

Beste Leden van de commissie en overige aanwezigen,

U heeft kunnen lezen dat er wat mij betreft best wel wat vraagtekens te plaatsen zijn bij dit BP. De nota van zienswijze geeft op een aantal zaken een helder antwoord. Maar op vele zaken niet. Vanwege de complexiteit en tijd beperk ik me vanavond tot twee punten: verkeer en parkeren.

- Er wordt in de nota van zienswijzen verwezen naar een verkeerskundig onderzoek. Deze is uitgevoerd van 3 tot 16 juli dit jaar. In die periode was het zomervakantie in België, de examenklassen in Nederland waren al vrij en nóg belangrijker de brug bij Arendonk was dicht!
- In de nota van zienswijzen wordt bij de onderbouwing van het aspect luchtkwaliteit verwezen naar het percentage vrachtwagens ten tijde van dit verkeerskundig onderzoek. Maar de brug bij Arendonk was dicht, alle vrachtverkeer werd omgeleid via de KBP afrit aan de A67!
- De gemeente heeft in 2017 in het kader van de overdracht van de N284 een verkeersonderzoek laten uitvoeren door bureau Dufec. Hieruit bleek dat de Turnhoutseweg met ruim 6.000 verkeersbewegingen per dag al licht boven de norm zit qua verkeersbelasting. De verkeerstellingen van het onderzoek van de initiatiefnemer vallen, ook ná correctie, echter véél lager uit. Alle aanwonenden zullen bevestigen dat de verkeersdrukke écht niet is afgenomen afgelopen jaren. Wat is waar? Zegt u het maar!
- Volgens uw eigen beleid dient de parkeerbehoefte afgewikkeld te worden op het eigen terrein. Dat staat ook in alle stukken die vanavond voorliggen. Dat is in dit geval echter onmogelijk als je de regels juist toepast. Ik reken het u voor:
- Het bedrijfsverzamelgebouw kent een totaal bruto vloeroppervlak (BVO) van ruim 8.100 m2. De sportschool die hierin gelegaliseerd moet worden beslaat 1.890 m2.
- De gemeente hoort het ontwerpbestemmingsplan te vergelijken met de huidige geldende planologische situatie. U moet dus oordelen over de zogenoemde “planologisch-juridische gevolgen”. Oftewel, de impact van de omvorming van 1890 m2 bedrijfsverzamelgebouw naar een sportschool.
- Er is sprake van een parkeernorm die voor deze 1.890 m2 wijzigt van 1,95 naar 7,4 parkeerplaats per 100m2. Als je dat doorrekend op die 1.890 m2, dan heb je dus 104 extra parkeerplaatsen nodig. Dat moet je corrigeren voor dubbelgebruik. Dan heb je er nog altijd **34 extra** nodig. Het dubbele van de 17 voorgestelde parkeerplaatsen!!
- Maar wellicht waren er al genoeg parkeerplaatsen? Neen! Uit het BP op pag 13 blijkt dat je voor deze fabriek in totaal **193** parkeerplaatsen nodig hebt. Terwijl er **98** zijn ingetekend!
- Initiatiefnemer hanteert dezelfde CROW normen als wij. Maar hij berekende de parkeerbehoefte echter NIET door de bestemmingsplannen met elkaar te vergelijken. En het college is hier ook niet scherp op. Dat is dus juridisch onjuist. U moet de wijziging van het bestemmingsplan beoordelen, zulks los van tijdelijke ontheffingen die nu lopen. Hopelijk doet u dit en spaart u alle betrokkenen een gang naar de Raad van State.
- Tot slot: als u naar deze cijfers kijkt dan kunt u niet ontkennen dat hier sprake is van een bedrijfsactiviteit met verkeersaantrekkende werking waarvan zowel college als raad enkele jaren geleden nog benadrukte dat dit onwenselijk is in het kader van een goede ruimtelijke ordening.
- Ik vertrouw er dan ook op dat u ruimtelijk relevant oordeelt. Oftewel dat u het belang van een goede ruimtelijke ordening, als allerbelangrijkste argument hanteert bij uw besluitvorming.