

## Reactieformulier oordeelsvormende bijeenkomst

Onderwerp: Voorstel tot het vaststellen van het bestemmingsplan Gezondheidscentrum Waalre.  
Nummer: 2020-50  
Datum vergadering: 1 september 2020



Portefeuillehouder: Wethouder Uijlenhoet  
Behandelaar: T. Hyams

### Kernboodschap voorstel:

Reeds sinds 2016 is de gemeente met een aantal zorgondernemers (2 huisartsen, een apotheker en een medische fysiotherapeut) in gesprek over een geschikte locatie voor de realisatie van een gezondheidscentrum in Waalre Dorp. Initiatiefnemers wensen vanuit een toekomstbestendige en efficiënte bedrijfsvoering samen te werken vanuit 1 centrale locatie.

Het college heeft in dit kader verschillende principebesluiten genomen waarover uw raad in 2018 middels de raadsinformatieavond van 30 augustus 2018 is geïnformeerd. Vervolgens heeft uw raad begin 2019 de uitgangspunten en randvoorwaarden vastgesteld waarbinnen de ontwikkeling naast sporthal Hoeveland plaats kon vinden.

Medio 2019 heeft het voorontwerp bestemmingsplan gedurende 4 weken ter inzage gelegen en heeft een informatieavond plaatsgevonden. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 25 juni tot 5 augustus 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen binnen gekomen.

Voorstel aan de gemeenteraad	X	A-stuk (bespreekstuk)
1. Het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidscentrum Waalre ongewijzigd vast te stellen.		B-stuk (hamerstuk)
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.		

In overleg met de portefeuillehouder/het college is vastgesteld dat de volgende punten nog beantwoording behoeven:

Fractie ZW14:

- Op pagina 20 (ipadpagina 21) paragraaf 5.1.1. Verkeer staat dat er 357 voertuigbewegingen extra prima op te vangen zijn op de 'Meester Slootsweg verder richting De Kerkakkers - Werenfriedstraat en de doorgaande wegen in het dorp'. Dit beschrijft echter een verouderde situatie, omdat de Werenfriedstraat voor auto's niet meer toegankelijk is. Ofwel de extra voertuigbewegingen moeten opgevangen worden door de Kerkstraat, een klein stukje van de Kerkakkers en verder.

### **Wat is de definitie van een voertuigbeweging?**

**Is bij de vaststelling van het aantal voertuigbewegingen ook rekening gehouden met het aantal mensen dat met de auto naar de apotheek gaat (die nu op winkelcentrum De Bus ligt)?**

NB. Omdat een oneven aantal voertuigbewegingen genoemd wordt en auto's altijd van/naar het Gezondheidscentrum gaan, zou verondersteld kunnen worden dat het het aantal betrokken auto's is. Dus dat het daadwerkelijk aantal keren dat auto's bijvoorbeeld het kruispunt De Kerkakkers/Kerkstraat passeren

tweemaal zo hoog is.

**Klopt het dat deze paragraaf gebaseerd is op onjuiste informatie wat betreft de beschikbaarheid van straten voor afhandeling van het autoverkeer?**

2. Op dezelfde pagina verwijst u naar de parkeerplaatsen van de voetbalvereniging, maar **hoe reëel is het gebruik van die parkeerplaatsen, gezien de afstand tot het gezondheidscentrum en het feit dat routeprogramma's auto's nooit naar die parkeerplaats zullen leiden? Zeker omdat al ver van het gezondheidscentrum dan voor een andere aanrijroute gekozen moet worden.**
3. Pagina 5 ( iPadpagina 59) vermeldt: 'Artikel 8 Algemene afwijkingsregels, artikel 8.2 b 'het straat- en bebouwingsbeleid en de verkeersveiligheid niet onevenredig worden geschaad'  
In dit geval gaan dus 357 voertuigbewegingen extra (of 704 keer) over de kruising Kerkstraat/De Kerkkackers. Dit zal geconcentreerd overdag plaatsvinden, dus verdeeld over ca. 8 uur is dit 45 extra voertuigbewegingen (of 90) per uur. Dit aantal komt bovenop het bestaand aantal voertuigbewegingen van en naar het Kindcentrum in dezelfde uren.  
**Hoe is dit te rijmen met de bovenstaande voorwaarde dat de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt geschaad?  
Hoe is dit te rijmen met de doelstellingen uit het verkeersplan om de veiligheid van voetgangers en fietsers rondom de school te verbeteren.  
NB. Er is hierbij onderscheid tussen het technisch haalbare hoeveelheid verkeer en de acceptabele hoeveelheid verkeer!**
4. **In hoeverre is de verkeersveiligheid gegarandeerd in noodsituaties of bij calamiteiten, omdat het gezondheidscentrum maar van 1 kant met de auto bereikbaar is?**

