

# Zienswijzennota

Ontwerp bestemmingsplan

Groot Oosterhout – 7 (Griftdijk 62, kinderdagverblijf)

Gemeente Nijmegen  
Bureau Ruimtelijke Planvorming (PK30)  
Maart 2019

## **Inleiding**

Het ontwerpbestemmingsplan Groot Oosterhout – 7 (Griftdijk 62, kinderdagverblijf) heeft in de periode van 22 november 2018 t/m 2 januari 2019 voor een ieder ter inzage gelegen. Er is een zienswijze binnengekomen. De zienswijzen zijn in deze zienswijzennota samengevat en voorzien van een beoordeling door het college van burgemeester en wethouders. Ook is aangegeven of de zienswijze al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan heeft geleid.

In verband met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is de naam van de reclamant weggelaten.

## Overzicht zienswijzen

1. Van Veen Advocaten namens eigenaren Griftdijk 64, Keesomstraat 7, 6717 AH Ede
2. bewoner/eigenaar Astrid Lindgrenhof 10, 6515 XC Nijmegen
3. bewoner/eigenaar Annie MG Schmidthof 18, 6515 XB Nijmegen

## Samenvatting en reacties zienswijzen

1. Zienswijze ingediend		
Datum indiening	Samenvatting zienswijzen	Reactie
20 december 2018	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Reclamant vreest voor forse geluidsoverlast door de omvang van het terrein en de omvang van het aantal kinderen en verzoekt om maatregelen om de geluidsoverlast voor de buurt te beperken. In de visie van reclamant zou dat kunnen door een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor het aanbrengen van een haag met een hoogte van minimaal 2 meter zodat in ieder geval nog enige afscherming en geluidsabsorptie plaatsvindt.</li><li>2. Reclamant verzoekt om voorschriften te stellen om te voorkomen dat regelmatig met versterkte muziek wordt gewerkt waardoor de geluidsoverlast op de naastgelegen percelen wordt beperkt.</li><li>3. Client is het niet eens met het gesteld in paragraaf 4.11 dat de komst van het kinderdagverblijf niet zal leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling en dat de meeste bezoekers op de fiets komen.</li><li>4. In de spits is het doorrijden in zuidelijke richting verboden. Dit betekent dat het verkeer met name vanuit de noordelijke richting zal aanrijden en weer terug zal</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een onderzoek naar inrichtingslawaaai uitgevoerd. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de richtwaarde van 45 dB(A) ter plaatse van het perceel van de reclamant niet wordt overschreden. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bedraagt 34 dB(A) in de dagperiode. Het berekende maximale geluidniveau bedraagt 57 dB(A) en blijft ruim onder de richtwaarde van 65 dB(A). Daarmee is een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het perceel van de reclamant voldoende gewaarborgd. Het aanbrengen van een haag is niet noodzakelijk. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li><li>2. Het is niet gebruikelijk dat een kinderdagverblijf versterkte muziek ten gehore brengt. Het wordt niet nodig geacht dit expliciet uit te sluiten in het bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li><li>3. De Griftdijk is tussen de van Boetzelaerstraat en de Italiëstraat van maandag tot en met vrijdag tussen 7.00 uur en 9.00 uur en tussen 16.00 uur en 18.00 uur afgesloten. Inwoners van dit gebied (zie bijlage) kunnen hiervoor een ontheffing aanvragen. Door de aangebrachte 'knip' in de spitsuren is de verkeersintensiteit op de</li></ol>

