Commissievergadering Ruimte en Leefbaarheid – 17 september 2024

Meespreek notities m.b.t. agendapunt 11 (bestemmingsplan Hommelsedijk-Nobisweg)

Paul van Meersbergen & Henry van Zutphen

Bouwplannen – appartementencomplex

Deelgebied A (Koffiestraat/Dieppoel)

- Naar aanleiding van de keukentafelgesprekken in 2023 (zie bijlage 21 "omgevingsdialoog" d.d. december 2023) zijn er veel aanpassingen gemaakt voor dit deelgebied m.bt. doorkijk, groene karakter en privacy:
    - 2-kappers i.p.v. rijwoningen
    - Verlaging van nok- en goothoogtes
    - Geen appartementencomplex

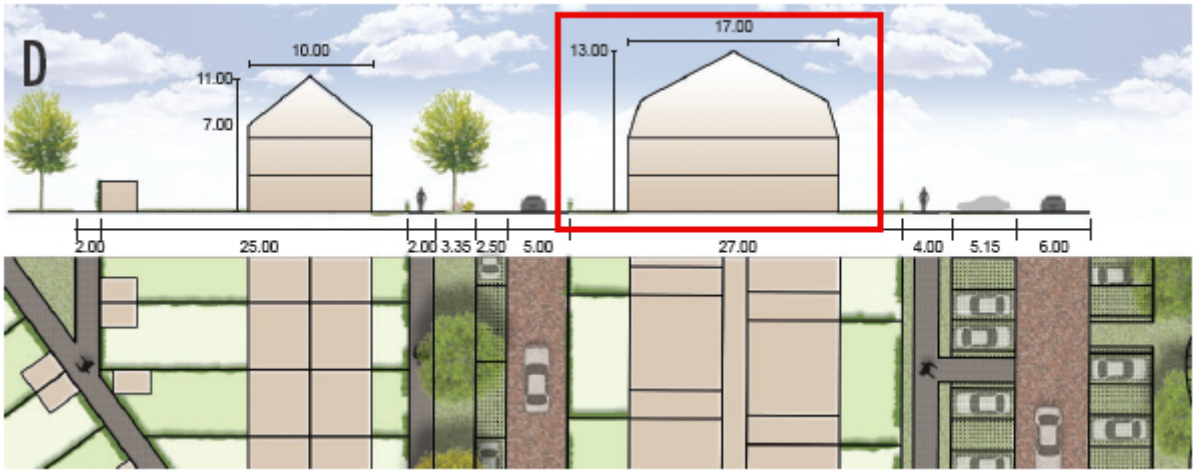
- Naar aanleiding van de zienswijzen zijn er nog meer aanpassingen gemaakt voor dit deelgebied (zie bijlage van de beatwording zienswijzen d.d. augustus 2024):
    - Verlaging van nokhoogte naar 8 meter en goothoogte naar 5 meter

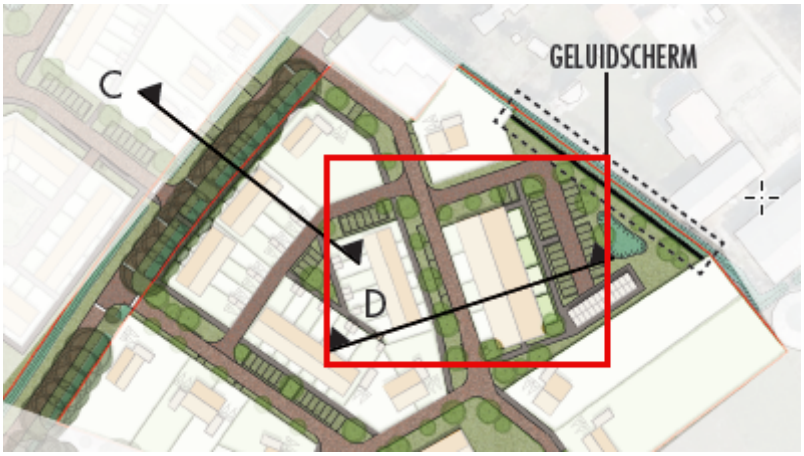
Deelgebied B (Hommelsedijk/Zandstraat/Nobisweg)

