

Nota van beantwoording zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan 'Zorgcomplex 't Laar'

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'Zorgcomplex 't Laar' heeft ingevolge bepaald in artikel 3.8 Wro van 12-12-2023 tot en met 22-01-2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden zienswijzen ingediend worden bij de gemeenteraad van Waalre. Tijdens deze termijn zijn zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn binnengekomen en derhalve ontvankelijk. Het betreffen de zienswijzen van een (1) indiener, een particulier en omwonende. De provincie Noord Brabant en het Waterschap De Dommel hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het plan.

AVG

Zienswijzen zijn openbaar. Op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) moeten de namen en adressen van indieners, als het geen bedrijven of instellingen zijn, in vrij toegankelijke digitale documenten wel worden geanonimiseerd. Om kennis te nemen van de namen van de indieners van de zienswijzen is aan het raadsbesluit een appendix toegevoegd met naam en toenaam. Deze appendix maakt onderdeel uit van het besluit maar zal niet digitaal bekend worden gemaakt.

In deze nota van beantwoording zienswijzen worden de zienswijzen inhoudelijk puntsgevijs samengevat en beantwoord met een reactie door de gemeente, waarna een conclusie wordt gegeven.

Zienswijzen en beantwoording

Zienswijzen (ontvangen 16 januari 2024)

- 1. Indiener is van mening dat de omgevingsdialoog niets heeft toegevoegd aan het planproces en heeft het gevoel dat er niet is geluisterd naar de omwonenden.**

Reactie gemeente

De mening van indiener wordt niet gedeeld. Onderdeel van het planproces was een uitgebreid participatieprogramma, waarin meerdere gesprekken met omwonenden hebben plaatsgevonden. Daarin zijn vragen beantwoord en zijn wensen en behoeften kenbaar gemaakt. Daar waar mogelijk zijn deze wensen en behoeften overgenomen in het plan.

De omgevingsdialoog is vormvrij. De initiatiefnemer heeft samen met een andere initiatiefnemer en de gemeente een participatieprogramma doorlopen. De omgevingsdialoog heeft een waardevolle bijdrage geleverd aan wederzijds begrip, inzicht in standpunten en bezwaren. De uitkomst van de omgevingsdialoog heeft gezorgd voor concrete aanpassingen in het ontwerp en daarmee in het voorgestelde bestemmingsplan. Bij de verdere uitwerking van de inrichting van de buitenruimte zal de omgeving in het verlengde van het participatieprogramma betrokken worden om het ontwerp te optimaliseren.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

2. Indiener is van mening dat de toename van het bouwvolume van 40% ten opzichte van het oorspronkelijke gebouw de open structuur van de wijk aantast. Een toename van maximaal 20% wordt aanvaardbaar geacht.

Reactie gemeente

Het bouwvolume van het nieuwe gebouw is inderdaad 37% groter dan het reeds gesloopte woongebouw. Dit volume is nodig voor het gewenste programma voor het zorgcomplex, maar ook door de grotere verdiepingshoogte dan gebruikelijk. Deze grotere verdiepingshoogte is het gevolg van het aanbrengen van installaties voor de luchtbehandeling.

Stedenbouwkundig gezien is gekozen voor een gebouw met een grotere bebouwde oppervlakte en een trapsgewijze opbouw in hoogte, van één bouwlaag op de hoek Malvalaan-Spirealaan oplopend naar vier bouwlagen aan de zijde met de appartementengebouwen. Hierdoor is er sprake van een geleidelijke overgang van de woningen aan de westzijde van de Spirealaan tot de appartementengebouwen die zullen worden verhoogd naar zes bouwlagen.

Wij delen de mening van indiener niet, als het gaat om de aantasting van de open structuur van de wijk. Sterker nog, de overdekte verbindingen tussen de appartementengebouwen zullen verdwijnen, waardoor vanuit de wijk meer verbinding ontstaat met het groen tussen de appartementengebouwen en het zorgcomplex.

Binnen het vigerende bestemmingsplan 'Aalst' is een bouwvlak van ca. 2.454 m² voorzien voor dit perceel. Binnen de plan juridische mogelijkheden kan over 46,5 meter breedte van het perceel gebouwd worden aan de Malvalaan en 57 meter aan de Spirealaan. Het bouwvlak ligt op 5 meter van de perceelsgrens waar tot 15 meter hoog gebouwd mag worden.

In het voorliggende bestemmingsplan is het bouwvlak ca. 2.835 m² groot. Met een gevelbreedte aan de Malvalaan van ca. 55,5 meter op een afstand van tenminste 18 meter van de perceelsgrens. Aan de Spirealaan is dit ca. 46 meter. Met een bouwhoogte van 9 meter voor de helft van het bouwvlak aan de westzijde en 18,5 meter aan de oostzijde.

