepen jongeren en jonge gezinnen. Er is dan automatisch sprake van een hogere dichtheid dan bij vrijstaande woningen. De vrijkomende locatie is echter vrij groot, waardoor er voldoende ruimte is voor het realiseren van 17 woningen en parkeerruimte op eigen terrein.

Voor wat betreft de verkeersstromen hebben wij de verkeersgeneratie als gevolg van het bouwplan berekend aan de hand van de meest recente gegevens van het CROW. Voor dit bouwplan geldt voor de 7 woningen aan de noordkant een kencijfer van 7,8 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de 10 woningen aan de zuidkant is dit kencijfer 7,1. Dit komt neer op een totale verkeersgeneratie van het plan van 126 voertuigbewegingen per etmaal. Dit zijn relatief lage aantallen, ook voor het Helenadal. Op het drukste moment van de dag, waarbij we ervan uitgaan dat circa 10% van de berekende verkeersgeneratie het plangebied uitrijdt, gaat het dan om 12 tot 14 auto's. Dat is in het drukste uur gemiddeld slechts 1 auto per 4,5 minuut. Er is dan geen sprake van een onveilige situatie. Daarbij wordt opgemerkt dat de huidige functie aan het Helenadal 34 ook verkeersbewegingen genereert. Een squashhal kent een verkeersgeneratie van 25,3 voertuigbewegingen per 100 m² BVO. Het huidige complex is circa 1.200 m² groot. Dit betekent een verkeersgeneratie van ruim 303 voertuigbewegingen per etmaal. Het aantal voertuigbewegingen neemt dus juist af als gevolg van het bouwplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Reclamant 2, 6 september 2020, ontvangen 6 september 2020

Reclamant is het er niet mee eens dat er 17 woningen komen te staan in verband met het verkeer, omdat de uitrit van al die huizen in het Helenadal uitkomt. Vier keer per dag is het hier heel druk met

het verkeer naar en van school. Kleine kinderen op de fiets en auto's. Dan ziet reclamant de bui al hangen.

Voor wat betreft de verkeersstromen hebben wij de verkeersgeneratie als gevolg van het bouwplan berekend aan de hand van de meest recente gegevens van het CROW. Voor dit bouwplan geldt voor de 7 woningen aan de noordkant een kencijfer van 7,8 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de 10 woningen aan de zuidkant is dit kencijfer 7,1. Dit komt neer op een totale verkeersgeneratie van het plan van 126 voertuigbewegingen per etmaal. Dit zijn relatief lage aantallen, ook voor het Helenadal. Op het drukste moment van de dag, waarbij we ervan uitgaan dat circa 10% van de berekende verkeersgeneratie het plangebied uitrijdt, gaat het dan om 12 tot 14 auto's. Dat is in het drukste uur gemiddeld slechts 1 auto per 4,5 minuut. Er is dan geen sprake van een onveilige situatie. Daarbij wordt opgemerkt dat de huidige functie aan het Helenadal 34 ook verkeersbewegingen genereert. Een squashhal kent een verkeersgeneratie van 25,3 voertuigbewegingen per 100 m² BVO. Het huidige complex is circa 1.200 m² groot. Dit betekent een verkeersgeneratie van ruim 303 voertuigbewegingen per etmaal. Het aantal voertuigbewegingen neemt dus juist af als gevolg van het bouwplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Reclamant 3, mede namens omwonenden, ontvangen 18 september 2020

- a. Het aantal van 17 woningen op een klein gebied vinden reclamanten veel te veel. Een beperking tot ongeveer de helft biedt de mogelijkheid tot een aangepaste bebouwing, misschien bungalow type zoals op de hoek op Helenadal 36. Daarmee wordt het karakter van het Helenadal grotendeels gehandhaafd en misschien zelfs versterkt, mits ingebed in een groene omgeving.*