- Alle aanpassingen gemaakt in deelgebied A zijn ten koste van doorkijk, groene karakter en privacy doorgevoerd in deelgebied B:
    - Rijwoningen i.p.v. 2-kappers en vrijstaande woningen
    - Woonzorgcomplex
    - Appartementencomplex

- Keukentafelgesprekken met omwonenden van dit deelgebied vinden veel later in 2023 plaats en nadat allen voorgeschoven aanpassingen vanuit deelgebied A reeds zijn doorgevoerd in deelgebied B.
  De wensen van omwonenden en de voorgestelde aanpassingen krijgen geen gehoor.

- Pas nadat de zienswijzen zijn ingediend worden de afmetingen van het beoogde appartementencomplex bekend (zie bijlage 2 "beeldkwaliteit" dd. 30 juli 2024):
    - Nok hoogte = 13 meter
    - Goot hoogte > 7 meter
    - Breedte = 17 meter
    - Lengte > 35 meter





- De nok en goot hoogte van het beoogde appartementencomplex voldoen niet aan de opgestelde regels van het bestemmingsplan (zie sectie 7.2.2) welke een maximale goot hoogte van 6 meter definieert en een maximale nok hoogte van 10 meter.

7.2.2 Wonen

Voor de gebouwen en bouwwerken gelden de volgende eisen:

a. woningen, inclusief aangebouwde bijgebouwen:

goothoogte	max. 6 m.
bouwhoogte	max. 10 m.
inhoud	maximaal 750 m³
afstand tot bestemming Verkeer	min. 15 m.
afstand tot zijdelingse perceelsgrens	min. 5 m.
afstand bijgebouwen tot voorgevelrooilijn	min. 2 m.

- Hoe kan het dat het op 2 na hoogste gebouw (op de 2 kerken na) in Heeswijk-Dinther in het voormalig buitengebied wordt geplaatst? In een deelgebied (B) (met een ruimte-voor-ruimte bestemming) waarin een groen karakter en een doorkijk naar het buitengebied gerealiseerd moet worden volgens het bestemmingsplan. Hoe gaat dit groene karakter en doorkijk gerealiseerd worden met het plaatsen van zo'n megagroot en hoog gebouw?

- Hoe kan het dat de privacy van omwonenden en nieuwe bewoners in deelgebied A wel worden gehonoreerd, maar in deelgebied B niet?

- Hoe denkt u met een geluidsscherm van 4 meter hoog geluidsoverlast en privacy te realiseren m.b.t. een gebouw van 13 meter hoog met ramen aan alle 4 de zijden?

- Graag denken wij mee met het vinden van een oplossing voor het appartementencomplex waarmee zowel de bestaande omwonenden als de nieuwe bewoners van deelgebied B gelukkig worden: bv. ander e vormgeving en/of andere locatie.

Verkeerssituatie

Strekking zienswijzen

In de zienswijzen wordt gesteld dat de verkeerstoets onjuist zou zijn uitgevoerd, er onjuiste aannames zijn gedaan, de verkeerstellingen onjuist zijn uitgevoerd (verkeerde periode en op verkeerde locaties) en er ten onrechte geen kentekenonderzoek zou zijn uitgevoerd en verkeersintensiteiten en snelheden uit verkeersmodellen zijn gebruikt in plaats van de feitelijke situatie.

Reactie

In de hoofstukken 2 t/m 4 van de verkeerstoets zijn onderbouwde uitgangspunten opgenomen. De verkeersgeneratie van de planontwikkeling (hoofdstuk 2) is berekend aan de hand van landelijke kencijfers van het CROW (Kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid). In hoofdstuk 3 is de verwachte verkeersverdeling bepaald aan de hand van een inschatting van de herkomsten en bestemmingen van toekomstige bewoners en bezoekers van de woningbouwlocaties, huidige verkeersintensiteiten op de verschillende ontsluitingswegen en expert-judgement. In hoofdstuk 4 worden beschikbare verkeersgegevens uit de actuele tellingen en het verkeersmodel nader toegelicht.