	<p>moeten, welk verkeer allemaal voor het huis van reclamant langs komt. het autoverkeer van de bezoekers van het kinderdagverblijf zal leiden tot verkeersopstoppingen en staat een adequate verkeersafwikkeling in de weg.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Dat een gedeelte van de kinderen op de fiets komt zal zeker zo zijn. Het is echter ook een feit dat het voor ouders doorgaans makkelijker is om op weg naar het werk met de auto de kinderen te brengen. kinderopvang is voor kinderen van 0 tot 4 jaar. Kinderen gaan van het kinderdagverblijf af op het moment dat ze naar de basisschool gaan. Die worden dus door ouders gebracht.</li> <li>6. De toelichting van het bestemmingsplan gaat op het punt van verkeer volstrekt lichtzinnig om met de extra verkeersbelasting, zeker nu die zich (met name in de ochtend) zal fixeren op een piekmoment. Uit de toelichting blijkt bovendien niet dat hiernaar onderzoek is gedaan. Het plan dient hierop kritisch te worden gezien.</li> <li>7. Het voorterrein wordt ingericht als parkeerterrein, waarbij ruimte wordt gecreeerd voor het halen en brengen van kinderen. Er is echter geen sprake van een kiss-and-ride zone. Er moet vanaf de noordzijde van de Griftdijk worden afgeslagen - op piekmomenten- vanaf de ontsluitingsweg de Griftdijk. Een ideale verkeerssituatie is dat bepaald niet.</li> <li>8. Er ontbreekt een deugdelijk verkeersonderzoek en parkeeronderzoek kan het ontwerpplan niet ongewijzigd in stand blijven.</li> <li>9. De verkeersopstoppingen aan de Griftdijk zullen invloed hebben op de woon- en leefomgeving van reclamant. Ter voorkoming van een onhoudbare situatie dient het plan te worden aangepast.</li> <li>10. het is reclamant niet duidelijk op welke wijze het hemelwater wordt afgevoerd.</li> <li>11. Reclamant vreest voor overlast van hemelwater van omliggende percelen omdat zijn perceel het laagst gelegen perceel in de buurt is. Het moge zo zijn dat met</li> </ol>	<p>Griftdijk aanzienlijk afgenomen. Omdat het halen en brengen van kinderen juist zal plaatsvinden op momenten dat de 'knip' van kracht is (tussen 07:00 en 09:00 uur en tussen 16:00 en 18:00 uur), verwacht de gemeente niet dat het halen en brengen van kinderen tot verkeershinder zal leiden. Het feit dat de Griftdijk in de spitsuren is afgesloten voor doorgaand verkeer moet ouders bovendien stimuleren de fiets te nemen in plaats van de auto. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. De spitsknip op de Griftdijk is een bewonersvriendelijke knip. Dit betekent dat bewoners van de omliggende wijken recht hebben op een ontheffing waardoor zij ook tijdens de spits de knip mogen passeren. Het karakter van de geplande kinderdagopvang is duidelijk die van een wijkvoorziening. Dit betekent dat voor het overgrote deel van de bezoekers aan de kinderdagopvang geldt dat de spitsknip niet van invloed is op de aan- en afrijdroutes van en naar de kinderdagopvang.</li> <li>5. De gemeente heeft uiteraard geen invloed op de keuze van ouders om hun kinderen al dan niet met de auto te brengen. Voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen is daarom rekening gehouden met het feit dat de meerderheid van de kinderen met de auto zal worden gebracht. Zie ook de beantwoording onder punt 6.</li> <li>6. Op basis van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie op een gemiddelde <i>weekdag</i>: circa 220 motorvoertuigbewegingen. Er van uitgaande dat het kinderdagverblijf 5 dagen per week geopend is, betekent dit een 308 motorvoertuigbewegingen op een <i>openingsdag</i> (c.q. werkdag). Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze is met behulp van de online rekentool van het CROW een meer gedetailleerde berekening van de toekomstige verkeersgeneratie gemaakt (zie bijlage 2). Uitgaande van 72 kinderen (verdeeld over vier groepen) en 10 medewerkers, bedraagt de toekomstige verkeersgeneratie 195 motorvoertuigbewegingen op een <i>openingsdag</i> (c.q. werkdag). In deze berekening is er van uitgegaan dat 65%<sup>1</sup> van de kinderen met de auto wordt gehaald/gebracht en de medewerkers allemaal met de auto komen. (<sup>1</sup> Voor het berekenen van de parkeerbehoefte voor halen en brengen is in de gemeentelijke parkeernota een bandbreedte </li></ol>
--	--	--

	<p>het huisvesten van het kinderdagverblijf in de bestaande bebouwing de afvoer van het hemelwater waarschijnlijk niet wordt gewijzigd. Bij een wel wijzigend klimaat dient pro actief maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat extra afstromend hemelwater in de richting van het perceel van cliënt afwatert.</p> <p>12. De toelichting en het ontwerpplan maken op geen enkele wijze duidelijke welke maatregelen op het gebied van waterberging door uw Raad ter zake worden gevegd.</p> <p>13. Reclamant is ermee bekend dat in de voormalige boerderij asbest is verwerkt. Een gedeelte van deze asbest is in beton gestort in de oude grupstal. Reclamant vraagt zich af hoe daarmee in de toekomst wordt omgegaan. Reclamant meent dat dit asbest dient te worden gesaneerd.</p> <p>14. Er dient onderzoek te worden gedaan naar eventueel weggespoeld of afgesleten asbest vanaf de daken van het terrein, teneinde te voorkomen dat kinderen met asbest worden besmet.</p>	<p><i>aangehouden (minimaal 50% van de kinderen wordt met de auto gebracht, maximaal 80%). Gelet op de stedelijkheidsgraad (sterk stedelijk) wordt uitgegaan van een gemiddelde. Dat betekent dat 65% van de kinderen met de auto wordt gebracht. Dit percentage is ook aangehouden voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen.)</i> In een worst case scenario, waarbij 80% van de kinderen met de auto wordt gebracht, neemt de verkeersgeneratie toe tot 236 motorvoertuigbewegingen op een openingsdag (c.q. werkdag). Deze verkeersbewegingen zullen zich - zoals de reclamant terecht opmerkt - concentreren in de ochtend- en avondspits. Gelet op de relatief grote capaciteit van de Griftdijk en het feit dat het aantal verkeersbeweging als gevolg van de aangebrachte knip fors is teruggedrongen, wordt de voornoemde toename van het aantal verkeersbewegingen acceptabel geacht. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze wordt de tekst in paragraaf 4.11.1 aangepast. De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p> <p>7. Het is niet gebruikelijk om een 'kiss-and-ride' zone te realiseren bij een kinderdagverblijf, omdat de meeste kinderen (0 tot 4 jaar) nog niet zelfstandig naar binnen kunnen. Het is gebruikelijk dat ouders het kind naar binnen begeleiden. Daarom is er voor gekozen een parkeervoorziening op eigen terrein aan te leggen, waar kortstondig geparkeerd kan worden. Hiermee wordt voorkomen dat er in de openbare ruimte geparkeerd wordt en er een onveilige verkeerssituatie ontstaat. Naar aanleiding van de zienswijze wordt de term 'kiss &amp; ride' verwijderd in paragraaf 4.11.2 van de toelichting, omdat het feitelijk gaat om halen en brengen van kinderen. Onder 'halen en brengen' wordt verstaan: het met de auto halen en brengen van kinderen. De ouders brengen het kind naar binnen en halen het ook weer binnen op. Ook dit zal worden verduidelijkt in de toelichting van het bestemmingsplan. Formeel is de parkeernorm voor 'halen en brengen' reeds opgenomen in de parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per arbeidsplaats. Desondanks is er voor gekozen om - aanvullend op deze parkeernorm – de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen te faciliteren, om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen. De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
--	---	---

