

## Zienswijzennota ontwerpbestemmingsplan Kerkakkerstraat.

Het plangebied Kerkakkerstraat bestaat uit een terrein met bedrijfsverzamelgebouw, een speelterrein en een bosperceeltje. Uitgangspunt is dat de gebouwen geamoveerd worden zodat er een nieuwe functionele en ruimtelijke indeling van het terrein mogelijk is. Daarbij is een weloverwogen besluit genomen over de omgang met het speelterrein, dat in de verkaveling van het plangebied terug moest komen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 1 juli 2010 tot en met 11 augustus 2010 ter inzage gelegen. Op dinsdag 13 juli 2010 is er een inloopavond georganiseerd, deze avond is bezocht door ongeveer 60 personen.

Hieronder het verslag met de ingekomen zienswijzen. De ingekomen zienswijzen zijn *cursief* weergegeven, daaronder staat de reactie van de gemeente.

<b>1. Mevrouw H. Kanters</b>	<b>p/a Het Laar 19 5551 ZC Valkenswaard</b>
<p><i>a. Een maximale nokhoogte van 11 meter staat niet in verhouding met de bestaande woningen.</i></p> <p><u>Reactie van de gemeente:</u> De nokhoogte zal voldoen aan het bouwbesluit. Vandaar dat verdiepingshoogten van nieuw te bouwen woningen tegenwoordig weer wat ruimer zijn dan voorheen. Met het plan wordt naast patiowoningen de realisatie van reguliere grondgebonden woningen beoogd van 2 volledige bouwlagen en een derde bouwlaag onder de kap. Het bestemmingsplan bevat daartoe in de regels de eis dat de goot van deze woningen maximaal 6 meter hoog mag zijn en dat daarboven sprake mag zijn van maximaal 1 bouwlaag, waarvan de hoogte in het bestemmingsplan niet gelimiteerd is. Een en ander is conform de gemeentelijke standaard ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerpplan, die regulier in de gemeente werd toegepast bij bestemmingsplannen voor woningbouw. In de praktijk zal de nok van een dergelijke woning zeer waarschijnlijk tussen de 9,5 en 10 meter zijn. In de toelichting zal onder 5.2 de maximale nokhoogte worden gewijzigd in 10 meter. Op basis van de nieuwe bestemmingssystematiek zal op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 10 meter worden opgenomen. Tevens zullen de regels hierop worden aangepast.</p>	
<p><i>b. Is het mogelijk om in plaats van 1 blok van 8, 2 blokken van 4 in de sfeer van de andere blokken van 4 te maken? Zo'n rij van 8 past naar mijn mening niet in de sfeer van de wijk.</i></p> <p><u>Reactie van de gemeente:</u> Het is niet mogelijk om het blok van 8 'op te knippen' in 2 blokken van 4 woningen, omdat dit zou leiden tot een groter ruimtebeslag. Dit is niet in te passen binnen de verkaveling. Bovenal is de rij van 8 woningen programmatisch noodzakelijk om de gewenste differentiatie te kunnen realiseren. Daarbij is een aanzienlijk aandeel tussenwoningen gepland op relatief kleine percelen. Overigens zijn de goot- en nokhoogtes van deze rij vergelijkbaar met de rijen van 4 woningen en zal het ruimtelijk effect naar de bestaande woonomgeving daardoor acceptabel zijn.</p>	

<b>2. De heer J. Castelijns</b>	<b>p/a Het Laar 27 5551 ZC Valkenswaard</b>
<p><i>a. Het plangebied achter Het Laar bestaat uit patiowoningen en rijtjeswoningen. Mijn voorstel is om achter Het Laar enkel patiowoningen te bouwen. Stedenbouwkundig krijg je op die manier een beter beeld en het plan komt tegemoet aan het bezwaar met betrekking tot de bouwhoogte van rijtjeswoningen van maximaal 11 meter.</i></p> <p><u>Reactie van de gemeente:</u></p> <p>De gemeente is van oordeel dat sprake is van alleszins acceptabele bouwhoogten en afstanden tot bestaande woningen rond het plangebied. De gemeente heeft aan de locatie een differentiatie-eis verbonden als het gaat om de te realiseren typen woningen. Dit betekent dat er zowel ruimtelijk als financieel een divers woonprogramma ontstaat. De aantallen patio's en rijwoningen zijn daardoor niet willekeurig aan te passen en liggen voor dit plan vast. De verdeling van deze woningtypen in het plangebied is gebaseerd op het principe van spreiding, waardoor een divers bebouwingsbeeld ontstaat. Patio's zijn daarom verdeeld over 2 zijden van de weg en er is gekozen voor de situering van de hogere woningen (2 lagen met kap) rond het aan te leggen groenelement in het wijkje. Stedenbouwkundig leidt dit tot een heldere en logische opzet. Door de patio's aan de westzijde van de straat te ruilen met de grondgebonden woningen aan de oostzijde ontstaat tevens een meer eentonig bebouwingsbeeld. Het is daarnaast ook niet mogelijk de woonblokken vanwege de verschillende maatvoering zomaar uit te wisselen.</p> <p>Het bestemmingsplan bevat voor de rijwoningen in de regels de eis dat de goot van deze woningen maximaal 6 meter hoog mag zijn en dat daarboven sprake mag zijn van maximaal 1 bouwlaag, waarvan de hoogte in het bestemmingsplan niet gelimiteerd is. Een en ander is conform de gemeentelijke standaard ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerpplan, die regulier in de gemeente werd toegepast bij bestemmingsplannen voor woningbouw.</p> <p>In de praktijk zal de nok van een dergelijke woning zeer waarschijnlijk tussen de 9,5 en 10 meter zijn. Aldus ontstaat een stedenbouwkundig acceptabel beeld met regulier voorkomende bouwhoogtes. In de toelichting zal onder 5.2 de maximale nokhoogte worden gewijzigd in 10 meter. Op basis van de nieuwe bestemmingssystematiek zal op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 10 meter worden opgenomen. Tevens zullen de regels hierop worden aangepast.</p>	

<b>3. De heer R. Akkermans</b>	<b>p/a Kerkakkerstraat 20 Dommelen</b>
<p><i>a. Voor Kerkakkerstraat 14 tot en met 24 graag meenemen dat er een eenduidige erfafscheiding wordt aangelegd aan de achterzijde van de woningen. Met name voor de nummers 20 en 24 (in overleg met M. Sonneveld ter tegemoetkoming) aangezien de aankoop van grond aan de achterzijde van deze percelen geen doorgang heeft kunnen vinden. Daarbij komt nog dat op nummer 24 (Bosmans) een autobedrijf is gelegen. Verzekeringstechnisch moet dit terrein rondom geheel afgesloten zijn. Indien aan de achterzijde met de bouw gestart gaat worden (waardoor het bos) verdwijnt komt er een open doorgang (terrein).</i></p>	

*Het liefst zien wij vanaf het bouwrijp maken een degelijke (eenduidige) erfafscheiding (schriftelijke zienswijze is mondeling aangevuld op de inloopavond van 13 juli 2010).*

Reactie van de gemeente:

Dit is een inrichtingsaspect. De gemeente zal bij de verdere planuitwerking zo goed als mogelijk rekening houden met deze wens. Hier kan in een nader overleg op het moment dat er gesproken wordt over de terreinafscheiding op terug gekomen worden. Daarbij zal tevens overleg kunnen plaatsvinden of, en zo ja op welke wijze de bestaande erven aan de Kerkakkerstraat worden ontsloten op het te realiseren achterpad, voor zover dat aan de bestaande percelen aan de Kerkakkerstraat zal grenzen.