Het nieuwe bouwvlak is daarmee in oppervlakte 14% groter. De bouwhoogte is gedeeltelijk 40% lager en deels ca. 24% hoger. Het bouwvlak ligt ca. 3,5 keer verder van de Malvalaan vandaan en is ca. 19% breder geworden. Aan de Spirealaan was de gevelbreedte 24% breder. Het maximale bouwvolume (ca. 37.500 m³) en gevelwandoppervlak aan de Malvalaan (ca. 700 m²) zijn nagenoeg ongewijzigd. Door het bouwvlak verder van de perceelsgrens aan de Malvalaan te leggen en de bouwhoogte te staffelen is er meer visuele ruimte ontstaan om aan te sluiten bij het gevoel van de openheid van de structuur van de wijk.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

3. Indiener is van mening dat het extra verkeer als gevolg van het zorgcomplex de verkeersveiligheid aantast. De indiener doet de suggestie om de ontsluiting van het nieuwe zorgcomplex en de drie appartementengebouwen te laten verlopen via een nieuwe aansluiting op de rotonde Burge-meester Mollaan-Primulalaan.

Reactie gemeente

De toename van het aantal verkeersbewegingen is berekend aan de hand van de kencijfers van het CROW. De ervaring leert dat deze kencijfers een goed beeld geven van de toekomstige situatie. In de bestaande situatie is geen sprake van een onveilige verkeersafwikkeling. De toename met 85 verkeersbewegingen per etmaal zal de verkeersveiligheid niet aantasten. Het is logisch om gebruik te blijven maken van de bestaande wegenstructuur en geen nieuwe structuren toe te voegen. Het realiseren van een extra aansluiting op de rotonde Burgemeester Mollaan-Primulalaan is ongewenst. Het gaat ten koste van opgaand groen en de kosten kunnen niet worden gedragen door beide planvoornemens. Tot slot is aan de zuidzijde van de gebouwen onvoldoende ruimte om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Met de toevoeging van het woon-zorgcomplex 't Laar zorgt dit voor 85 extra verkeersbewegingen per etmaal. Daarmee zit dit nog ruim onder de maximale capaciteit. Met de ontwikkeling van zorgcomplex 't Laar komt het totaal aantal verkeersbewegingen op circa. 1.385 per etmaal.

Op basis van een capaciteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal blijkt dat de intensiteit ten opzichte van capaciteit ca. 27,6% bedraagt. De huidige intensiteit ten opzichte van de capaciteit is 26%. De capaciteit is het maximaal aantal motorvoertuigen per dag waarvan in redelijkheid kan worden aangenomen dat ze een doorsnede of uniform segment van een rijstrook of een rijbaan kunnen passeren gedurende een bepaalde tijdsperiode onder de heersende weg-, verkeers-, en beheers condities. Dat wil zeggen dat de weg ruim voldoende capaciteit over heeft. De bestaande infrastructuur, de Spirealaan en Malvalaan, hebben ruim voldoende capaciteit om het aantal verkeersbewegingen te kunnen verwerken.

Het parkeren dient op eigen terrein opgelost te worden met voldoende parkeerplaatsen voor de bewoners. In de berekeningen en het ontwerp is voldoende parkeergelegenheid op het terrein van Oktober om de extra parkeervraag op te vangen.

Verkeersstromen

De ontwikkeling van zorgcomplex 't Laar van 90 zorgplaatsen zorgt voor:

- 225 verkeersbewegingen per etmaal voor het planvoornemen
- 85 verkeersbewegingen bijkomend ten opzichte van voormalig zorgcomplex
- 1.300 huidige verkeersbewegingen per etmaal op de Malvalaan
- 5.000 mvt/etmaal capaciteit op de Malvalaan (gebaseerd op de normering van een erftoegangsweg (breedte Malvalaan > 6 meter))

De toekomstige intensiteit op de Malvalaan wordt na de realisatie van het 't Laar begroot op 1.385 verkeersbewegingen per etmaal. Op basis van een capaciteit van 5.000 mvt/etmaal blijkt dat de verzadigingsgraad 28% bedraagt. De capaciteit is het maximaal aantal motorvoertuigen per dag waarvan in redelijkheid kan worden aangenomen dat ze een doorsnede of uniform segment van een rijstrook of een rijbaan kunnen passeren gedurende een bepaalde tijdsperiode onder de heersende weg-, verkeers-, en beheers condities. Dat wil zeggen dat de weg ruim voldoende capaciteit over heeft. De bestaande infrastructuur, de Spirealaan en Malvalaan, hebben ruim voldoende capaciteit om het aantal verkeersbewegingen te kunnen verwerken.

Het aandeel bijkomende verkeersstromen is zeer beperkt. De 85 bijkomende verkeersbewegingen zorgen voor een maximale toename van 8 voertuigen tijdens de spitsmomenten. Dit is gebaseerd op een dagverdeling voor 'wonen' afkomstig uit het richtlijnenboek MOBER van Vlaanderen en is worstcase voor deze situatie.

