

Nota van beantwoording zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan ‘Raadhuisstraat 28 Waalre’

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan “Raadhuisstraat 28” heeft ingevolge het bepaalde in artikel 3.8 Wro van 17 mei 2023 tot en met 27 juni 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden zienswijzen ingediend worden bij de gemeenteraad van Waalre. Er is 1 zienswijze binnen gekomen van DAS Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij NV, namens een omwonende (bijlage 3b en 3c). Daarnaast worden ambtelijk enkele wijzigingen voorgesteld.

De provincie Noord-Brabant en het Waterschap geven aan in te kunnen stemmen met het plan.

In deze nota zienswijzen worden zowel de zienswijze als de ambtelijke wijzigingen inhoudelijk puntsgewijs samengevat en beantwoord, waarna een conclusie wordt gegeven.

Zienswijzen en beantwoording

DAS rechtsbijstand

(ontvangen pro forma 27 juni 2023 én aangevuld op 12 juli 2023)

1. Gesteld wordt dat parkeren niet goed is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Hiertoe wordt het volgende aangegeven:
 - 1) De gemeente heeft nagelaten het parkeren op te nemen in het bestemmingsplan, zoals juridisch verplicht.

Reactie gemeente

In het voorliggende bestemmingsplan Raadhuisstraat 28 is het parkeren wel gewaarborgd in de regels (artikel 12.2). De gemeente Waalre hanteert daarbij de normering zoals bepaald in de meest recente CROW-publicaties en de onderbouwingen uit de parkeeronderzoeken die zijn uitgevoerd. In het plan is gewaarborgd dat er 10 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein, waarvan 2 bedoeld voor deelauto's. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt hier uitgebreid op ingegaan.

Daarnaast heeft de gemeente Waalre onlangs een nota parkeren opgesteld welke nog dit jaar zal worden vastgesteld. De concept nota parkeren is ook gedeeld met de indiener van de zienswijze als extra toelichting. De parkeernorm die wordt gehanteerd in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan correspondeert met deze nota parkeren.

Conclusie

Het parkeren is geborgd in het ontwerp bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan wordt niet aangepast.

- 2) Gesteld wordt dat in het plan wordt aangesloten op de CROW-publicaties, welke niet juridisch bindend zijn.

Reactie gemeente

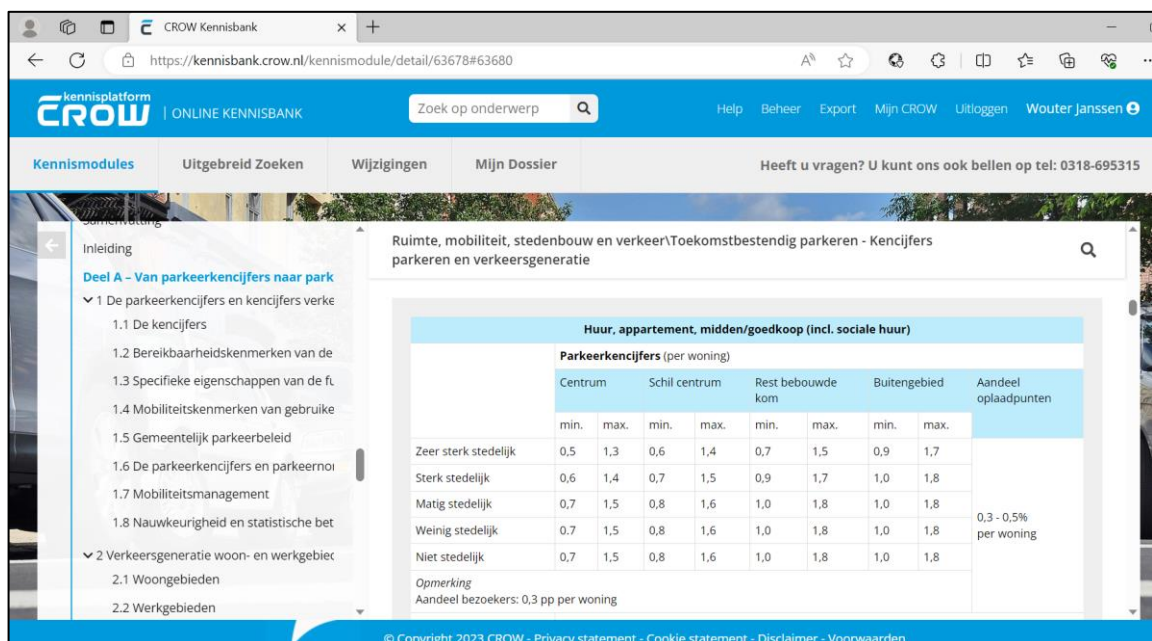
De gemeente is van mening dat de CROW-publicaties een adequaat handvat bieden als toetsingskader voor parkeernormen. In de jurisprudentie wordt dan ook veelvuldig verwezen naar de CROW-publicaties. De afdeling van de Raad van State stelt dan ook dat: *"de aanbevelingen uit de door CROW uitgegeven publicaties over verkeer en parkeren worden in de praktijk veelvuldig gehanteerd en berusten, anders dan [appellant] en anderen hebben gesteld, op (wetenschappelijk) onderzoek. De enkele stelling dat de raad in het verleden deze aanbevelingen niet heeft gehanteerd, betekent naar het oordeel van de Afdeling niet dat de raad zich hier niet op mag baseren bij het vaststellen van het bestemmingsplan"*