**4. De dames Driesen**

**p/a J.P.C. Driesen  
Kerkakkerstraat 10  
5551 TC Valkenswaard**

*a. Indiener verzoekt een verkeersbelemmering op te nemen ter hoogte van het midden van het woningblok van 4 woningen achter indieners woning. Dit om doorgaand verkeer te voorkomen, met de bijbehorende effecten van overlast. De flessenhals laat geen drukke verkeersafwikkeling toe.*

Reactie van de gemeente:

Op basis van de beschikbare gegevens verwacht de gemeente geen verkeerskundige problemen in de wijk met toevoeging van de in het bestemmingsplan opgenomen woningbouw. Om hiervan zeker te zijn heeft de gemeente op twee momenten (14 en 16 juli 2009/ 22 en 24 september 2009) een verkeersonderzoek uit laten voeren. Dit onderzoek is gericht geweest op het in kaart brengen van eventuele problemen betreffende het in en uit rijden van de Kerkakkerstraat en Het Laar met betrekking tot de kruisingen met de Bergstraat. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er in het geheel geen sprake is van verkeerskundige problemen in de wijk. Voorts maakt de gemeente uit de resultaten van het onderzoek op dat ook na toevoeging van het aantal woningen, zoals vermeld in de gebiedsvisie geen sprake zal zijn van verkeerskundige problemen. Het bestemmingsplan gaat inmiddels uit van minder woningen dan de gebiedsvisie van destijds, waardoor de verkeersafwikkeling ten opzichte van eerdere plannen gunstiger wordt.

De gemeente heeft samen met de ontwikkelaar van de planlocatie serieus onderzocht of een verbreding van de weg tot de mogelijkheden behoort. Daartoe zouden gronden aangekocht moeten worden. Onderzocht is of grondeigenaren van het aangrenzende perceel daartoe bereid zijn, wat niet het geval bleek. Hoewel de breedte van de weg strikt genomen voldoende is voor de beoogde ontsluiting, heeft de gemeente op grond van een recent opgesteld verkeersadvies (maart 2011) bepaald dat voor de verbinding met de Kerkakkerstraat eenrichtingsverkeer ingesteld zal worden om zo de meest optimale verkeerssituatie te realiseren. Hierdoor kan aan de woningzijde in het plan een trottoir aangebracht worden tot aan de eerste parkeervakken. Een en ander zal in de toelichting van het bestemmingsplan nader gemotiveerd worden.

De door indiener gevraagde wegafsluiting wordt op grond van het voorgaande niet nodig geacht. Daarnaast is binnen de nieuwe woonstraat een tweezijdige ontsluiting wenselijk.

Dit in verband met een goede bereikbaarheid (onder meer voor hulpdiensten), veiligheid en goed functionerende ontsluiting voor de bewoners.

De gemeente is van oordeel dat het continueren van de huidige bedrijfsbestemming op de locatie zeker niet tot een beter verkeerspatroon ter hoogte van de woning van indieners zal leiden dan de beoogde nieuwe situatie. Dit omdat bij het gebruik op langere termijn als bedrijfsverzamelgebouw ook sprake zal zijn van een behoorlijk aantal vervoersbewegingen, van niet alleen personenauto's maar ook vrachtverkeer.

**5. De heer A. Kolfschoten**

**Het Laar 23**

**5551 ZC Valkenswaard**

*a. In het bestemmingsplan wordt een nokhoogte van 11 meter genoemd. Indiener maakt hiertegen bezwaar. Eerder is door de gemeente aangegeven dat de nokhoogte net iets hoger zou zijn dan bij de woningen aan het Laar.*

Reactie van de gemeente:

Het bestemmingsplan bevat voor de rijwoningen in de regels de eis dat de goot van deze woningen maximaal 6 meter hoog mag zijn en dat daarboven sprake mag zijn van maximaal 1 bouwlaag, waarvan de hoogte in het bestemmingsplan niet gelimiteerd is. Een en ander is conform de gemeentelijke standaard ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerpplan, die regulier in de gemeente werd toegepast bij bestemmingsplannen voor woningbouw.

In de praktijk zal de nok van een dergelijke woning zeer waarschijnlijk tussen de 9,5 en 10 meter zijn. Aldus ontstaat een stedenbouwkundig acceptabel beeld met regulier voorkomende bouwhoogtes. In de toelichting zal onder 5.2 de maximale nokhoogte worden gewijzigd in 10 meter. Op basis van de nieuwe bestemmingssystematiek zal op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 10 meter worden opgenomen. Tevens zullen de regels hierop worden aangepast.

*b. Inzake de ontsluiting richting Kerkakkerstraat is de voorwaarde dat er minimaal tweerichting verkeer mogelijk moet zijn met tenminste aan een kant een trottoir dat geschikt is voor rollators etc. Dus de huidige 4 meter maatvoering is onaanvaardbaar daar niet voldaan wordt aan de norm 'goede ruimtelijke ordening'.*

Reactie van de gemeente:

In het kader van een goede ruimtelijke ordening bestaat geen norm maar de plicht (en ook gemeentelijke doelstelling) om een goede verkeersontsluiting te realiseren. De gemeente heeft binnen haar gehele grondgebied een meerjaren-uitvoerprogramma om alle wegen in te richten conform 'duurzaam veilig'. In dorpskernen betekent dit dat de hoofdwegen worden ingericht met een snelheidsregime van 50 km/uur en de overige wegen 30 km/uur. Deze inrichting zal ook gelden voor het plangebied en omgeving, waaronder de Kerkakkerstraat. De gemeente acht het niet noodzakelijk om, in aanvulling op dit beleid, aanvullende maatregelen te treffen. Binnen 30 km/uur gebied heeft langzaamverkeer voorrang boven snelverkeer. Het smalle deel van de doorsteek betreft een overzichtelijke rechte straat waar door de korte lengte de rijsnelheid altijd laag zal zijn.

De straatinrichting zal daarnaast duidelijk maken dat snel- en langzaamverkeer gemengd zijn. Overigens is het de gemeente niet duidelijk waar indiener de genoemde breedte van 4 meter uit heeft afgeleid. Op basis van de kadastrale gegevens is de beschikbare breedte overal minimaal 4,8 meter. In het kader van de eerder genoemde goede ruimtelijke ordening wordt voor de aan te houden breedte van een weg vaak gebruik gemaakt van de kengetallen zoals opgenomen in de CROW (ASVV 2004). Daarin is in paragraaf 12.2.9 voor een autostraat voor personenauto's in 2 richtingen een minimale breedte opgenomen van 4,6 meter. Hoewel de breedte van de weg strikt genomen dus voldoende is voor de beoogde ontsluiting, heeft de gemeente op grond van een recent opgesteld verkeersadvies (maart 2011) bepaald dat voor de verbinding met de Kerkakkerstraat eenrichtingsverkeer ingesteld zal worden, om zo de meest optimale verkeerssituatie te realiseren. Hierdoor kan ook aan de woningzijde in het plan een trottoir aangebracht worden tot aan de eerste parkeervakken. Een en ander zal in de toelichting van het bestemmingsplan nader gemotiveerd worden.