Cumulatief effect

Het project 't Laar en Malvalaan kunnen niet afzonderlijk bekeken worden. De realisatie van deze twee projecten heeft een cumulatief effect op de omgeving. Hieronder worden

de effecten voor deze twee projecten beschreven in het kader van de reacties op de zienswijzen.

Verkeersstromen

De twee projecten genereren een bijkomende verkeersgeneratie van 169 voertuigbewegingen op etmaalbasis. Hierdoor zal de totale intensiteit op 1469 voertuigen per etmaal liggen. De verkeerscapaciteit van de Malvalaan is geraamd op 5.000 voertuigbewegingen per etmaalbasis (bron: CROW Handboek wegontwerp 2013 – erftoegangswegen). Met een intensiteit ten opzichte van capaciteit van ca. 29,4% (1469 gedeeld door 5000) is de Malvalaan geschikt voor de ontsluiting van de projecten. Dit is een verhoging van 3,4% ten aanzien van de huidige situatie en dus geen significante toename. De toename in de intensiteit zal hierdoor ook geen significant effect hebben op de verkeersveiligheid.

Extra ontsluiting Burgemeester Mollaan

Het toevoegen van een extra ontsluiting aan de rotonde van de Burgemeester Mollaan naar het terrein van Wooninc. is in de beginfase onderzocht. Om diverse redenen is dit geen passende oplossing voor de betreffende ontwikkeling. Bovendien moet de ontwikkeling van het zorgcomplex 't Laar ook zonder de afhankelijkheid van Wooninc. voorzien voor een aansluiting op de openbare weg.

Bij het maken van een extra aansluiting van de rotonde wordt de groene zoom aan de Burgemeester Mollaan doorbroken. Het is niet gewenst om het groen in te ruilen voor meer verharding. De groenstructuur krijgt een beschermd status. Deze groenstructuur moet intact blijven. Met het toevoegen van een extra ontsluiting gaat dit ten koste van de groenstructuur.

Bij het toevoegen van een extra aansluiting aan de rotonde ontstaat een extra conflictpunt. Een conflictpunt is een situatie waarbij er kruisend verkeer ontstaat zoals dat hier zou gebeuren tussen de weg voor gemotoriseerd verkeer en het doorgaande fietspad. Er zouden 2 conflictpunten dicht bij elkaar komen te liggen. Het is overzichtelijker en veiliger om het aantal conflictpunten te minimaliseren. Het toevoegen van een conflictpunt is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer.

Het toevoegen van een ontsluiting aan de rotonde aan de Burgemeester Mollaan geeft bovendien geen zekerheid dat verkeer niet alsnog via de Spirealaan de Malvalaan opzoekt om te parkeren. Zonder aansluiting vanaf de Malvalaan zou de parkeerdruk daarmee op de Malvalaan onnodig toenemen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

4. Indiener is van mening dat het plan in onvoldoende parkeerplaatsen voorziet en hij verwacht daardoor parkeeroverlast in zijn woonwijk.

Reactie gemeente

Voor het aantal parkeerplaatsen wordt er voor het zorgcomplex afgeweken van de parkeernormen. Daarom wordt de hardheidsclausule van de Nota Parkeernormen toegepast op het project. De parkeerbehoefte is berekend op basis van realistische gegevens van stichting Oktober. De parkeerbehoefte (inclusief de restmarge) wordt begroot op 29 pp. Na de realisatie van de twee projecten wordt de parkeerbehoefte voor het totale project begroot op 102 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd waardoor er geen bijkomende parkeerdruk in de omgeving wordt verwacht.

De berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op ervaringscijfers van de zorgaanbieder. Daarmee is sprake van betrouwbare getallen. Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt op het eigen terrein gerealiseerd. Er is daarom geen parkeeroverlast voor de omgeving te verwachten.

Parkeertellingen Malvalaan

In de omgeving van het projectgebied is de bezettingsgraad maximaal 67%. Deze bezetting ligt ruim onder de grenswaarde van 85%, waardoor er geen sprake is van een parkeerproblematiek. De restcapaciteit in het gebied en op acceptabele loopafstand (max 100m) wordt begroot op 26 parkeerplaatsen. Uit het onderzoek is gebleken dat er bij een absolute overschrijding van de capaciteit op eigen terrein, er voldoende restcapaciteit is in de omgeving. Hierdoor zal de omgeving ook geen parkeerproblemen ondervinden door de ontwikkeling van de projecten.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

5. Indiener verwacht geluidsoverlast als gevolg van de bevoorrading van het nieuwe zorgcomplex.

Reactie gemeente

De mening van indiener dat het laden en lossen van goederen geluid veroorzaakt wordt gedeeld. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven moet de afstand van het zorgcomplex tot woningen van derden ten minste 10 meter bedragen. Gezien de afstand van de goederenontvangst tot de woning van indiener en de woning van derden 50 meter bedraagt, mag worden geconcludeerd dat er echter geen sprake zal zijn van geluid dat de grenswaarden overschrijdt. Er is daarom geen geluidsoverlast te verwachten.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.