(<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@124372/202003885-1-r4/>).

Zie ook verder ook:

<https://uitspraken.rechtspraak.nl/#!/details?id=ECLI:NL:RVS:2023:78>

In het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is gerekend met de parkeerbehoefte voor de kleine woningen die gerealiseerd worden. Volgens de CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren (2018) dient er voor middeldure en/of sociale huurappartementen een parkeernorm aangehouden te worden van 0,8 tot 1,6 per woning bij een classificatie van het plangebied als 'matig stedelijk' en 'schil centrum'. Het aandeel parkeren voor bezoekers hiervan is 0,3. In het voorliggende ontwerp bestemmingsplan wordt gerekend met 1,0 parkeerplaats per woning, wat daarmee passend is binnen de normering van het CROW. Deze normering is tevens passend binnen de nog vast te stellen nota parkeren waarin een parkeernorm van 1 wordt aangegeven voor het type woningen wat beoogd is om gerealiseerd te worden met dit ontwerp bestemmingsplan.



The screenshot shows the CROW Kennisbank interface. The main content is a table titled 'Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)' with the subtitle 'Parkeerkencijfers (per woning)'. The table lists parking norms for five residential categories: Centrum, Schil centrum, Rest bebouwde kom, Buitengebied, and Aandeel oplaadpunten. Each category has minimum and maximum values. The 'Aandeel oplaadpunten' category has a value of 0,3 - 0,5% per woning. An 'Opmerking' at the bottom states 'Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning'.

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
<i>Opmerking</i> Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Figuur 1: Uitsnede kerncijfers parkeren CROW-publicatie 318

Daarnaast is in dit bestemmingsplan naast de CROW-normering ook extra onderzoek gedaan in verband met het gebruik van deelmobiliteit. Er is een mobiliteitsadvies opgesteld door Empaction en er is een parkeeronderzoek uitgevoerd door Datacount.

Conclusie

Het parkeren en het gehanteerde mobiliteitsconcept is onderbouwd doormiddel van het mobiliteitsonderzoek van Empaction en het parkeeronderzoek van Datacount. Daarnaast bieden de CROW-publicaties een beproefd middel om het parkeren in het bestemmingsplan te regelen. De parkeernorm waarmee wordt gerekend is passend binnen de normering uit de CROW-publicaties en onderbouwd door de parkeeronderzoeken. Ook is de norm conform de nog vast te stellen nota parkeren van de gemeente Waalre. Het ontwerp bestemmingsplan wordt derhalve niet aangepast.