De verkaveling met de maatvoering voor de openbare ruimte is tevens ter toetsing van de bereikbaarheid in geval van een calamiteit voorgelegd aan de brandweer, waarbij de brandweer heeft aangegeven dat het plangebied voldoende bereikbaar is voor hulpdiensten.

*c. Voor zover het straatbeeld het toestaat verzoekt indiener de rooilijn van de woningen achter de bestaande bebouwing van het Laar naar voren te verplaatsen. Met de zo ontstane diepere achtertuinen wordt meer aan het privacy aspect van nieuwe en bestaande bewoners gewerkt.*

Reactie van de gemeente:

De gemeente heeft juist vanwege het aspect van woongenot van de bewoners aan het Laar de genoemde woningen reeds op een zo groot mogelijke afstand gerealiseerd. De woningen kunnen niet verder worden opgeschoven omdat dan in het plangebied een te krappe indeling aan de straatzijde ontstaat. De patiowoningen staan overigens met de achtergevel op minimaal 30 meter van de achtergevels van de woningen aan het Laar en de woningen van 2 bouwlagen met kap op minimaal 40 meter. Dit zijn in het kader van de privacy voldoende ruime afstanden. Aan de bewoners van al deze woningen heeft de gemeente in 2007 de mogelijkheid geboden om gronden aan te kopen waardoor hun tuinen dieper werden. De bewoners waren daarbij reeds op de hoogte van de woningbouwplannen.

*d. Indiener verzoekt het getoonde groen in de schetsen rondom de geplande parkeerplaatsen inderdaad te realiseren. Daarnaast zou een boom welke het zicht op de mast ontnemt prettig zijn. Indiener verzoekt tevens voor een deugdelijke groene scheiding te zorgen tussen bestaande en nieuwe kavels middels bomen, struiken en/of wallen.*

Reactie van de gemeente:

Voor zover deze wensen betrekking hebben op openbare ruimte zal de gemeente zo veel als mogelijk rekening houden met de wensen.

Voorts zal naar aanleiding van een nader overleg met indiener de indeling van de geplande zestien parkeerplaatsen worden gewijzigd. Om het groen naast de woning (grotendeels) te behouden, zal voor een vijftal parkeerplaatsen elders in het plangebied ruimte worden gezocht. De resterende

parkeerplaatsen in de smalle strook naast Het Laar 23 zullen dan zodanig worden ingericht (haaks parkeren in plaats van twee insteken met parkeervakken) dat er voldoende groen behouden kan blijven. De toelichting van het bestemmingsplan en de verbeelding zullen hierop worden aangepast.

*e. Indiener verzoekt een kleinere woningdichtheid te realiseren (zie bijv. uitbreidingsplan Lage Heide weg).*

Reactie van de gemeente:

De gemeente streeft op wijkniveau naar gemengde woonmilieus en binnen de centra van dorpsgebieden (dus ook op de locatie Kerkakkerstraat) naar een accent in de huisvestingsmogelijkheden voor senioren en starters. Het plan Lage Heide waaraan wordt gerefereerd is een volledig nieuwe uitbreiding van een op zichzelf staande wijk. Vandaar dat hier 25% van de woningen vrijstaand wordt en 25% 2 onder 1 kap. Het overige deel zijn rijwoningen en patiowoningen, zoals ook in onderhavig bestemmingsplan.

Voor de locatie Kerkakkerstraat geldt dat op wijkniveau veelal sprake is van vrijstaande woningen en 2 onder 1 kap in het middeldure tot dure segment. Daarom is menging met rijwoningen en patiowoningen, gericht op de gewenste doelgroepen, een kwalitatief gewenst aanvulling in de wijkopbouw. Hiermee wordt op wijkniveau gekomen tot een goede differentiatie in woningtypen.

*f. Er wordt door indiener vanuit gegaan dat de achteromsteegjes uitsluitend toegankelijk zijn voor de bewoners aan de steeg (veiligheid, afsluitbaar met poort).*

Reactie van de gemeente:

Vooropgesteld wordt dat de gemeente veiligheid in het plan van groot belang acht. Deze zienswijze is echter niet relevant in het kader van de bestemmingsplanprocedure, aangezien dergelijke aspecten niet in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Een en ander wordt ook pas definitief besloten zodra het ontwerp van het plan gereed is.

*g. Het blok van 8 woningen staat 'lelijk'. Indien het zoveel woningen moeten zijn gaarne speelser te verwezenlijken als bijv. 2 blokken van vier woningen (met de verschillende dakhellingen als de overige blokken van vier woningen).*

Reactie van de gemeente:

Het is niet mogelijk om het blok van 8 'op te knippen' in 2 blokken van 4 woningen, omdat dit zou leiden tot een groter ruimtebeslag. Dit is niet in te passen binnen de verkaveling. Bovenal is de rij van 8 woningen programmatisch noodzakelijk om de gewenste differentiatie te kunnen realiseren. Daarbij is een aanzienlijk aandeel tussenwoningen gepland op relatief kleine percelen. Overigens zijn de goot- en nokhoogtes van deze rij vergelijkbaar met de rijen van 4 woningen en zal het ruimtelijk effect naar de bestaande woonomgeving daardoor acceptabel zijn.

*h. Tenslotte blijft indiener aandacht - en verbeterde oplossingen vragen voor het verkeer: de nauwe ontsluiting richting Kerkakkerstraat (CROW norm), de overzichtelijkheid van de te creëren Tsplitsing het Laar/nieuwe wijk en het in- en uitrijden tot de kruisingen op de Bergstraat (dit laatste mede in*

*relatie tot de uitbreidingsplannen Lage Heide weg).*

Reactie van de gemeente:

Zie het antwoord onder (b).

**6. De heer P. Bosmans**

**Kerkakkerstraat 24  
5551 TC Valkenswaard**

*a. Indiener tekent bezwaar aan tegen het plan en geeft aan dit nader te zullen toelichten.*

Reactie van de gemeente:

Verwezen wordt naar de reactie en de beantwoording onder punt 7 van deze nota.

**7. ARAG Rechtsbijstand (namens P.  
Bosmans, Kerkakkerstraat 24)**

**Postbus 1089  
6040 KB Roermond**

*a. Het eerste en voornaamste bezwaar van cliënt richt zich op de begrenzing van het ontwerpbestemmingsplan. Met name nu het achter het perceel van cliënt gelegen stuk grond, dat cliënt reeds 27 jaar in gebruik heeft van uw gemeente, deel uit gaat maken van het bestemmingsplan en cliënt daartoe genoodzaakt zal worden dit gebruik te staken, stuit op grote problemen bij cliënt. De auto's die zich op betreffende deel van de grond bevinden zullen elders geparkeerd moeten worden, hetgeen ongetwijfeld tot meer overlast voor omwonenden zal leiden. Cliënt geeft aan dat hij bereid is betreffende stuk grond aan te kopen.*

Reactie van de gemeente:

Indieners reactie is gericht op een privaatrechtelijke aangelegenheid en richt zich aldus niet tegen het bestemmingsplan.