Naar aanleiding van enkele zienswijzen over de onjuistheid van de verkeerstellingen zijn in de periode 7 mei t/m 27 mei 2024 aanvullende verkeerstellingen uitgevoerd. De verkeerstoets is hierop aangepast waarbij de resultaten van deze recente verkeerstellingen uit 2024 als uitgangspunt zijn gebruikt. De geactualiseerde verkeerstoets is als bijlage bij de toelichting van het vast te stemmen bestemmingsplan bijgevoegd.

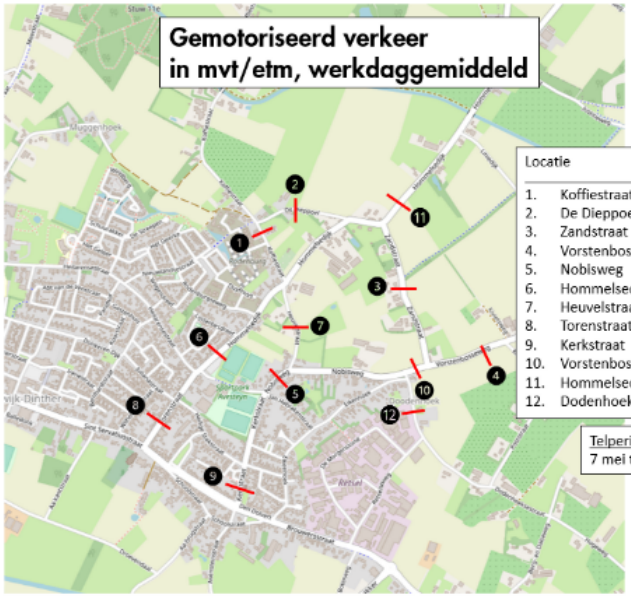
Conclusie

In reactie op de zienswijzen hebben in 2024 nieuwe verkeerstellingen plaatsgevonden. De verkeerstoets is hierop geactualiseerd waarbij deze recente verkeerstellingen als uitgangspunt zijn gehanteerd. De conclusie van de verkeerstoets is dat het bestaande wegennet geschikt is om de verkeerstoename als gevolg van het plan te verwerken.

Hierbij worden enkele maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voorgesteld die in dit plan of bij de nadere uitwerking worden betrokken. Ten behoeve van dit woningbouwplan wordt de komgrens op De Dieppoel en Vorstenbosseweg opgeschoven en wordt de komgrens op de Hommelsedijk verplaatst richting de grens Hommelsedijk/De Dieppoel. Vanaf deze nieuwe komgrens wordt het deel van de Hommelsedijk ter hoogte van de nieuwe woonlocatie heringericht als erftoegangsweg (30 km/uur). Daarnaast worden ter plaatse van de aansluitingen van de toegangswegen van het plan op de bestaande infrastructuur kruispuntplateaus gerealiseerd.

Bij de planoverstijgende verkeersonderzoeken en maatregelen waaraan wij werken en bij toekomstige ontwikkelingen, worden de effecten van de woningbouwontwikkeling aan de Nobisweg/Hommelsedijk meegenomen.

In de verkeerstoets:



Resultaat verkeerstellingen

Locatie		Periode	Intensiteit (werkdag)	Snelheid Max. toegestaan	Snelheid V85 (gemeten)
1.	Koffiestraat	Mei 2024	678 mvt/etm	30 km/uur	45 km/uur
2.	De Dieppoel	Mei 2024	113 mvt/etm	60 km/uur	50 km/uur
3.	Zandstraat	Mei 2024	1.057 mvt/etm	60 km/uur	56 km/uur
4.	Vorstenbosseweg	Mei 2024	1.458 mvt/etm	60 km/uur	69 km/uur
5.	Nobisweg	Mei 2024	1.063 mvt/etm	30 km/uur	46 km/uur
6.	Hommelsedijk	Mei 2024	3.310 mvt/etm	30 km/uur	47 km/uur
7.	Heuvelstraat	Mei 2024	690 mvt/etm	30 km/uur	47 km/uur
8.	Torenstraat	Mei 2024	2.594 mvt/etm	30 km/uur	39 km/uur
9.	Kerkstraat	Mei 2024	1.567 mvt/etm	30 km/uur	45 km/uur
10.	Vorstenbosseweg	Mei 2024	2.347 mvt/etm	grens 30-60	45 km/uur
11.	Hommelsedijk	Mei 2024	3.193 mvt/etm	60 km/uur	68 km/uur
12.	Dodenhoeksestraat	Mei 2024	2.005 mvt/etm	30 km/uur	48 km/uur