Planologisch gezien is het plangebied gelegen in een cluster met een aantal maatschappelijke voorzieningen zoals een sauna, een tandarts en een basisschool. De huidige squashhal is het meest westelijke pand van dit cluster, grenzend aan een bestaande woning. Het cluster wordt verder omsloten door groen en woningbouw. Op het perceel Helenadal 34 is een fors bouwvlak gelegen, waar gebouwen tot een hoogte van 10 meter gerealiseerd mogen worden. Het perceel kan tot ca. 2.000 m² bebouwd worden. Een herontwikkeling van deze maatschappelijke bestemming naar woningbouw zien wij als een gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Woningbouw sluit aan bij de omgeving. De vrijkomende locatie is vrij groot, waardoor er voldoende ruimte is voor het realiseren van 17 woningen en parkeerruimte op eigen terrein. Daarbij wordt de bebouwingsdichtheid op het perceel aanzienlijk verminderd ten opzichte van de huidige bebouwingmogelijkheden. Binnen de bouwvlakken voor de woningen kan circa 1.180 m² aan hoofdgebouwen gerealiseerd worden. Qua woningtype is bewust gekozen voor rijwoningen en twee-onder-één-kapwoningen, bestaande uit twee lagen met een kap, met het oog op de doelgroepen jongeren en jonge gezinnen. De kavelgrootte van de nieuwe woningen varieert van ca. 100 tot ca. 250 m². Dit is passend bij het type woningen dat gebouwd wordt.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- b. Reclamanten vragen zich af hoe de verkeersstromen eruit moeten zien. Bij 17 woningen kan men er van uitgaan dat er ruim dertig auto's een plaats moeten hebben binnen en/of buiten het bebouwde gebied. Dat betekent ook dat het gedeelte van het Helenadal daar overvol raakt, ook rekening houdend met de auto's van het zwembad, de tandarts en de school. Dat is onverantwoord. En wat te denken van de uitrijmogelijkheid naar de Brouwerijdreef. Dat wordt dringen. Reclamanten delen ook niet de opvatting van de externe deskundigen dat dit geen probleem oplevert. Men gaat bijvoorbeeld voorbij aan de nieuwe functie van de Brouwerijdreef*

als doorgaande weg na de opening van de West Parallel. Kortom: het Helenadal is ter plaatse ongeschikt voor de te grote verkeersdrukte.

Het plan gaat uit van 31 parkeerplaatsen op eigen terrein en 4 parkeerplaatsen in het openbaar gebied, terwijl er 29 parkeerplaatsen benodigd zijn op grond van de parkeernormering. Het principe van het opleggen van een parkeernorm is juist om overlast voor de omgeving te voorkomen. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de parkeervraag van de betreffende ontwikkeling op eigen terrein plaatsvindt en dat bezoekersparkeren openbaar toegankelijk is. Het plan voorziet in beide zaken, waardoor voldaan wordt aan het gemeentelijke parkeerbeleid. Parkeeroverlast vanuit het toekomstige plan zal dan ook niet waarschijnlijk zijn. De eventuele parkeerdruk uit de huidige, bestaande situatie, vanuit omliggende functies zoals de school en het zwembad hoeft niet in dit plan opgelost worden. Doel van het beleid is dat als gevolg van de nieuwe ontwikkeling de parkeerdruk in de omgeving niet toeneemt.

Uit een parkeertelling die is gedaan in januari/februari 2020 is overigens gebleken dat de gemiddelde parkeerdruk over het algemeen relatief laag is, behoudens de piekmomenten. Wij zijn ons ervan bewust dat het op deze piekmomenten behoorlijk druk en chaotisch kan zijn, echter dit is geen reden om het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte uit te breiden. De piekmomenten zijn immers relatief gezien beperkt en inherent aan een dergelijke locatie.