*b. Daarnaast wil cliënt er op wijzen dat de ontsluiting van het nieuwe plan onvoldoende goed geregeld is. Met name wijst cliënt in dit opzicht op de afmetingen van de ontsluiting tussen Kerkakkerstraat 8 en 10, die zodanig smal is, dat hier onmogelijk de gebruikelijke hulpdiensten op een normale manier in en uit het nieuw te realiseren plandeel kunnen geraken. Dit brengt onveilige situaties met zich mee, hetgeen uiteraard niet wenselijk is.*

Reactie van de gemeente:

Op basis van de kadastrale gegevens is de beschikbare breedte overal minimaal 4,8 meter, waardoor auto's elkaar altijd kunnen passeren. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt voor de aan te houden breedte van een weg vaak gebruik gemaakt van de kengetallen zoals opgenomen in de CROW (ASVV 2004). Daarin is in paragraaf 12.2.9 voor een autostraat voor personenauto's in 2 richtingen een minimale breedte opgenomen van 4,6 meter. Deze breedte kan aldus worden gerealiseerd. Dit betekent ook dat bij een calamiteit het plangebied van twee zijden benaderd kan worden door hulpverleners. Hoewel de breedte van de weg strikt genomen voldoende is voor de beoogde ontsluiting heeft de gemeente op grond van een recent opgesteld verkeersadvies (maart

2011) bepaald dat voor de verbinding met de Kerkakkerstraat eenrichtingsverkeer ingesteld zal worden om zo de meest optimale verkeerssituatie te realiseren.

Een en ander zal in de toelichting van het bestemmingsplan nader gemotiveerd worden.

De verkaveling met de maatvoering voor de openbare ruimte is ter toetsing van o.a. dit aspect voorgelegd aan de brandweer, waarbij de brandweer heeft aangegeven dat het plangebied voldoende bereikbaar is voor hulpdiensten.

*c. Gelet op het aantal nieuw te bouwen woningen zet cliënt vraagtekens bij de toekomstige parkeermogelijkheden. Hij voorziet problemen, nu er in totaal in dit plan 58 parkeerplaatsen gerealiseerd zouden moeten worden. Cliënt ziet niet hoe deze parkeerplaatsen inderdaad in het plangebied ingevuld kunnen worden en ziet een steeds wijzigend totaal aantal parkeerplaatsen en een wijzigend aantal parkeerplaatsen dat openbaar en op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Dit bevestigt het beeld dat het in de uitvoering alleen nog maar moeilijker wordt.*

Reactie van de gemeente:

In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is op pagina 27 en verder de berekening van de parkeernorm uitvoerig toegelicht. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woningbouw binnen de locatie wordt opgelost, conform de gemeentelijke parkeerrichtlijn. Uitgangspunt is dat de definitieve parkeernormen zijn bepaald op basis van de te bouwen woningtypen; e.e.a. passend bij de locatie. Binnen het plangebied wordt voorzien in de parkeernorm.

De reactie aangaande de door indiener genoemde veranderende cijfers kan uitsluitend betrekking hebben op een veranderd aantal parkeerplaatsen in de diverse gepresenteerde modellen. Vanaf het moment dat het huidige gemeentelijke parkeerbeleid in werking is getreden, is altijd door de gemeente eenzelfde parkeernorm gehanteerd. Wel is gedurende het planproces het stedenbouwkundig plan meermaals aangepast, met name op verzoek van omwonenden. Daarbij is het aantal woningen afgenomen en is de verdeling van woningtypen aangepast. Uiteraard leidt dit tot aanpassingen in het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Juist omdat de gemeente parkeerproblemen wil voorkomen, is vanaf de eerste uitwerking voor het gebied de parkeeropgave telkens concreet uitgewerkt en meegenomen in de ruimtelijke varianten voor het gebied. Aldus is de gemeente van mening dat dit aspect zeer zorgvuldig en consequent is meegenomen tijdens de planvorming.

*d. Tevens wenst cliënt er op te wijzen dat het uitzicht dat hij thans geniet komt te vervallen door de bouw van de woningen zo dicht op zijn bedrijfsterrein. Ook de thans aanwezige groenvoorziening vervalt daardoor, hetgeen cliënt evenmin als prettig ervaart.*

Reactie van de gemeente:

De gemeente heeft begrip voor de gevoelens van onbehagen van indiener en erkent dat indiener de plannen zou kunnen ervaren als minder prettig. Wel is de gemeente van oordeel dat het gepresenteerde model voor de nieuwe ontwikkeling stedenbouwkundig acceptabel is. Het bestaande uitzicht zal daarbij verdwijnen, maar was op basis van de vigerende bestemming in relatie tot het feitelijke gebruik ook niet vastgelegd. Door de sanering van de bedrijfslocatie zal van de nieuwe ontwikkeling ook een positieve uitwerking uitgaan naar de woonomgeving.



<b>8. De heer R.A.M.R. Akkermans</b>	<b>Kerkakkerstraat 20 5551 TC Valkenswaard</b>
<p><i>a. De verkeersstromen zijn aldus indiener beter op te lossen. Er is geen onderzoek gedaan naar, danwel gesprek geweest over mogelijkheden ter plaatse van het garagebedrijf van P. Bosmans.</i></p>	
<p><u>Reactie van de gemeente:</u> Een ontsluiting ter plaatse van het garagebedrijf is verkeerskundige niet noodzakelijk, gezien de beperkte omvang van de verkeersstromen als gevolg van de nieuwe woningen in het plangebied, waarbij reeds in een tweezijdige ontsluiting is voorzien via Het Laar en de Kerkakkerstraat. Deze ontsluiting kan volledig worden gerealiseerd binnen de eigendommen van de initiatiefnemende partijen.</p>	
<p><i>b. Waarom wordt hier geen straat aangesloten op een nu al zichtbare mogelijkheid?</i></p> <p><u>Reactie van de gemeente:</u> Zie reactie onder (a).</p>	
<p><i>c. Waarom wordt aan het bedrijf geen andere locatie toegewezen?</i></p> <p><u>Reactie van de gemeente:</u> Op basis van de beantwoording onder (a) en (b) is geconstateerd dat verplaatsing voor de planontwikkeling van het woongebied functioneel niet nodig is. Een verplaatsing van het bedrijf staat daarmee dus in geen verband met de woningbouwontwikkeling. De gemeente ziet daarom geen aanleiding om aan het bedrijf een alternatieve locatie toe te wijzen of het initiatief daartoe te nemen, in samenhang met de woningbouw. De gemeente heeft daarnaast onderzoek laten uitvoeren naar industrielawaai in relatie tot het bedrijf. De Uit het “Rapport Akoestisch onderzoek IL Autobedrijf Piet Bosmans, Kerkakkerstraat 24 te Valkenswaard” (Foppen Advies, 1 juli 2010) blijkt hieromtrent dat een maatregel noodzakelijk is, die ervoor zorgt dat de geluidbelasting op de nieuwe woningen binnen de normering blijft. Uiteindelijk is door de gemeente besloten als afscherpende maatregel een scherm/muur te plaatsen op de perceelsgrens. Hiermee wordt aan de normering voldaan en is verplaatsing van het bedrijf aldus niet noodzakelijk.</p>	
<b>9. De heer S. Mol</b>	<b>Bergstraat 54 5551 AX Valkenswaard</b>
<p><i>a. In het bestemmingsplan Kerkakkerstraat is een tekening gepubliceerd waarop huizen getekend zijn die grenzen aan percelen Bergstraat 54 en 56. Opvallend is dat hierbij niet te zien is dat er rekening gehouden dient te worden met de achteruitgang van perceel Bergstraat 54. Ik ga ervan uit dat in de definitieve en meer gedetailleerde tekeningen hier wel rekening mee is gehouden, zoals eerder door u aangegeven; zo niet dan teken ik formeel bezwaar aan tegen de plannen zoals thans</i></p>	

gepresenteerd.