Telperiode
7 mei t/m 27 mei 2024 (resultaten excl. 9, 10, 19 en 20 mei: niet representatief)

Figuur 3 Overzicht verkeersgegevens uit tellingen 2024

Omgang met middengebied

Alhoewel het middengebied formeel geen onderdeel uitmaakt van het plangebied, wordt wel de mogelijkheid aangegrepen om hier verdere invulling aan te geven. Dit omdat beide planonderdelen ruimtelijk samenhangen maar in het proces uiteen lopen. Het wensbeeld voor het mid-



dengebied is hierna weergegeven.

In de plannen en de verkeerstoets is als vast uitgangspunt genomen afwikkeling verkeer via Hommelsedijk en Vorstenbosche weg – Nobisweg-Kerkstraat. Het plaatje wat de situatie van het middengebied visualiseert laat dat ook nog eens mooi zien: een rustig middengebied (ook de wegen in dit middengebied)

Steeds wordt gesproken over planoverstijgend en dat wegen als Zandstraat, Heuvelweg en Dodenhoeksestraat niet echt intrinsiek in het plan meewegen. Ondanks eerder aangegeven dat we de verkeersafwikkeling (70% van het extra verkeer gaat vlgs de toets naar het dorp) is er geen alternatief scenario uitgerekend waarbij er wel meer verkeer over de genoemde wegen gaat (plus de daaraan gekoppelde trajecten). Rekenkundig blijft het ‘altijd’ passen. Indien de wegen geschikt zouden zijn.

Echter de wegen voldoen niet, inzoomend op Heuvelstraat en Zandstraat

Heuvelstraat:

500 mvt/etmaal, nu 690, naar 1269 (oftewel 2,5 keer de advies waarde)

> Deze richtintensiteit wordt dus in de autonome situatie (2040 zónder planontwikkeling) al reeds overschreden. Voor wegen met een intensiteit tot circa 1.150 mvt/ etmaal (op basis van de autonome situatie) geeft CROW een benodigde verhardingsbreedte van 5,0 meter. Boven 1.150 mvt/ etmaal (situatie na planontwikkeling) bedraagt de gewenste verhardingsbreedte 5,5 meter.
>
> Om bovengenoemde redenen wordt voor de Heuvelstraat geadviseerd om de Heuvelstraat te verbreden naar ten minste 5,5 meter (bijv. middels toepassen bermkanttegels).
>
> Wanneer deze verbreding niet haalbaar blijkt, biedt het nemen van netwerkmaatregelen voor gemotoriseerd verkeer mogelijk een alternatief. Dit kan bijv. middels een knip, eenrichtingsverkeer of een alternatieve verbinding. Netwerkmaatregelen dragen bij aan het verlagen van de verkeersintensiteit op dit wegvak.
>
> Aangezien de Heuvelstraat in zijn huidige vormgeving niet volstaat als doorgaande route en volwaardige ontsluitingsweg van het nieuwe woongebied biedt het treffen van netwerkmaatregelen voordelen. Eventueel sluipverkeer wordt met deze maatregel voorkomen, al bestaat de kans dat dit verkeer zich verplaatst naar alternatieve noord-zuidverbindingen in het buitengebied (bijv. Zandstraat of Liniedijk).
>
> De verkeerstoename als gevolg van het plan is op de Heuvelstraat relatief beperkt. Deze zal merkbaar zijn en bovengenoemde aanbeveling versterken, maar valt binnen de acceptabel marge voor wegen die zijn gecategoriseerd en ingericht als erftoegangsweg.