Voor wat betreft de verkeersstromen hebben wij de verkeersgeneratie als gevolg van het bouwplan berekend aan de hand van de meest recente gegevens van het CROW. Voor dit bouwplan geldt voor de 7 woningen aan de noordkant een kencijfer van 7,8 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de 10 woningen aan de zuidkant is dit kencijfer 7,1. Dit komt neer op een totale verkeersgeneratie van het plan van 126 voertuigbewegingen per etmaal. Dit zijn relatief lage aantallen, ook voor het Helenadal. Op het drukste moment van de dag, waarbij we ervan uitgaan dat circa 10% van de berekende verkeersgeneratie het plangebied uitrijdt, gaat het dan om 12 tot 14 auto's. Dat is in het drukste uur gemiddeld slechts 1 auto per 4,5 minuut. Er is dan geen sprake van een onveilige situatie. Daarbij wordt opgemerkt dat de huidige functie aan het Helenadal 34 ook verkeersbewegingen genereert. Een squashhal kent een verkeersgeneratie van 25,3 voertuigbewegingen per 100 m² BVO. Het huidige complex is circa 1.200 m² groot. Dit betekent een verkeersgeneratie van ruim 303 voertuigbewegingen per etmaal. Het aantal voertuigbewegingen neemt dus juist af als gevolg van het bouwplan.

Met de aanpassing van de kruising bij het Brouwerijplein wordt het verkeer meer verdeeld over de Bergstraat en de Brouwerijdreef. Qua verkeersintensiteiten neemt de route Brouwerijdreef dus toe ten opzichte van de huidige situatie. De Brouwerijdreef wordt echter ingericht als 30 km/h zone. Daarnaast wordt het kruispunt Helenadal-Brouwerijdreef volledig heringericht. In de huidige situatie kan de aansluiting van het Helenadal op de Brouwerijdreef de verkeersstroom als gevolg van het nieuwe bouwplan al veilig afwikkelen. In de nieuwe situatie zal dit nog veiliger worden. Het kruispunt zal veranderen van een punt met een bajonet-aansluiting naar een overzichtelijker kruispunt waarbij de tegenoverliggende straten ook recht tegenover elkaar liggen. Wij zien daarom geen aanleiding om aan te nemen dat het Helenadal ongeschikt is voor de verkeersstromen als gevolg van het nieuwe bouwplan.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- c. *In het externe advies wordt de geluidsbelasting vanuit de Brouwerijdreef als kritisch aangegeven. En daarin is nog niet meegenomen, dat na de aanleg van de Westparallel de Brouwerijdreef is bedoeld voor het doorgaande verkeer, inclusief het zwaardere vrachtverkeer. En daarmee wordt de geluidbelasting extra verzwaard. Verkeerstechnisch wordt de uitrit van het Helenadal naar de*

Brouwerijdreef daarmee ook een gevaarlijke. Daar wordt in het externe onderzoek aan voorbij gegaan.

In het kader van de verkeersmaatregelen als gevolg van de aanleg van de nieuwe N69 zijn nog geen verkeersbesluiten genomen. Uit jurisprudentie blijkt dat indien er nog geen verkeersbesluit is genomen voor een bepaalde ontwikkeling, hier geen rekening mee mag of moet worden gehouden. In het geluidonderzoek van De Roever d.d. 5 februari 2020 zijn dan ook de juiste uitgangspunten gehanteerd.

Verder willen wij het volgende opmerken. Voor de herinrichting van de Brouwerijdreef is een voorlopig ontwerp gemaakt. De weg zal ingericht worden als 30 km/h zone. Naast de Westerhovenseweg zal de Brouwerijdreef een druk wegvak blijven, maar deze route is juist niet bedoeld als doorgaande route voor vrachtverkeer. Vanaf het Goudenrijderhof wordt de Brouwerijdreef meer ingericht als een woonstraat met betonklinkers. Om de 80 tot 100 meter worden verkeersremmende maatregelen genomen, zoals drempelplateau's en chicanes. Op verschillende plekken zijn rijbaansplitsingen gemaakt zodat langzaam verkeer in twee etappes kan oversteken. Het Helenadal en de Keersopperweg worden op elkaar aangesloten zodat dit kruispunt juist overzichtelijker wordt.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- d. Reclamanten hechten nu nog aan de heel groene omgeving waar zij wonen. Daar hoort zeker ook bij het Brouwersbos. Een unieke plek met meerdere historische bomen, eikenbomen van meer dan 120 jaar. Dat Brouwersbos heeft al flink geleden door de popularisering de laatste tien, twintig jaar. Door de nieuwe grootscheepse bebouwing tegenover het bos, zal dit in versneld tempo doorgaan. Reclamanten vinden dat niet alleen jammer, maar vooral onverantwoord en onnodig.*