Reactie van de gemeente:

In de verkaveling voor het plangebied is aan de achterzijde van het blok van 8 woningen een achterpad opgenomen dat doorloopt tot aan de laatste woning. Aldus ontstaat de mogelijkheid om ook het perceel Bergstraat 54 aan de achterzijde voor langzaam verkeer te ontsluiten. Op de bestemmingsplankaart is grenzend aan de achterzijde van Bergstraat 54 een woonbestemming opgenomen. Dit conform de gemeentelijke standaard plansystematiek, waarbij achterpaden binnen de woonbestemming worden opgenomen. Aldus wordt voldaan aan indieners wens om zijn perceel aan de achterzijde te ontsluiten.

**10. De heer/Mevrouw J.A.C. van Veldhoven**

**Kerkakkerstraat 14a  
5551 TC Valkenswaard**

*a. Het plan leidt ertoe dat de achtertuinten van de geplande woningen zullen grenzen aan indieners achtertuin. Het plan geeft onvoldoende duidelijkheid over de mogelijkheden voor de bewoners van de nieuwe woningen voor het maken van een achterom(pad).*

Reactie van de gemeente:

Het bestemmingsplan laat aan deze zijde binnen de woonbestemming de aanleg van achterpaden toe. Het is ook wenselijk om de te realiseren woningen via een achterpad te ontsluiten, omdat anders de tussenwoningen in het blok van 4 niet via de achterzijde bereikbaar zouden zijn. Indiener kan er aldus vanuit gaan dat grenzend aan zijn achtertuin een achterpad wordt gerealiseerd.

*b. De vrijheid en privacy die indiener nu ervaart aan de achterzijde van zijn woning zullen nagenoeg helemaal teniet worden gedaan. Er zal sprake zijn van inkijk vanuit de geprojecteerde woningen naar indieners achtertuin. Als gevolg van de situering van de woningen en de toegestane bouwhoogtes (2 lagen met kap) zal er ongetwijfeld ook sprake zijn van vermindering van lichttoetreding. De rust die nu iedere dag ervaren wordt op indieners achtererf zal als gevolg van de bouw van de woningen ver te zoeken zijn.*

Reactie van de gemeente:

De gemeente heeft begrip voor de gevoelens van onbehagen van indiener en erkent dat indiener de plannen zou kunnen ervaren als zijnde een aanleiding tot afname van het woongenot. Wel is de gemeente van oordeel dat het bouwplan stedenbouwkundig acceptabel is.

Van een afname van lichttoetreding zal geen sprake zijn, daar nu reeds, zoals indiener aangeeft, een scheidingmuur op de perceelsgrens staat van 5 meter hoog. Deze komt te vervallen en op een afstand van 12 meter uit de achterste perceelsgrens komen woningen met een goothoogte van maximaal 6 meter. Aldus zal de lichtintreding voldoende verzekerd zijn. Aangezien de beoogde ontwikkeling een regulier inbreidingsplan betreft, acht de gemeente het niet aannemelijk dat de privacy en rust van indiener onevenredig wordt aangetast. Het bouwplan voorziet ter plaatse van indieners woning en tuin in een rug-aan-rug verkaveling met een tussenliggend achterpad, voldoende

afstand tussen de woningen en een reguliere bouwhoogte van 2 bouwlagen met kap.

*c. Indiener vindt in algemene zin dat de geplande verkeers- en ontsluitingsstructuur van het nieuwe woonwijkje, gelet op de dwarsprofielen van de wegen e.d., tot grote problemen zal leiden. Het is onjuist in het plan te stellen dat de Kerkakkerstraat per saldo minder verkeersbewegingen zal hebben omdat het aantal auto's, bromfietsen e.d. van en naar de in het plan opgenomen woningen veel groter zal zijn dan het aantal verkeersbewegingen nu van en naar de aanwezige bedrijfsbebouwing, ondanks het gegeven dat Het Laar in de ontsluitingsstructuur van het plan is meegenomen.*

Reactie van de gemeente:

De geplande verkeersstructuur, de 2-zijdige ontsluiting en de dwarsprofielen zijn uitvoerig door de gemeente getoetst en leiden bij het te verwachten verkeersaanbod niet tot problemen. Het gehele plangebied kent voldoende parkeervoorzieningen buiten de rijbaan en zal leiden tot een geringe verkeerstoename.

Op basis van de beschikbare gegevens verwacht de gemeente geen verkeerskundige problemen in de wijk met toevoeging van de in het bestemmingsplan opgenomen woningbouw. Om hiervan zeker te zijn heeft de gemeente op twee momenten (14 en 16 juli 2009/ 22 en 24 september 2009) een verkeersonderzoek uit laten voeren. Dit onderzoek is gericht geweest op het in kaart brengen van eventuele problemen betreffende het in en uit rijden van de Kerkakkerstraat en Het Laar met betrekking tot de kruisingen met de Bergstraat. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er in het geheel geen sprake is van verkeerskundige problemen in de wijk. Voorts maakt de gemeente uit de resultaten van het onderzoek op dat ook na toevoeging van het aantal woningen, zoals vermeld in de gebiedsvisie geen sprake zal zijn van verkeerskundige problemen. Het bestemmingsplan gaat inmiddels uit van minder woningen dan de gebiedsvisie van destijds, waardoor de verkeersafwikkeling t.o.v. eerdere plannen gunstiger wordt.

Hoewel de breedte van de weg strikt genomen voldoende is voor de beoogde ontsluiting, heeft de gemeente op grond van een recent opgesteld verkeersadvies (maart 2011) bepaald dat voor de verbinding met de Kerkakkerstraat eenrichtingsverkeer ingesteld zal worden om zo de meest optimale verkeerssituatie te realiseren. Een en ander zal in de toelichting van het bestemmingsplan nader gemotiveerd worden.