- 3) Er dienen 27 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden op eigen terrein conform de CROW-normeringen.

Reactie gemeente

In de ruimtelijke onderbouwing is per abuis een verkeerd aantal genoemd. Gelet op het onderzoek van Empaction en de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, 2018' is in het plan gerekend met een parkeernorm van 1,0 per kleine huurwoning op het achter terrein en niet met 1,5 zoals genoemd in de toelichting. Door het aandeel bezoekers parkeren van 0,3 per woning te realiseren in het openbaar gebied, te werken met een deelmobiliteitsconcept welke bij de huurprijs is inbegrepen en te bouwen voor een specifieke doelgroep kan de parkeerbehoefte verder omlaag worden gebracht.

De woningen aan de Raadhuisstraat 28 kennen wel een hogere parkeernorm, maar de parkeerbehoefte van deze extra woning wordt verdisconteerd met het wegbestemmen van de bestemming detailhandel op deze locatie. Hier was immers een winkel gevestigd.

Conclusie

De tekst in paragraaf 4.10 'Verkeer en Parkeren' uit de ruimtelijke onderbouwing van het ontwerp bestemmingsplan dient te worden aangepast op basis van het onderzoek van Empaction en de juiste CROW-normering.

- 4) Het parkeeronderzoek van Datacount wordt in twijfel getrokken op basis van:
- Representativiteit (enkel 2 metingen).
 - De loopafstand van 200m, terwijl in de nog vast te stellen nota parkeernormen gemeente Waalre een afstand van 100m wordt genoemd.
 - Er wordt geen rekening gehouden met het 'waterbedeffect'
 - Er wordt door Datacount uitgegaan van 100% bezetting, terwijl dit 85% zou moeten zijn en er derhalve maar 10 parkeerplaatsen beschikbaar zijn als restcapaciteit in de openbare ruimte.
 - Het verkeersonderzoek maakt niet duidelijk welke parkeerplaatsen zijn meegenomen en welke niet. Zo is onduidelijk of de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone van de AH zijn meegerekend en of parkeren op de stoep is meegerekend.
 - Het is onduidelijk of alle parkeerplaatsen nog beschikbaar zijn gezien er werkzaamheden hebben plaatsgevonden in de Piet Heinstraat.

Reactie gemeente

Het onderzoek van Datacount is gehouden op 2 dagen waarbij op verschillende tijdstippen metingen zijn uitgevoerd. Dit is een beproefde methode. Het parkeeronderzoek is wel tijdens de Coronaperiode gebeurd terwijl een gedeeltelijke lockdown van toepassing was. Daardoor is aannemelijk dat de parkeercijfers uit het onderzoek zelfs hoger zijn dan in de post-corona tijd ('normale' situatie) omdat in de coronaperiode meer mensen thuis moesten verblijven.

Er is gemeten met een 85% bezettingsgraad en niet met een 100% bezettingsgraad zoals wordt gesuggereerd.

Daarbij is zowel gemeten binnen de 100 als binnen de 200m (zie o.a. pagina 11 en 12 van de rapportage). Geconcludeerd wordt dat het met name 's nachts het drukst is binnen de 100m grens, maar er nog 10 plekken zijn binnen de 85% bezettingsgraad. Van de in totaal 77 plekken zijn dan 55 plekken bezet en zijn er dus nog 22 plekken (meer dan 1 op de 4 plekken) beschikbaar als wordt gerekend met 100% bezetting. Daarmee is de verwachting dat er met de toevoeging van de woningen geen sprake zal zijn van een waterbedeffect.

De 10 parkeerplekken die beschikbaar zijn binnen de 85% bezettingsgraad zijn voldoende om de $0,3 \times 16 = 4,8$ parkeerplaatsen voor bezoekers-parkeren, 1 parkeerplaats voor een deelauto en het parkeren inclusief bezoekers-parkeren voor de nieuwe woningen aan de Raadhuisstraat te kunnen accommoderen.