Aan de bestaande groenstructuren wordt niets gewijzigd. De geplande woningbouw wordt gerealiseerd op het perceel waar op dit moment de squashhal is gevestigd. Er worden geen andere gronden bij de herontwikkeling betrokken. Dit betekent dat al het openbaar groen in de directe omgeving van het plangebied behouden blijft, dus ook de Amerikaanse eikenbomen in het Brouwersbos. Door reclamanten is niet onderbouwd dat het bos zal lijden door het toevoegen van de woonfunctie in het plangebied.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Reclamant 4, ontvangen 5 oktober 2020

- a. Reclamant vreest schade tijdens de bouwfase, zoals geluidhinder tijdens de bouw voor omwonenden en de school. Daarnaast is het Helenadal te smal om bouwverkeer en auto's tegelijk af te handelen. Tijdens de bouw is dit levensgevaarlijk, zeker vanwege de vele kinderen die hier lopen. Ook is er geen ruimte voor het bouwverkeer om te parkeren tijdens de bouw. Het Helenadal staat in de huidige situatie al vol met geparkeerde auto's op het moment dat de school start en eindigt, wat aangeeft dat de straat de bestaande parkeervraag al nauwelijks aankan. Ook vreest reclamant dat zijn inrit zonder toestemming wordt gebruikt door bouwverkeer om te keren waardoor de uitrit wordt geblokkeerd en reclamant niet naar zijn werk kan gaan. Dit kan financiële schade veroorzaken. Tot slot vreest reclamant schade aan de woning door de bouw omdat de woning dicht tegen het plangebied is gelegen.*

Wij zijn ons ervan bewust dat het Helenadal geen ideale straat is om bouwverkeer doorheen te laten gaan, zeker vanwege de schoolgaande kinderen op de drukke momenten van de dag. In verband met de veiligheid is daarom ook door de ontwikkelaar verzocht om de bouwplaats aan de noordkant van

het plangebied (zijde Brouwerijdreef) te leggen. Daar komen de bouwketen te staan, komt ruimte voor parkeren en vinden de transportbewegingen plaats van bijv. de sloop.

Tot slot wordt opgemerkt dat er vaker bouwwerkzaamheden plaatsvinden in de nabijheid van bestaande panden. Dit hoeft geen belemmering te zijn voor bouwwerkzaamheden. Indien er onverhoopt toch schade mocht ontstaan door de werkzaamheden dan is de ontwikkelaar hiervoor verantwoordelijk. In dat geval kan contact opgenomen worden met de ontwikkelaar.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

b. Reclamant vreest permanente schade als gevolg van de lampen van auto's die in de woning van reclamant schijnen, de kap van de meeste bomen op het terrein en de toename van autoverkeer aan het begin van de straat. Daarnaast is het Helenadal te smal om 2 voertuigen elkaar goed te laten passeren, wat ook het gevaar vergroot voor de kinderen die dagelijks naar school gaan. Tot slot is er geen parkeerplaats voor bezoekers voor de 17 woningen, vooral in het weekend. Auto's zullen buiten het plangebied moeten parkeren, aan het Helenadal, waar auto's al op het trottoir moeten parkeren.