Overigens is bij de bedrijven op de locatie reeds langer bekend dat er plannen in voorbereiding zijn om de bedrijfsactiviteiten te beëindigen. De bedrijfsactiviteit is daardoor de laatste jaren reeds aanzienlijk lager dan verwacht zou mogen worden op een locatie waar ook op langere termijn bedrijven werkende zullen zijn. Het is daarom voor wat betreft het veranderende verkeersaanbod op de Kerkakkerstraat als gevolg van de verandering van bedrijven naar wonen begrijpelijk dat gekeken wordt naar het huidige verkeersbeeld, maar het verkeersbeeld bij een volledig functionerend bedrijvencomplex moet tevens in ogenschouw worden genomen. Op basis van dit uitgangspunt is de veranderde verkeersstroom door de gemeente doorgerekend in eerdergenoemd recente verkeersonderzoek van maart 2011. De resultaten worden in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

*d. Indiener plaatst vraagtekens bij de in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen passage over het gehouden onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen. Indiener is het voorshands, op basis van eigen waarnemingen, niet eens met de conclusie dat de betreffende bedrijfspanden nauwelijks geschikt zijn om te kunnen dienen als verblijfplaats voor kraamkolonies of als winter- of zomerverblijfplaats voor vleermuizen. Indiener adviseert op dat punt nader onderzoek te doen.*

Reactie van de gemeente:

In de toelichting van het bestemmingsplan is vanaf pagina 14 aangegeven op welke wijze het onderzoek naar o.a. vleermuizen heeft plaatsgevonden. Daarbij is aangegeven dat in de panden aan de Kerkakkerstraat te Dommelen een eenmalig onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen is uitgevoerd door de heer A. van Poppel van de Vleermuisstichting Noord-Brabant. De gemeente acht de onderzoeken voldoende deskundig om de bevindingen te kunnen accepteren (Ecologisch Adviesbureau Cools is aangesloten bij het landelijk erkende Netwerk Groene Adviesbureaus). De bevindingen zijn overigens ook voldoende gemotiveerd op basis van feitelijke waarnemingen. De gemeente ziet geen aanleiding om nader onderzoek te doen naar vleermuizen.

*e. Indiener stelt, gelet op het bepaalde in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, als gevolg van realisering van het onderhavige bestemmingsplan schade te leiden door vermindering van de waarde van zijn onroerend goed. Bij het doorgaan van de plannen zal indiener dan ook zeer zeker overwegen een planschadeclaim als bedoeld in voornoemde wetsartikel, in te dienen.*

Reactie van de gemeente:

Uiteraard staat het indiener vrij om een verzoek tot planschade in te dienen. Voor de goede orde wijst de gemeente erop dat een onafhankelijke commissie het verzoek zal beoordelen door een vergelijk te maken tussen de bouw- en gebruiksmogelijkheden zoals die in het vigerende bestemmingsplan zijn bepaald en zoals die in het nieuwe plan zijn vastgelegd. Daarbij is het huidige gebruik en de bebouwing minder ruim dan de ruimte die het vigerende bestemmingsplan biedt.

<b>11. De heer/Mevrouw A. Kolfschoten (namens bewoners Het Laar 1 en 11 t/m 39)</b>	<b>Het Laar 23 5551 ZC Valkenswaard</b>
<p><i>a. Indieners vinden het teleurstellend dat slechts één onderwerp van het eerdere bezwaar op de gebiedsvisie is gehonoreerd. Aanvankelijk waren in de gebiedsvisie appartementen geprojecteerd. Deze appartementen zijn in het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd in grondgebonden woningen. Dit stelde indieners min of meer gerust. Echter de andere bezwaren met betrekking tot woningdichtheid, groenstructuur en verkeersontsluiting zijn niet terug te vinden in het gepresenteerde ontwerpbestemmingsplan. Bovendien was er met het bezwaar een schetsplan bijgevoegd, waarbij de bezwaren van de bewoners van het Laar voor een groot deel waren ondervangen. Op dit schetsplan is door de gemeente totaal niet op gereageerd.</i></p>	

Reactie van de gemeente:

De gemeente heeft uitvoerig met de bewoners gecommuniceerd en gediscussieerd over de bouwplannen. Daartoe is een informatie en inspraakavond gehouden over de gebiedsvisie en is vervolgens een vertegenwoordiging van de bewoners uitgenodigd voor nader overleg met de gemeente. Daarop is het stedenbouwkundig plan aangepast. Genoemd ingediend schetsplan en ook door anderen ingediende alternatieven zijn door de gemeente beoordeeld op de daarin weergegeven alternatieven. Daarna heeft de gemeente een voorkeursalternatief bepaald dat is vertaald in het ontwerp-bestemmingsplan. De ingediende schets en mondeling en schriftelijk aangegeven ideeën en wensen zijn aldus door de gemeente allen overwogen. De gemeente heeft begrip voor de gevoelens van onbehagen van indieners omdat niet alle onderwerpen zoals ingediend zijn verwerkt in het bestemmingsplan, maar acht de belangen van alle partijen voldoende afgewogen.

*b. De randvoorwaarde: het versterken van de ruimtelijk kwaliteit is totaal niet terug te vinden in de gepresenteerde ontwerpen. Indieners zijn van mening dat woningdichtheid en het geprojecteerde aantal woningen met een hoogte van 11 meter niet acceptabel zijn binnen de bestaande woonwijk.*

Reactie van de gemeente:

De woonwijk heeft geen stads karakter, maar is wel een optimaal verstedelijkt gebied met uitsluitend grondgebonden woonvormen. De gepresenteerde plannen beantwoorden aan de daaraan gestelde eisen van gedifferentieerde woonvormen, voldoende parkeren binnen het plangebied, behoud van een speelvoorziening en een tweezijdige gebiedsontsluiting. Dit leidt tot een verkavelingsplan dat een verantwoorde bebouwingsdichtheid kent, uitgaande van vergelijkbare herstructureringslocaties in dorpskernen elders. Aldus is sprake van ruimtelijke kwaliteit, zij het een andere kwaliteit dan waar indieners op doelen. Het is niet reëel de bebouwingsdichtheid van deze nieuwe ontwikkeling te vergelijken met de omliggende straten omdat de bebouwing hierin in een andere tijdsgeslacht is gerealiseerd en gericht is op een ander woonsegment. De gemeente is dan ook niet van mening dat er sprake is van een kwaliteitsvermindering.

Reeds langer was duidelijk dat een model met alleen grondgebonden woningen voor omwonenden ruimtelijk de voorkeur heeft. Voor deze locatie heeft de gemeente daarom besloten om, mede gelet op de reacties van de omwonenden, de gebiedsvisie gewijzigd vast te stellen met alleen grondgebonden woningen. Zoveel als mogelijk is daarbij aangesloten op het karakter van de reeds bestaande wijk. Echter, de invulling is naar huidige tijdsgeslacht en mogelijkheden ter hand genomen. Daarbij zijn de huidige dichtheid en de te realiseren woningtypen programmatisch noodzakelijk om de gewenste differentiatie te kunnen realiseren. Daarbij is een aanzienlijk aandeel tussenwoningen gepland op relatief kleine percelen. De gemeente heeft aan de locatie een differentiatie-eis verbonden als het gaat om de te realiseren typen woningen en de prijsklassen waarin de woningen aangeboden moeten worden. Dit betekent dat er zowel ruimtelijk als financieel een divers woonprogramma ontstaat, met patio-woningen en rijwoningen. De aantallen patio's en rijwoningen zijn daardoor niet willekeurig aan te passen en liggen voor dit plan vast.

De nokhoogte zal voldoen aan het bouwbesluit. Vandaar dat verdiepingshoogten van nieuw te bouwen woningen tegenwoordig weer wat ruimer zijn dan voorheen. Met het plan wordt naast patio-woningen de realisatie van reguliere grondgebonden woningen beoogd van 2 volledige bouwlagen en een derde bouwlaag onder de kap.

Het bestemmingsplan bevat daartoe in de regels de eis dat de goot van deze woningen maximaal 6 meter hoog mag zijn en dat daarboven sprake mag zijn van maximaal 1 bouwlaag, waarvan de hoogte in het bestemmingsplan niet gelimiteerd is. Een en ander is conform de gemeentelijke standaard ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerpplan, die regulier in de gemeente werd toegepast bij bestemmingsplannen voor woningbouw.