Ook zijn met de werkzaamheden aan de Piet Heinstraat het aantal parkeerplaatsen in deze straat niet afgenomen. Er is juist meer parkeergelegenheid aan de kant van de Raadhuisstraat toegevoegd doordat hier enkele bomen zijn verwijderd.

Wel zijn in het parkeeronderzoek bij de 200m contour alle openbare parkeerplaatsen meegerekend, dus ook de blauwe zone plaatsen. Hierdoor is het onderzoek binnen de 200m zone niet representatief.

Binnen de 100m contour is echter geen sprake van een blauwe zone. En zoals reeds hierboven aangegeven blijkt uit de onderzoeksresultaten dat er voldoende plaatsen beschikbaar zijn binnen de 100m contour om het bezoekers-parkeren, de parkeerplaatsen voor de 2 woningen aan de Raadhuisstraat en de deelauto binnen de 85% bezettingsgraad op te lossen.

Conclusie

Het parkeeronderzoek binnen de 100m is op een juiste wijze uitgevoerd. Het ontwerp bestemmingsplan wordt niet aangepast.

- 5) Er wordt aangegeven dat het aantal van 8 parkeerplaatsen voor 16 woningen wensdenken is. Volgens de nader vast te stellen nota parkeren Waalre is de maximale korting voor deelmobiliteit 20%

Reactie gemeente

Omdat de detailhandelsfunctie aan de Raadhuisstraat komt te vervallen kan het parkeren voor de woningen aan de Raadhuisstraat worden verdisconteerd. Vervolgens zijn er voor 16 woningen nog 16 parkeerplaatsen nodig bij een parkeerbehoefte van 1,0 per kleine huurwoning. Hiervan zijn 4,8 plaatsen het aandeel voor bezoekers. Op basis van het parkeeronderzoek van Datacount blijkt er voldoende plek in de omgeving om het aandeel parkeren voor bezoekers (4,8 plaatsen) op te kunnen vangen.

Voor de bewoners zijn er dan nog 11,2 parkeerplaatsen nodig. Uit landelijke onderzoeken naar deelmobiliteit en het onderzoek van Empaction blijkt dat een goede mobiliteitsmix een reductie geeft op het aantal benodigde parkeerplaatsen. Hierbij wordt gesteld dat met een juiste mobiliteitsmix van 3 deelautos's, deelfietsen en deelscooters een reductie kan worden behaald van bijna 3 auto's per deelauto. Daarmee voldoet het aantal aan te leggen parkeerplaatsen aan de geprognosticeerde parkeerbehoefte.

In de zienswijze wordt tevens gerefereerd aan de nog vast te stellen nota parkeren van de gemeente Waalre. Hoewel deze nota nog geen toetsingsgrond betreft, voldoet het voorliggende ontwerp bestemmingsplan aan de hierin opgenomen parkeernormering doordat verschillende afslagen op de parkeernorm van toepassing zijn op het voorliggende plan:

• Correctie specifieke doelgroep	maximaal 15% van de normatieve parkeerbehoefte
• Correctie nabijheid HOV	maximaal 10% van de normatieve parkeerbehoefte
• Correctie inzet deelauto:	maximaal 20% van de normatieve parkeerbehoefte
• Correctie inzet overige deelmobiliteit:	maximaal 5% van de normatieve parkeerbehoefte

Figuur 2: mobiliteitscorrecties uit de concept nota parkeren Waalre (2023)

De ontwikkeling ligt op ca. 350 meter van de HOV-halte van Den Hof met een directe verbinding naar Eindhoven en op ca. 100 meter van de buurtbushalte. Hiernaast wordt één van de drie deelauto's beschikbaar gesteld aan andere gebruikers uit de omgeving waarmee mogelijk het autobezit (veelal een 2^e auto) in de buurt kan worden teruggedrongen wat nog extra parkeerruimte genereert. Samen met het betalen voor deelmobiliteit in de servicekosten van de huur, de afspraak om jaarlijks te evalueren en eventueel maatwerk toe te passen door het invoeren van vergunning-parkeren en het doortrekken van de blauwe zone is de gemeente van mening dat met deze woningbouwontwikkeling sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' en voldoende waarborgen voor de omgeving.

