

## Nota van beantwoording zienswijzen

# Ontwerp bestemmingsplan 'Renovatie & Optopping Malvalaan (Aalst)'

### Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'Renovatie & Optopping Malvalaan (Aalst)' 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. Dit is in het bestemmingsplan nader toegelicht in bijlage 10 – planning participatie.

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 voert aan dat het bouwplan een aantasting vormt voor het aanzicht in een natuurvriendelijke wijk en dat de bewoners bewust hebben gekozen voor een relatief open structuur van hun straten.**

Reactie gemeente

Wij stellen dat de toename van het bouwvolume niet betekent dat de woningen niet passen in de ruimtelijke structuur. De woningen zijn ontworpen om een goede inpassing te vormen in de omgeving. De gebouwen blijven door de renovatie en optopping in dezelfde lijn als de huidige bebouwing staan en dragen dus daaraan bij. Voorts blijft, ook na toename van het volume, een ruime doorgang tussen de woonblokken met een maat van ca 28 m in stand. Het verwijderen van de huidige verbindingsgangen tussen de gebouwen draagt bij aan de open structuur van de wijk. Als gevolg hiervan wordt het aanzicht van het bouwplan opener, transparanter en toegankelijk.

Het uitgangspunt blijft om zo veel mogelijk bomen te behouden. Dat betekent dat de natuurvriendelijke uitstraling behouden blijft. Ook door de verwijdering van de gangen wordt de zichtbaarheid op het groen versterkt.

De aanleiding om de woningen te verbreden past ten slotte in de maatschappelijke opgave van Wooninc. om de woningen rolstoelgeschikt te maken, zodat bewoners hier langer zelfstandig kunnen wonen.

In het bestemmingsplan (de verbeelding) zelf wordt de open structuur van de wijk meer benadrukt. Het bouwvlak dat vlak langs de perceelsgrens ligt is nu opgedeeld in vier bouwvlakken die verder van de huidige perceelsgrens liggen. Door de bouwvlakken verder van de perceelsgrens aan de Malvalaan te leggen en vier bouwvlakken aan te duiden is meer visuele ruimte ontstaan om aan te sluiten bij het gevoel van de openheid van de structuur van de wijk.

Concluderend zien wij geen aanleiding voor het oordeel dat het aanzicht van de toename in bouwvolume in een natuurvriendelijke wijk onevenredig wordt aangetast.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

**3. Indiener geeft aan dat er met een verhoging naar 6 verdiepingen (18m+) echt sprake is van een flink flat gebouw in de wijk. Dat er nergens in het dorp zo'n hoog gebouw voor bewoning, zelfs niet bij de recent gebouwde appartementen (slechts max 3 lagen) bij het Hazzo (was grond van de gemeente), laat staan in een bestaande wijk. Indiener wenst geen optopping.**

Reactie gemeente

Met het planvoornemen worden de bestaande flats opgetopt met een enkele bouwlaag. Per flat komen er 7 appartementen bij, in totaal 21 appartementen. Dit in het bestaande stedelijk gebied van Aalst. Hiermee worden betaalbare woningen aan de woningvoorraad toegevoegd.

De gemeente Waalre heeft de Woonnotitie "Visie op Goed Wonen in 2030" als beleid. Deze notitie is op 7 september 2019 ingestemd met de notitie door de gemeenteraad van Waalre. De visie is opgesteld in samenwerking met alle negen gemeenten in het Stedelijk Gebied Eindhoven. Een van de gezamenlijke opgaven is het realiseren van minimaal 2.500 woningen per jaar en het versnellen van de realisatie.

De raad van de gemeente Waalre heeft deze visie uitgewerkt in de Woonnotitie "goed wonen in 2023" (vastgesteld op 12 mei 2020). In de periode 2020-2030 moeten in Waalre nog 550 woningen worden toegevoegd. Daarnaast moet in Waalre worden voorzien in een deel van de regionale woningbehoefte. Dat maakt dat een programma van 1.000 woningen benodigd is in de betreffende periode en dat jaarlijks 100 woningen moeten worden verwezenlijkt. 30% van de nieuw te realiseren woningen moet worden verwezenlijkt binnen de betaalbare huursector. De ontwikkeling is zodoende passend binnen het jaren gevoerde beleid van de gemeente Waalre.