Fractie AWB:

Vragen over parkeren (artikelen 3.2.3. en 3.3.1.):

1. Wat is het verschil tussen de parkeernormen en bepalingen?
2. Hoe en wanneer wordt het bepaalde in artikel 3.3.1. onder b. gemeten?
3. Wat is de parkeernorm in CROW publicatie 381?
4. Betekenen de parkeernormen feitelijk hetzelfde? Waarom wordt dit dan zo ingewikkeld beschreven?

Het college heeft toegezegd:

1. Bovenstaande vragen te beantwoorden.

Beantwoording college vragen:

**Wat is de definitie van een voertuigbeweging?**

Dit is een theoretisch gegeven, een zogenaamd kengetal, waarmee wordt gerekend in de verkeers- en vervoerskunde. Het geeft de verkeersaantrekkende werking aan van een voorziening of ingreep.

**Is bij de vaststelling van het aantal voertuigbewegingen ook rekening gehouden met het aantal mensen dat met de auto naar de apotheek gaat (die nu op winkelcentrum De Bus ligt)?**

Ja.

**Klopt het dat deze paragraaf gebaseerd is op onjuiste informatie wat betreft de beschikbaarheid van straten voor afhandeling van het autoverkeer?**

Nee, het feit dat de Werenfriedstraat en de Kerkstraat zijn omgevormd tot fietsstraat doet niets af aan de conclusie dat het wegennet in Waalre deze voertuigbeweging

gewoon kan verwerken. Deze route blijft immers beschikbaar voor het langzaam verkeer.

Overigens is het aantal oneven omdat het een theoretisch getal is. Een voertuigbeweging is niet hetzelfde als een rit. Voor het aantal ritten zou het aantal bewegingen gedeeld moeten worden door 2 en niet met 2 worden vermenigvuldigd.

**Hoe reëel is het gebruik van die parkeerplaatsen, gezien de afstand tot het gezondheidscentrum en het feit dat routeprogramma's auto's nooit naar die parkeerplaats zullen leiden? Zeker omdat al ver van het gezondheidscentrum dan voor een andere aanrijroute gekozen moet worden.**

Het gezondheidscentrum zal voornamelijk worden gebruikt door mensen die bekend zijn in het dorp en dus geen routeprogramma nodig hebben om bij de huisarts te komen. In het enkele geval dat dit wel het geval is, kan dit worden opgevangen op de voorziene plaatsen voor het medisch centrum. Het autoverkeer uit zuidelijke richting en de werknemers van het gezondheidscentrum kunnen parkeren bij het voetbalveld. Het overige verkeer kan parkeren direct naast het gezondheidscentrum. Daarmee is het de verwachting dat het aantal plaatsen voor het gezondheidscentrum voldoende zal zijn. Het is overigens ook de verwachting dat er veel gebruik zal worden gemaakt van de fiets.

*"pagina 5 (ipadpagina 59) vermeldt: 'Artikel 8 Algemene afwijkingsregels, artikel 8.2 b 'het straat- en bebouwingsbeleid en de verkeersveiligheid niet onevenredig worden geschaad'*

*In dit geval gaan dus 357 voertuigbewegingen extra (of 704 keer) over de kruising Kerkstraat/De Kerkkackers. Dit zal geconcentreerd overdag plaatsvinden, dus verdeeld over ca. 8 uur is dit 45 extra voertuigbewegingen (of 90) per uur. Dit aantal komt bovenop het bestaand aantal voertuigbewegingen van en naar het Kindcentrum in dezelfde uren.*

**Hoe is dit te rijmen met de bovenstaande voorwaarde dat de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt geschaad?**

Artikel 8 geeft aan onder welke voorwaarden afgeweken mag worden van het voorliggende, vast te stellen bestemmingsplan ten behoeve van het realiseren van hogere bouwhoogten en de plaatsing van een zendmast. Dit artikel staat aldus los van de realisatie van het gezondheidscentrum of de verkeersaantrekkende werking daarvan.