Als het gaat om binnen schijnende koplampen van voertuigen kan gesteld worden dat die voertuigen bij het verlaten van het plangebied een inrit afrijden. De koplampen schijnen daarbij dus meer naar beneden dan richting de woning van inspreker. Aangezien koplampen wettelijk verplicht lichtjes naar beneden schijnen om verblinding van tegenliggers te voorkomen, is de kans op hinderlijk binnen schijnen dan ook klein. Bovendien is de in- en uitrit bij het ontwerpbestemmingsplan al rechter op het Helenadal gepositioneerd om tegemoet te komen aan de inspraakreactie van de voormalige bewoners van het Helenadal 25. Doordat de in- en uitrit nu haaks op het Helenadal is komen te liggen, is deze minder gericht op de woning van reclamant en is er geen hinder te verwachten van de koplampen van uitrijdende auto's.

Op dit moment staan er diverse bomen en struiken op het perceel waar de woningen zijn voorzien, hetgeen zorgt voor een groene uitstraling. Om de woningen te kunnen realiseren is het voornemen inderdaad om de beplanting weg te halen. Deels gaat het om doorgeschoten struiken en coniferen, maar er staan ook een aantal grotere bomen. Het gaat hierbij echter niet om waardevolle of monumentale bomen, die als zodanig in het bestemmingsplan worden aangeduid. Overigens zal voor bomen die een omtrek hebben van meer dan 1 meter wel een omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen aangevraagd moeten worden. Daarbij wordt ook beoordeeld of de bomen een zodanige waarde hebben dat deze niet gekapt mogen worden.

Voor wat betreft de verkeersstromen hebben wij de verkeersgeneratie als gevolg van het bouwplan berekend aan de hand van de meest recente gegevens van het CROW. Voor dit bouwplan geldt voor de 7 woningen aan de noordkant een kencijfer van 7,8 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de 10 woningen aan de zuidkant is dit kencijfer 7,1. Dit komt neer op een totale verkeersgeneratie van het plan van 126 voertuigbewegingen per etmaal. Dit zijn relatief lage aantallen, ook voor het Helenadal. Op het drukste moment van de dag, waarbij we ervan uitgaan dat circa 10% van de berekende verkeersgeneratie het plangebied uitrijdt, gaat het dan om 12 tot 14 auto's. Dat is in het drukste uur gemiddeld slechts 1 auto per 4,5 minuut. Er is dan geen sprake van een onveilige situatie. Daarbij wordt opgemerkt dat de huidige functie aan het Helenadal 34 ook verkeersbewegingen genereert. Een squashhal kent een verkeersgeneratie van 25,3 voertuigbewegingen per 100 m² BVO. Het huidige complex is circa 1.200 m² groot. Dit betekent een verkeersgeneratie van ruim 303 voertuigbewegingen per etmaal. Het aantal voertuigbewegingen neemt dus juist af als gevolg van het bouwplan.

Qua parkeren gaat het plan uit van 31 parkeerplaatsen op eigen terrein en 4 parkeerplaatsen in het openbaar gebied, terwijl er 29 parkeerplaatsen benodigd zijn op grond van de parkeernormering. Het principe van het opleggen van een parkeernorm is juist om overlast voor de omgeving te voorkomen. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de parkeervraag van de betreffende ontwikkeling op eigen terrein plaatsvindt en dat bezoekersparkeren openbaar toegankelijk is. Het plan voorziet in beide zaken, waardoor voldaan wordt aan het gemeentelijke parkeerbeleid. Parkeeroverlast vanuit het toekomstige plan zal dan ook niet waarschijnlijk zijn. De eventuele parkeerdruk uit de huidige, bestaande situatie, vanuit omliggende functies zoals de school en het zwembad hoeft niet in dit plan opgelost worden. Doel van het beleid is dat als gevolg van de nieuwe ontwikkeling de parkeerdruk in de omgeving niet toeneemt.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5. Reclamant 5, ontvangen 7 oktober 2020