In de praktijk zal de nok van een dergelijke woning zeer waarschijnlijk tussen de 9,5 en 10 meter zijn. Aldus ontstaat een stedenbouwkundig acceptabel beeld met regulier voorkomende bouwhoogtes. In de toelichting zal onder 5.2 de maximale nokhoogte worden gewijzigd in 10 meter. Op basis van de nieuwe bestemmingsystematiek zal op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 10 meter worden opgenomen. Tevens zullen de regels hierop worden aangepast.

*c. Overigens is in een overleg met de gemeenteraad door de wethouder toegezegd dat de woningen binnen het nieuwbouwplan dezelfde hoogte krijgen als de bestaande bebouwing. In het nieuwe plan zouden de woningen dan maximaal 8 meter hoog worden.*

Reactie van de gemeente:

Deze bewering is niet juist. Met de gemeenteraad is gesproken over de goothoogte en hoe deze zich verhoudt met de goothoogte van de omliggende bestemmingsplannen. Hierop is geantwoord door te stellen dat in het bestemmingsplan "Dommelen 2009" de toe te stane goothoogte voor woningen aan Het Laar en de Kerkakkerstraat 6 meter bedraagt. Slechts voor enkele locaties aan de Kerkakkerstraat is een verlaagde goothoogte opgenomen van 3,5 meter, omdat deze woningen in de huidige situatie een verlaagde goot hebben. In het ontwerpbestemmingsplan "Kerkakkerstraat" is eveneens een maximale goothoogte van 6 meter opgenomen. Het plan sluit daarmee goed aan op de omgeving.

*d. Tevens wordt, door de bouw van de woningen in 3 bouwlagen, de privacy van de woningen aan het Laar aanzienlijk aangetast.*

Reactie van de gemeente:

Aan het Laar zullen patio's grenzen en woningen van 2 bouwlagen met een kap. De woningen van 2 bouwlagen met kap staan met de maximaal 6 meter hoge achtergevel op minimaal 15 meter uit de achterste perceelsgrens, die grenst aan de tuinen van de woningen aan het Laar 23 t/m 27. De afstand tussen de woningen aan het Laar 23 t/m 27 en de nieuw te bouwen woningen van 2 bouwlagen met een kap bedraagt 40 meter of meer. De patio's achter de woningen het Laar 29 t/m 33 worden grotendeels in 1 bouwlaag en voor een klein deel in 2 bouwlagen gerealiseerd. De afstand tussen de woningen aan het Laar 29 t/m 33 en de nieuw te bouwen patiowoningen bedraagt 30 meter of meer. Aan de bewoners van al deze woningen heeft de gemeente in 2007 de mogelijkheid geboden om gronden aan te kopen waardoor hun tuinen dieper werden. De bewoners waren daarbij reeds op de hoogte van de woningbouwplannen. De gemeente is van oordeel dat met de genoemde maatvoering in het plan geen onevenredige aantasting van privacy ontstaat.

Aan het Laar 19 grenst een nieuw woonblok dat met een dichte zijgevel gericht is naar de zijgevel van de bestaande woning. De rooilijnen van de bestaande en nieuwe bebouwing lopen, met een kleine knik, door. Ook hier is daarom geen sprake van onevenredige aantasting van privacy.

*e. Een voorbeeld waar wel rekening is gehouden met het bestaande dorpse karakter is het ontwerpbestemmingsplan Lage Heide. De woningdichtheid is hier aanmerkelijk lager en er is meer groen binnen het plan ontworpen. Waarom kan er binnen een straal van 500 meter in dat plan wel aan de randvoorwaarden van de verschillende ruimtelijke visies binnen de gemeente worden voldaan en in het plan Kerkakkerstraat niet?*

Reactie van de gemeente:

De gemeente streeft op wijkniveau naar gemengde woonmilieus en binnen de centra van dorpsgebieden (dus ook op de locatie Kerkakkerstraat) naar een accent in de huisvestingsmogelijkheden voor senioren en starters. Het plan Lage Heide is een volledig nieuwe uitbreiding van een op zichzelf staande wijk. Vandaar dat hier 25% van de woningen vrijstaand wordt en 25% 2 onder 1 kap. Het overige deel zijn rijwoningen en patiowoningen, zoals ook in onderhavig bestemmingsplan. Voor de locatie Kerkakkerstraat geldt dat op wijkniveau veelal sprake is van vrijstaande woningen en 2 onder 1 kap. Daarom is menging met rijwoningen en patiowoningen, gericht op de gewenste doelgroepen, een kwalitatief gewenste aanvulling in de wijkopbouw. Hiermee wordt op wijkniveau gekomen tot een goede differentiatie in woningtypen.

*f. De oorspronkelijke en bestaande groene hoofdstructuur is totaal niet te herkennen in de gepresenteerde plannen. Door de geprojecteerde rijtjes woningen op het bestaande speelterrein op het einde van het Laar wordt deze hoofdstructuur totaal weggevaagd. De bestaande hoofdgroenstructuur kan men in het nieuwe plan accentueren door de achtertuinten van grondgebonden woningen minimaal 15 meter diep en patio-woningen minimaal 8 meter diep te ontwerpen.*

Reactie van de gemeente:

De gemeente heeft een afweging gemaakt tussen behoud van het speelterrein op de bestaande locatie of verplaatsing naar een locatie die beter bijdraagt in de structuur en kwaliteit van de openbare ruimte. Voor dat laatste is gekozen en het speelterrein is daarom verplaatst naar een meer centrale locatie in het plangebied. Daarmee is de omvang van het gebruiksgroen in de wijk gehandhaafd. Door de nieuw aan te leggen groenstroken met bomen in combinatie met de tuinen die tevens het groenbeeld ondersteunen, wordt de groenstructuur voldoende gewaarborgd. De voorgestelde grotere perceelsdiepte kan niet gerealiseerd worden. In het plangebied is de fysieke ruimte niet beschikbaar om dergelijke diepere achterpercelen aan te leggen. Deze mogelijkheid is extra beperkt doordat in het verleden aan de bewoners van het Laar 19 t/m 31 groenstroken zijn verkocht ter verruiming van de achtertuinten. Overigens zijn deze percelen daarmee evenzeer groen, wat voor de hoofdstructuur dus eenzelfde effect heeft als wanneer deze gronden niet waren toegevoegd aan het Laar.

*g. Op de locatie van de geprojecteerde patio woningen staan 2 waardevolle eikenbomen met een omtrek van 3 meter. Deze 2 bomen vormen samen het bestaande waardevolle eikenbos. Volgens het bestaande bestemmingsplan mag dit bos niet worden aangetast. Daarnaast staan er in het gebied meerdere waardevolle bomen. Met het ontwerpbestemmingsplan is hiermede geen rekening gehouden.*

Reactie van de gemeente:

De genoemde bomen hebben een omtrek van circa 2 meter in plaats van de door indiener genoemde 3 meter. Het bosje als geheel, evenals de individuele bomen staan ook niet op de inventarisatiekaart met waardevolle bomen van de gemeente. De gemeente heeft de waarde van het bosje afgewogen tegen de mogelijkheden voor herstructurering. Behoudens de intrinsieke waarde van het bosje - beperkte natuurwaarde (zie flora en faunaonderzoek) en het groene beeld aan achterzijden van enkele tuinen – heeft dit element een beperkte betekenis. Dit vooral omdat het geen onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte en beheer reeds jaren niet heeft plaatsgevonden. Mede daarom is aan het bosje ook nauwelijks een meerwaarde te geven in een nieuw plan. De gemeente heeft in haar afweging daarom de noodzaak van herstructurering binnen het plangebied doorslaggevend geacht.