Conclusie mbt Heuvelstraat is dat deze in huidige situatie niet voldoet, en er merkbaar invloed vanuit het plan is. De toename is naar onze mening van dien aard dat het NIET voldoet aan de eisen van een veilige afwikkeling, deze wordt versterkt door het plan en dient integraal meegenomen te worden in de beoordeling van het plan.

Zandstraat:

300 mvt/etmaal => 1000 geteld, in toekomst naar 1500 (5x overschrijding streefwaarde) **als direct gevolg**

Eerste verkeerstoets: Verbreden of afsluiten

Tweede verkeerstoets: Verbreden of netwerkmaatregelen

> Aangezien de Zandstraat in zijn huidige vormgeving niet volstaat als doorgaande route en volwaardige ontsluitingsweg van het nieuwe woongebied biedt het treffen van netwerkmaatregelen voordelen. Eventueel sluipverkeer wordt met deze maatregel voorkomen, al bestaat de kans dat dit verkeer zich verplaatst naar alternatieve noord-zuidverbindingen in het buitengebied (bijv. Heuvelstraat of Liniedijk).
>
> De verkeerstoename als gevolg van het plan is op de Zandstraat relatief beperkt. Deze zal merkbaar zijn en bovengenoemde aanbeveling versterken, maar valt binnen de acceptabel marge voor wegen die zijn gecategoriseerd en ingericht als erftoegangsweg.

Het is bijzonder dat in de aanbevelingen staat dat het effect van maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer bij de Zand- en Heuvelstraat genoemd worden, waar dit niet meegewogen wordt in de verkeersbelemmering die plaats gaat vinden in Hommelsedijk en verder weg de Traverse.

Het opwaarderen naar 5,5 meter breedte van beide wegen past niet in het beeld van het open middengebied, het is het creëren van een snelle sluiproute (aantrekkend verkeer) en is zonder zware maatregelen (kosten) niet haalbaar. Dat dit advies in het bestemmingsplan staat, behoeft naar onze zienswijze echt aanpassing.

> In het onderzoek van Iv-Infra wordt geconcludeerd dat een verlaging van de maximum snelheid op de traverse Heeswijk-Dinther naar 30 km/ uur leidt tot een afname van de intensiteit op deze wegen. De nieuwe verbindingsweg leidt vanuit verkeerskundig oogpunt niet tot het gewenste resultaat voor wat betreft de herverdeling van het verkeer. Op de wegen in de directe omgeving van de verbindingsweg wordt een afname verwacht, maar op de drukkere wegen in de dorpskern heeft de verbindingsweg nauwelijks effect op de hoeveelheid verkeer. Dit komt door te lange omrijdafstanden. Een belangrijk neveneffect van de verbindingsweg zou zijn dat deze voor (doorgaand) regionaal verkeer (Nistelrode/ Vorstenbosch/ Loosbroek) een nieuwe route-optie vormt.

Grote zorgen indien gekozen wordt voor verbreding dat de aanzuigende werking (die er nu al is) NOG groter wordt.

Het nemen van netwerkmaatregelen staan we zeker voor open. Deze hebben we ook besproken en er zijn proeven gedaan. Waar we hier voor pleiten is dat we niet bij proeven houden, maar verbinden aan de goedkeuring dat de maatregelen genomen zijn en doorgevoerd zijn.

Niet meegenomen is dat er door de nieuwbouw nog meer kwetsbare verkeersdeelnemers in de genoemde straten zullen zijn, dit zijn de uitvalswegen naar het mooie buitengebied, voor recreatie en vertoeven.

Wil de gemeenteraad echt uitvoering geven aan haar visie is het knippen van beide straten de echte oplossing, hetgeen ook direct een positief effect heeft op de Dodenhoeksestraat.

Een acceptabel en zekere verbetering geeft de instelling van een eenrichtingsverkeer en willen we open meedenken over andere maatregelen, zolang het maar een veilige