- a. *Het voornaamste probleem is het wegvallen van voldoende parkeergelegenheid, het creëren van gevaarlijke manoeuvreersituaties door het ontbreken van fatsoenlijke keer-mogelijkheden en daardoor het slechter bereikbaar worden van de praktijk van reclamant. De reactie op de eerder ingediende inspraakreactie wordt als zeer teleurstellend ervaren. Feit blijft dat dit plan een reeds slechte bestaande situatie zal verergeren, niet door verhoogde parkeerdruk vanuit het plan maar juist het verdwijnen van parkeerruimte en manoeuvreerruimte uit de huidige situatie, en er wel degelijk behoefte is aan een oplossing voor dit probleem. De squashhal is door de week pas vanaf 14.00 uur open dus vanuit deze locatie is tot op heden geen (over)last van verkeersbewegingen. Juist de huidige ingang van het terrein van het squashcentrum zorgt voor een overloop indien het vastloopt en juist die zal nu vervallen. Bij het vastleggen van dit plan moet direct gekeken worden hoe de verkeerssituatie fatsoenlijk kan worden opgelost. Ook al valt het niet direct in het plan, het uitvoeren van het huidige plan zorgt wel voor een verslechterde verkeerssituatie en veel overlast. Het aanpassen van een te nauwe bocht (het creëren van meer zicht) naar aanleiding van de eerdere inspraak is verre van toereikend voor dit probleem.*

In het kader van de bestemmingsplanprocedure moet het aspect verkeer beoordeeld worden. Van belang is te beseffen dat alleen ruimtelijk relevante verkeersaspecten moeten worden beoordeeld. Dit is niet de verkeersveiligheid van de inrichting van het Helenadal. Dit is een civiel aspect die op een andere manier via andere regelingen wordt geregeld. Voor zover reclamant wenst dat er maatregelen worden getroffen die de verkeersveiligheid verbeteren, wijzen wij er dan ook op dat dergelijke maatregelen een uitvoeringsaspect betreffen die buiten het bereik van deze bestemmingsplanprocedure valt.

Een aspect ten aanzien van verkeersveiligheid, dat wel moet wel beoordeeld is de verkeersintensiteit. Wij hebben de verkeersgeneratie als gevolg van het bouwplan berekend aan de hand van de meest recente gegevens van het CROW. Voor dit bouwplan geldt voor de 7 woningen aan de noordkant een kencijfer van 7,8 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de 10 woningen aan de zuidkant is dit kencijfer 7,1. Dit komt neer op een totale verkeersgeneratie van het plan van 126 voertuigbewegingen per etmaal. Dit zijn relatief lage aantallen, ook voor het Helenadal. Op het drukste moment van de dag, waarbij we ervan uitgaan dat circa 10% van de berekende verkeersgeneratie het plangebied uitrijdt, gaat het dan om 12 tot 14 auto's. Dat is in het drukste uur gemiddeld slechts 1 auto per 4,5 minuut. Er is dan geen sprake van een onveilige situatie. Daarbij wordt opgemerkt dat de huidige functie aan het Helenadal 34 ook verkeersbewegingen genereert. Een squashhal kent een verkeersgeneratie van 25,3 voertuigbewegingen per 100 m² BVO. Het huidige complex is circa 1.200 m² groot. Dit betekent een verkeersgeneratie van ruim 303 voertuigbewegingen per etmaal. Het aantal voertuigbewegingen neemt dus juist af als gevolg van het bouwplan.

Het bovenstaande neemt niet weg dat er in algemene zin soms een drukke verkeerssituatie ontstaat vanwege het in- en uitgaan van ouders bij de school. Dat is in de huidige situatie het geval en dat verandert niet door de nieuwe ontwikkeling. De drukke verkeerssituatie is echter maar van korte duur, en is een situatie waar de meeste verkeersdeelnemers op dat moment bekend mee zijn en derhalve ook op anticiperen. Nogmaals willen wij benadrukken dat een eventuele parkeerdruk of andere verkeerszaken uit de huidige, bestaande situatie, vanuit omliggende functies zoals de school, niet in dit plan opgelost hoeven te worden.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