*h. Tevens zijn er in het bos groene en bonte spechten gesignaleerd en genesteld. Spechten (vooral groene spechten) zijn beschermde vogels. In het ontwerp bestemmingsplan is hiervan niets omschreven.*

Reactie van de gemeente:

In het kader van de Flora en faunawet is het van belang of door het plan vaste rust- of verblijfplaatsen van standvogels zoals spechten, uilen of roofvogels worden verstoord. Uit de door Ecologisch Adviesbureau Cools (lid Netwerk Groene Adviesbureaus) uitgevoerde quickscan flora en fauna blijkt dat dergelijke vaste rust- of verblijfplaatsen van standvogels binnen het plangebied niet voor komen (paragraaf 3.2.2. van de quickscan). Aldus wordt aan de bepalingen van de wet voldaan en behoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Dit wil overigens niet zeggen dat de door indiener genoemde spechten niet af en toe in het plangebied voorkomen, omdat het plangebied deel uitmaakt van een groter leefgebied.

*i. Door het toenemen van het aantal woningen in deze omgeving wordt het Laar en de toegang tot de Bergstraat meer belast met motorvoertuigen. Omdat er niet overal een loopstrook c.q. trottoir langs het Laar is aangelegd, kunnen er verkeersgevaarlijke situaties ontstaan, mede door de schoolgaande kinderen van de Martinusschool.*

*De ontsluiting aan de Kerkakkerstraat van het plan is volgens de CROW normen veel te smal om motorvoertuigen en langzaam verkeer via deze weg te laten ontsluiten.*

*Om de toename van het verkeer op het Laar tegen te gaan, kan de bestaande wijk ontsloten blijven via het Laar en de nieuwe te bouwen woningen ontsluiten via de Kerkakkerstraat. Ter hoogte van het speelterrein kan er dan een fysieke knip voor motorvoertuigen worden aangelegd.*

Reactie van de gemeente:

Op basis van de beschikbare gegevens verwacht de gemeente geen verkeerskundige problemen in de wijk met toevoeging van de in het bestemmingsplan opgenomen woningbouw. Om hiervan zeker te zijn heeft de gemeente op twee momenten (14 en 16 juli 2009/ 22 en 24 september 2009) een verkeersonderzoek uit laten voeren.



Dit onderzoek is gericht geweest op het in kaart brengen van eventuele problemen betreffende het in en uit rijden van de Kerkakkerstraat en Het Laar met betrekking tot de kruisingen met de Bergstraat. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er in het geheel geen sprake is van verkeerskundige problemen in de wijk. Voorts maakt de gemeente uit de resultaten van het onderzoek op dat ook na toevoeging van het aantal woningen, zoals vermeld in de gebiedsvisie geen sprake zal zijn van verkeerskundige problemen. Het bestemmingsplan gaat inmiddels uit van minder woningen dan de gebiedsvisie van destijds, waardoor de verkeersafwikkeling t.o.v. eerdere plannen gunstiger wordt. De gemeente heeft samen met de ontwikkelaar van de planlocatie serieus onderzocht of een verbreding van de weg tot de mogelijkheden behoort. Daartoe zouden gronden aangekocht moeten worden. Onderzocht is of grondeigenaren van de Kerkakkerstraat 8 daartoe bereid zijn, wat niet het geval bleek.

Op basis van de kadastrale gegevens is de beschikbare breedte overal minimaal 4,8 meter, waardoor auto's elkaar altijd kunnen passeren. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt voor de aan te houden breedte van een weg vaak gebruik gemaakt van de kengetallen zoals opgenomen in de CROW (ASVV 2004). Daarin is in paragraaf 12.2.9 voor een autostraat voor personenauto's in 2 richtingen een minimale breedte opgenomen van 4,6 meter. Deze breedte kan aldus worden gerealiseerd. Dit betekent ook dat bij een calamiteit het plangebied van twee zijden benaderd kan worden door hulpverleners.

Hoewel de breedte van de weg strikt genomen voldoende is voor de beoogde ontsluiting, heeft de gemeente op grond van een recent opgesteld verkeersadvies (maart 2011) bepaald dat voor de verbinding met de Kerkakkerstraat eenrichtingsverkeer ingesteld zal worden om zo de meest optimale verkeerssituatie te realiseren. Een en ander zal in de toelichting van het bestemmingsplan nader gemotiveerd worden.

De door indiener gevraagde wegafsluiting is niet gewenst omdat binnen de nieuwe woonstraat een tweezijdige ontsluiting wenselijk is. Dit in verband met een goede bereikbaarheid (onder meer van hulpdiensten), veiligheid en goed functionerende ontsluiting van het nieuwbouwplan.

<b>12. De heer A. Kolfshoten</b>	<b>Per mail ingezonden</b>
----------------------------------	----------------------------

*a. Volgens de bouwvoorschriften is het plaatsen van een waarschuwingmast van 15-18 m hoogte niet toegestaan.*

Reactie van de gemeente:

De zienswijze is buiten de termijn ingediend. Desondanks is deze ambtshalve nog wel behandeld. Op grond van de Bor (bijlage II, hoofdstuk II, art. 2, lid 18f) is een omgevingsvergunning niet vereist voor dergelijke sirene-masten. Omdat geen bestemmingsplantoets plaatsvindt, is het plaatsen van een dergelijke mast toegestaan ongeacht de onderliggende bestemming. Het opnemen van artikel 5.2.1 onder e. is daarom niet meer noodzakelijk.

Naar aanleiding van de beantwoording van de ingediende zienswijzen wordt het plan op de volgende onderdelen aangepast:

- Op de verbeelding zal een maximale bouwhoogte van 10 meter worden opgenomen voor de grondgebonden woningen, niet zijnde patiowoningen. Dit betreft een absolute hoogte die de verbale bepaling over het aantal bouwlagen zal vervangen. Ook de regels zullen hierop worden aangepast. In de toelichting zal onder 5.2 de maximale nokhoogte worden gewijzigd in 10 meter.
- Voor de verbinding met de Kerkakkerstraat zal eenrichtingsverkeer ingesteld worden. Een en ander zal in de toelichting van het bestemmingsplan nader gemotiveerd worden.
- Voor een aantal parkeerplaatsen in strook ten zuiden van de bestaande woning aan Het Laar 23 wordt elders in het plangebied ruimte gezocht. De resterende parkeerplaatsen kunnen hierdoor anders worden ingericht, waardoor het bestaande groen behouden kan blijven. De toelichting en de verbeelding zullen hierop worden aangepast.
- In de regels zal artikel 5.2.1 sub e. komen te vervallen.

Kenmerk: 11raad00244

Valkenswaard, 29 juni 2011  
de gemeenteraad voornoemd,

de griffier,  
mr. C.J. Dorsman

de voorzitter,  
drs. A.B.A.M. Ederveen