Daarnaast is hier reeds sprake van gestapelde bouw (5 lagen) sinds 1974 met een hoogte van 15 m. In het beleid van de gemeente wordt hoogbouw (in dit geval 6 lagen) hier ook niet uitgesloten. Ondanks de hogere hoogte, heeft dit beperkt nadeel voor de omliggende bewoners in verband met de relatief grote afstand tot de woningen (minimaal 30 m) met betrekking tot schaduwvorming (door bezonning).

#### Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

#### **4. Indiener voert aan dat er meer verkeersbewegingen komen (en dus minder veiligheid), terwijl bewoners er zijn gaan wonen met de reden dat het een kindvriendelijke wijk is met weinig verkeer.**

#### Reactie gemeente

##### *Verkeersbewegingen*

Verkeerskundig wordt voor de verkeersbewegingen gekeken naar het drukste uur van de dag. De toename van verkeersbewegingen is in het drukste uur van de dag 1 auto per 10 tot 15 minuten. Daarbij geldt dat de verkeersbewegingen ten opzichte van een aantal jaar geleden reeds verminderd is door de sloop van het vierde woongebouw met 40 woningen. Desondanks is in deze berekening uitgegaan van de huidige situatie met 3 woongebouwen met daarin de toename van 21 woningen. De toename van 40% aan verkeersbewegingen is hiermee niet te verklaren en wordt hiermee weerlegd.

Voor de berekening wordt verwezen naar de toelichting in het bestemmingsplan 5.2.2. 'Verkeersgeneratie'). Hiermee kan gesteld worden dat de toevoeging van het plan dermate laag is dat deze nauwelijks merkbaar is en dus geen effect heeft op de verkeersafwikkeling.

##### *Veiligheid*

Voor voetgangers zijn op de Malvalaan aan weerszijde van de weg voetpaden aanwezig. Op de Malvalaan zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. Ook op de Spirealaan zijn aan weerszijde van de weg voetpaden aanwezig en deelt de fietser de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Doormiddel van de lage maximumsnelheid en de breedte van de rijbaan wordt op beide wegen de verkeersveiligheid van fietsers echter gewaarborgd. Op de Burgemeester Mollaan liggen aan weerszijden fietspaden (5.2.2. 'Ontsluiting').

Concluderend zien wij door het geringe effect van de toename van 21 woningen op de verkeersafwikkeling en door het huidige straatprofiel geen aanleiding dat hier een verkeersonveilige situatie ontstaat.

##### *Verkeersstromen*

De ontwikkeling van de Malvalaan heeft betrekking op de uitbreiding van 21 wooneenheden:

- 84 bijkomende verkeersbewegingen per etmaal
- 49 parkeerplaatsen voor de huidige situatie

- Uitbreiding: 9 middel dure huurwoningen en 12 sociale huurwoningen
- 1.300 huidige verkeersbewegingen per etmaal op de Malvalaan
- 5.000 motorvoertuigen per etmaal capaciteit op de Malvalaan. Dit is gebaseerd op de normering van een erftoegangsweg.

De toekomstige intensiteit op de Malvalaan wordt na de uitbreiding met 21 woningen begroot op 1.384 verkeersbewegingen 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 aandeel bijkomende verkeersstromen is zeer beperkt. De 84 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 (Vlaanderen) en is worstcase voor deze situatie.

#### *Cumulatief effect*

Het project 't Laar en Wooninc 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.

#### Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

### **5. Indiener voert aan dat deze niet kan accepteren dat de overschot aan auto's voor hun deuren komt te staan, te meer daar er andere oplossingen mogelijk zijn. Deze ruimte is bedoeld voor de huidige bewoners van de wijk.**

#### Reactie gemeente

Het planvoornemen voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein om overlast te voorkomen. Hiervoor is ook het beleid gevolgd met de daarbij benoemde parkeernormen (Zie Nota parkeernormen d.d. 30-06-2023). Hiervoor geldt dat voor de bestaande woningen de parkeerbehoefte gelijk staat aan de huidige situatie en valt dit buiten de parkeernota. In de nieuwe situatie wordt namelijk ook gewoond in deze woningen; de functie verandert hiermee niet. Voor de opgetopte woningen worden de parkeernormen toegepast, die u ook aanhaalt en uit het CBS heeft gehaald (1,3 voor middel dure huur en 1,0 voor sociale huur). Voorts blijkt uit een meting van de parkeerdruk in de gehele nabije omgeving dat de meting met het hoogste gemiddelde bezettingspercentage een zaterdagavond was, met een kwantiteit van 67%. Daarmee wordt het meetmoment met het hoogste bezettingspercentage geclassificeerd als rustig. Voor de Malvalaan en

Hostalaan is het hoogste gemiddelde bezettingspercentage 68% met één piek op de zaterdagavond met 81% (geclassificeerd als lichtelijk druk). Doordat Wooninc. conform parkeerbeleid van de gemeente daarin in extra parkeerplaatsen voor de toegevoegde woningen op eigen terrein voorziet, voorzien wij geen verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Concluderend zien wij geen aanleiding dat het plan hiermee voor meer overlast zorgt.

Indiener voert aan dat andere oplossingen mogelijk zijn. Hiermee doelt indiener op een extra aftakking van de rotonde bij de Burgemeester Mollaan. Gezien de zeer geringe toename van het aantal verkeersbewegingen en dat er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen, zien wij hier geen noodzaak toe.

#### *Parkeren*

Op basis van een norm van 1,3 parkeerplaatsen per woning voor middel dure huurwoningen en 1 parkeerplaats per woning voor sociale huurwoningen, is er een parkeerbehoefte van 24 parkeerplaatsen begroot voor de uitbreiding. Samen met de parkeerbehoefte van 49 parkeerplaatsen voor de bestaande woningen, wordt de totale parkeerbehoefte op 73 parkeerplaatsen begroot voor de realisatie van het project.

#### *Cumulatief effect parkeerbehoefte*

Na de realisatie van de twee projecten 't Laar en Malvalaan wordt de parkeerbehoefte voor het totale project begroot op 102 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden op de eigen terreinen gerealiseerd, waardoor er geen bijkomende parkeerdruk in de omgeving wordt verwacht.

#### *Parkeertellingen Malvalaan*

In de omgeving van het projectgebied is de bezettingsgraad maximaal 68%. 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.

### **6. Indiener stelt als oplossing voor om een (extra) ontsluiting naar de 3 flats en zorgcomplex 't Laar te regelen via de rotonde aan de Burgemeester Mollaan. Via deze ontsluiting is dan enkel toegang tot de parkeerplaatsen op eigen terrein met minder verkeersbewegingen in de wijk tot gevolg.**

#### Reactie gemeente

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.

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 beschermde 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.

De bestaande infrastructuur, de Spirealaan en Malvalaan, hebben ruim voldoende capaciteit om het aantal verkeersbewegingen te kunnen verwerken. Beide straten hebben een capaciteit van 5.000 voertuigen per etmaal. Dit is gebaseerd op het wegprofiel en de kengetallen van het CROW. Het huidige gebruik zit op circa. 1.300 voertuigen per etmaal. Dat is een capaciteit van 26%. Met de toevoeging van de 21 woningen voor Wooninc. zorgt dit voor 84 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. 1.469 per etmaal. Dat is circa 29,4% van de maximale capaciteit.

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 Wooninc. om de extra parkeervraag op te vangen.

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 op het terrein van Wooninc. vanaf de Malvalaan zou de parkeerdruk daarmee op de Malvalaan onnodig toenemen.

#### Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.