Conclusie

De gemeente acht het gebruik van deelmobiliteit bij dit woonconcept realistisch en goed onderbouwd. Het ontwerp bestemmingsplan wordt niet aangepast.

- 6) Er is geen grondslag voor het gebruik van deelmobiliteit en men stelt dat dit alleen werkt in de binnenstad van grote steden.

Reactie gemeente

Er wordt momenteel veel onderzoek verricht en geëxperimenteerd met deelmobiliteit en mobility as a service (maas) concepten. De experimenten zijn wisselend succesvol. Duidelijk is dat in de binnensteden een grotere reductie van de parkeernorm behaald kan worden dan aan de randen.

In de gemeente Eindhoven wordt in het centrum gerekend met 1 op 10 en in de buitenwijken met 1 op 4. In Waalre rekenen we een afslag van 25% met een deelmobiliteit mix, dat is dus niet alleen een deelauto, maar tevens ook deelscooters, deelfietsen en wanneer deze worden toegelaten deelsteps. Gekeken naar de afstand van de planontwikkeling tot aan het centrum van Eindhoven is deze normering passend.

Voor een nadere motivering wordt verwezen naar de motivering van Empaction, bijgevoegd als bijlage 8 bij de toelichting van het voorliggende ontwerp bestemmingsplan.

Conclusie

In het ontwerp bestemmingsplan is duidelijk gemotiveerd waarom het gebruik van deelmobiliteit kansrijk is. En hoewel in het ontwerp bestemmingsplan vooruitgelopen wordt op de nog vast te stellen nota parkeren, is dit goed onderbouwd en sluit de gehanteerde norm goed aan bij de normering van wijken in de buurgemeente Eindhoven die even ver gelegen zijn van het stadscentrum van Eindhoven als de wijk Aalst. Het ontwerp bestemmingsplan wordt derhalve niet aangepast.

- 7) De voorwaardelijke verplichting voor het realiseren van 10 parkeerplaatsen waarvan 2 plekken voor deelmobiliteit in het plangebied in relatie tot een gebruiksverbod van de woningen geeft onvoldoende waarborg, is niet handhaafbaar, ondeugdelijk gemotiveerd en in strijd met een 'goede ruimtelijke ordening'.

Reactie gemeente

De voorwaardelijke verplichting biedt juist de mogelijkheid voor de gemeente om handhavend op te treden jegens de eigenaar wanneer niet voldaan wordt aan de voorwaarden voor het parkeren. Daarnaast zijn voldoende waarborgen ingebouwd om handelend op te treden door de gemeente wanneer een overlast gevende situatie ontstaat.

Conclusie

Het ontwerp bestemmingsplan wordt niet aangepast.

2. Naast het aspect parkeren wordt er in de zienswijze ook ingegaan op de Molenbiotoop. Gesteld wordt dat het plan niet voldoet aan de Molenbiotoop van het huidige bestemmingsplan Aalst (2013) waardoor het zicht op de molen wordt beperkt en de landschapswaarde van de Aalstermolen in het gedrang komt.

Reactie gemeente

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is advies gevraagd aan de provincie en de Vereniging Hollandsche Molen. Geconstateerd werd dat de windvang van de Aalstermolen ondermaats is en dit met name ligt aan hoge bebouwing en hogere bomen die gelegen zijn rondom de molen. De nieuwbouw zal daarom geen negatieve invloed hebben op deze situatie. Zowel provincie als de Stichting Hollandsche Molen hebben ingestemd met het voorliggende ontwerp bestemmingsplan. Een reactie van de Stichting Hollandsche Molen is als bijlage 9 opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Door de Stichting Hollandsche Molen is geconstateerd dat de biotoopformule van het bestemmingsplan Aalst (2013) gedateerd is. Zij heeft daarbij geadviseerd om de biotoopformule van de Stichting Hollandsche Molen op te nemen in het omgevingsplan om de Aalstermolen te beschermen. De gemeente Waalre is dat ook voornemens. In het voorliggende ontwerp bestemmingsplan is daarop voorgesorteerd en is reeds gerekend met deze formule.