b. Het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd is niet representatief. Het betreft slechts 5 metingen, waarvan een meting plaatsvond op een landelijke stakingsdag, twee metingen in de avonduren en een meting op zaterdag. Er heeft dus maar één enigszins relevante meting plaatsgevonden t.a.v. de verkeersdruk rondom het bedrijf van reclamant en de school. Daarnaast betreft het aantal openbare parkeerplaatsen in zone 3 geen 15 plaatsen maar 10 plaatsen. Het realiseren van dit plan leidt dan ook tot het verlies van 24 parkeerplaatsen (29 wanneer de onjuist meegenomen parkeerplaatsen van het zwembad worden meegenomen) en het verdwijnen van een keer-mogelijkheid van het verkeer terwijl het aantal verkeersbewegingen/parkeerdruk niet zal veranderen.

De parkeertelling die in januari/februari 2020 is gedaan, is uitgevoerd naar aanleiding van een klacht over de algemene parkeerdruk in dit gebied. Dit is ook de reden waarom er niet alleen op de piekmomenten van de school tellingen hebben plaatsgevonden, maar ook op andere dagen en tijdstippen. Mocht hieruit naar voren zijn gekomen, dat er inderdaad sprake is van een parkeerprobleem, dan was dit aanleiding geweest om te onderzoeken waar mogelijk extra parkeerplaatsen aangelegd konden worden. Uit het parkeeronderzoek is echter gebleken dat de gemiddelde parkeerdruk over het algemeen relatief laag is, behoudens de piekmomenten. Wij zijn ons ervan bewust dat het op deze piekmomenten behoorlijk druk en chaotisch kan zijn, echter dit is geen reden om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Zoals in het inspraakverslag ook aangegeven, zijn de piekmomenten relatief gezien beperkt en inherent aan een dergelijke locatie. Wij benadrukken nogmaals dat de aandacht die reclamant hiervoor vraagt begrijpelijk is, maar dat dit in de basis los beschouwd dient te worden van het voorliggend plan.

Overigens zijn wij bij de parkeertelling in zone 3 bewust uitgegaan van 15 parkeerplaatsen. De vijf parkeerplaatsen voor het zwembad zijn weliswaar gelegen op privégrond, de parkeerplaatsen zijn echter direct aan de openbare weg gelegen en zijn openbaar toegankelijk. Bovendien is er op geen enkele wijze aangegeven dat deze privé zijn. Als uitgangspunt voor de parkeertelling zijn dus de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen genomen. Dit is een gangbaar uitgangspunt bij parkeeronderzoeken.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Ambtelijke wijzigingen

Er is een aantal ambtelijke wijzigingen doorgevoerd, het betreft de volgende wijzigingen.

Toelichting

- In paragraaf 4.2.9 wordt de eerste bullet onder 'Vervolgstappen' verwijderd. Er is geen aanvullend onderzoek nodig.
- Hoofdstuk 7 wordt aangepast aan de gemeentelijke standaard.
- Aan hoofdstuk 8 wordt toegevoegd dat er in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan vier inspraakreacties zijn ingediend. Het inspraakverslag

wordt als bijlage toegevoegd. Daarnaast wordt aangegeven dat er in het kader van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan vijf zienswijzen zijn ingediend. Ook de nota van zienswijzen wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

- Bijlage 7 wordt vervangen door een geactualiseerde rapportage stikstofdepositie.

Regels

- Artikel 5.2.2 lid d komt te vervallen.
- In artikel 5.3.2 wordt de verwijzing aangepast naar 'artikel 5.2.2 lid f'.

Verbeelding

- Een gedeelte van de bestemming 'Verkeer', grenzend aan kavel 1 en kavel 17, wordt gewijzigd in de bestemming 'Wonen'. Deze gronden, waar parkeerplaatsen zijn voorzien, behoren tot de voorgenoemde kavels.