**Hoe is dit te rijmen met de doelstellingen uit het verkeersplan om de veiligheid van voetgangers en fietsers rondom de school te verbeteren.**

Dit artikel is een algemeen artikel en staat aldus los van de realisatie van het gezondheidscentrum of de verkeersaantrekkende werking daarvan. Overigens is het zo dat de openbare ruimte rond de school onlangs al is heringericht. Zo is er een zebepad aangelegd en de Kerkstraat is als éénrichtingsverkeerstraat ingericht ten behoeve van de veiligheid van voetgangers en fietsers nabij de school. Tevens wordt bij de inrichting van het plan nadrukkelijk gelet op de aanwezigheid van kinderen. Dit gaan we doen door, middels de inrichting van het openbaar gebied, de auto zich 'te gast' te laten voelen en als gevolg daarvan stapvoets zal rijden.

**NB. Er is hierbij onderscheid tussen het technisch haalbare hoeveelheid verkeer en de acceptabele hoeveelheid verkeer!**

**In hoeverre is de verkeersveiligheid gegarandeerd in noodsituaties of bij calamiteiten, omdat het gezondheidscentrum maar van 1 kant met de auto bereikbaar is?**

Het plan voldoet aan de eisen van de brandweer. Hulpdiensten kunnen van twee kanten het gezondheidscentrum bereiken; ook langs het voetbalterrein door het

verwijderen van een paaltje. Voor voetgangers en fietsers zijn er voldoende vluchtwegen beschikbaar.

Vragen AWB:

1. Wat is het verschil tussen de parkeernormen en bepalingen?

De parkeernorm voor het gezondheidscentrum is bepaald op 1,85. Hieraan dient te worden voldaan op eigen terrein (art 3.2.3). Het college mag afwijken van het bepaalde in 3.2.3 indien aangetoond kan worden dat er voldoende parkeergelegenheid in het openbaar gebied aanwezig is en blijft. Dit laatste is het geval vanwege de aanwezigheid van een groot aantal parkeerplaatsen nabij de voetbalclub op ca 65 meter afstand van de ingang van het gezondheidscentrum.

2. Hoe en wanneer wordt het bepaalde in artikel 3.3.1. onder b. gemeten?

Indien gebruik wordt gemaakt van de vrijstellingsmogelijkheid van de parkeernorm onder aanroeping van artikel 3.3.1 sub b zal onderzoek moeten uitwijzen dat volstaan kan worden met een lagere parkeernorm. Dit onderzoek dient dan bij de vergunningsaanvraag te zijn gevoegd.

Voor de goede orde, voor de berekening van de parkeernorm en het afwijken van het realiseren op eigen terrein wordt sub a gebruikt en niet sub b. Dit is dus nu niet aan de orde. Indien in de toekomst het plan wordt uitgebreid zal moeten worden aangetoond hoe er wordt voldaan aan de parkeernorm en zal dit bij een vergunningsaanvraag moeten worden gevoegd.

3. Wat is de parkeernorm in CROW publicatie 381?

In alinea 5.1.1 en alinea 5.1.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan staat opgenomen dat de parkeernorm voor een gezondheidscentrum in de schil rondom het centrum 1,85 parkeerplaatsen per behandelkamer is.

Hierbij wordt tevens verwezen naar publicatie 318 van het CROW; de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen', 2018. Deze publicatie bevat de nieuwe parkeerkencijfers en vervangt de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012 (publicatie 317).

**NB** De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigenaam.

4. Betekenen de parkeernormen feitelijk hetzelfde? Waarom wordt dit dan zo ingewikkeld beschreven

Waar er wordt gesproken over 'de parkeernorm' wordt er altijd verwezen naar dezelfde parkeernorm, zijnde de parkeernormen zoals opgenomen in publicatie 318 van het CROW. In dit specifieke geval 1,85 parkeerplaatsen per behandelkamer.

Datum reactie college: 8 september 2020