De gemeente is juist voornemens om de beleving van het Rijksmonument te stimuleren. De huidige eigenaar van de Aalstermolen heeft de molen de afgelopen jaren opgeknapt en 2 relatief jonge molenaars bereid gevonden om de molen op regelmatige basis te laten draaien. Het ontwerp bestemmingsplan zorgt er voor dat terrein rondom de molen bereikbaar wordt voor alle inwoners waardoor dit Rijksmonument beter beleefbaar wordt. Door de molen meer onderdeel te laten zijn van haar omgeving hopen zowel molenaars als gemeente dat de men de omgeving ook meer gaat inrichten ten gunste van de Aalstermolen en hoge houtopstanden en/of bomen op termijn gesnoeid en/of verwijderd worden waardoor de windvang kan verbeteren.

Conclusie

Het beleefbaar maken van Rijksmonument de Aalstermolen is juist de reden voor de gemeente om medewerking te verlenen aan dit plan. Het ontwerp bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Ambtelijke wijzigingen

3. In het ontwerp bestemmingsplan is het bouwvlak van de grondgebonden woningen aan de voorzijde van de Raadhuisstraat te dicht tegen de beschermde molenbelt aangelegd.
Om onderhoud aan de belt te kunnen plegen, maar ook eventuele geluidsoverlast te verminderen en risico op schade door het draaien van de Aalstermolen te beperken wordt het bouwvlak van de 2 grondgebonden woningen aan de Raadhuisstraat dicht naar de Raadhuisstraat opgeschoven. Dit gaat ten koste van een deel van de bestemming 'tuin' aan de voorzijde van deze woningen.

Conclusie

De verbeelding van het ontwerp bestemmingsplan wordt aangepast.

4. Het onderzoek naar geluid is aangepast en aangevuld, o.a. met een akoestisch onderzoek gevelwering. De achterzijde van de bovenste gestapelde woningen die dicht tegen de school en kinderopvang aanliggen kennen een vrij hoge piekbelasting van geluid door stemlawaai van spelende kinderen. Omdat deze ruimten van de woningen de slaapkamers betreft en vanwege het feit dat de piekbelasting niet de gehele dag door plaats vindt en niet in de avond en nacht is er sprake van een voor de gemeente acceptabel woon- en leefklimaat. Om een 'goede ruimtelijke ordening' ook juridisch te borgen en een voldoende woon- en leefklimaat te garanderen, zijn in de regels twee nieuwe voorwaardelijke verplichtingen opgenomen (artikel 12.6 en 12.7). En is het gevelweringsonderzoek toegevoegd als bijlage bij de regels. De aanvullingen op geluid zijn ook meegenomen in de aanmeldnotitie vormvrije mer-beoordeling.

Conclusie

Het ontwerp bestemmingsplan wordt aangepast, er worden twee nieuwe voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in de regels, het akoestisch onderzoek gevelwering wordt toegevoegd aan de bijlage bij de regels en ook de aanmeldnotitie vormvrije mer-beoordeling wordt op het onderdeel geluid aangepast.

Algemene conclusie

De zienswijze en ambtelijke wijziging geven aanleiding tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

- De regels van het bestemmingsplan worden aangepast; er worden twee voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd ten aanzien van het aspect geluid.
- Het akoestisch onderzoek gevelwering wordt toegevoegd als bijlage bij de regels.
- De verbeelding (plankaart) wordt aangepast, waarbij het bouwvlak van de twee grondgebonden nieuwbouwwoningen aan de Raadhuisstraat iets meer naar voren komen te liggen (en dus op grotere afstand van de molenbelt).
- De toelichting van het ontwerp bestemmingsplan wordt aangepast op gebied van parkeren, geluid en de aanmeldnotitie vormvrije mer-beoordeling.