		<p>8. Voor wat betreft parkeren wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm, zoals beschreven in paragraaf 4.11.2 van de toelichting. Zie ook de beantwoording onder punt 7.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijzen is nogmaals gekeken naar de verkeersstructuur en specifiek de aansluiting van deze ontwikkeling op de Griftdijk. Dit heeft geleid tot het toevoegen van enkele inrichtingsvoorschriften om zodoende een veilige en overzichtelijke aansluiting te garanderen. Deze aanpassingen zijn vastgelegd in paragraaf 2.2 van het bestemmingsplan. Op basis van de huidige verkeersintensiteit alsmede de verwachte verkeersgeneratie van de ontwikkeling is er geen aanleiding of noodzaak om verder verkeersonderzoek uit te voeren, naast de verkeerskundige toetsing die reeds heeft plaatsgevonden.</p> <p>9. Zie beantwoording onder punt 3 en 8</p> <p>10. Hemelwater moet in principe op eigen terrein verwerkt worden. Het is echter niet uitgesloten dat hemelwater naar de achterliggende openbare ruimte afgevoerd kan worden. Dat zou toegestaan worden. Wel dient dat bovengronds te gebeuren. De initiatiefnemer dient daartoe contact op te nemen met de gemeente. Hemelwater mag niet naar de openbare ruimte aan de voorzijde en ook niet naar naastgelegen percelen afgewaterd worden. Dit is specifiek opgeschreven in paragraaf 4.8 van de toelichting.</p> <p>11. Het perceel van de reclamant grenst niet aan het plangebied, waardoor overlast als gevolg van hemelwater niet te verwachten is. Er is sprake van bestaande bebouwing, de hemelwaterafvoer zal niet wijzigen ten opzichte van de bestaande situatie. Bovendien zijn de hoogteverschillen tussen het perceel van de reclamant en het plangebied verwaarloosbaar. Het voorliggende plangebied lijkt op basis van de AHN-hoogteviewer zelfs iets lager te liggen dan het perceel van de reclamant. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p> <p>12. Zie beantwoording onder punt 10.</p> <p>13. De eventuele aanwezigheid van asbest in het beton is niet relevant in het kader van de planologische procedure. Bovendien zal de stal alleen worden gebruikt voor opslag. Er zullen hier geen personen (langdurig) verblijven. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
--	--	---

		<p>14. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat op het maaiveld geen asbestverdacht materiaal is aangetroffen. In de bodem is zintuiglijk geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. In de actuele contactzone is maximaal 17 mg/kg d.s. aan gewogen asbest aangetoond. Het aangetoonde gehalte aan asbest blijft beneden de toetsingswaarde voor nader onderzoek. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
--	--	---

## 2. Zienswijze ingediend

Datum indiening	Samenvatting zienswijzen	Reactie
31 december 2018	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="454 360 1016 416">1. De komst van het kinderdagverblijf zal voor omwonenden veel geluidsoverlast geven.</li><li data-bbox="454 424 1151 504">2. De huidige verkeerssituatie is niet geschikt voor het halen en brengen van grote groepen kinderen. Perceel ligt namelijk achter een druk bereden fietspad.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="1245 360 2092 871">1. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een akoestisch onderzoek naar inrichtingslawaai uitgevoerd. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de richtwaarde van 45 dB(A) ter plaatse van het perceel van de reclamant niet wordt overschreden. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bedraagt 43 dB(A) in de dagperiode. Het berekende maximale geluidniveau bedraagt 67 dB(A) en overschrijdt de richtwaarde van 65 dB(A). Om te voorkomen dat er geluidhinder bij omwonenden optreedt, dient aan de oostzijde van het perceel een geluidscherm te worden gerealiseerd met een minimale hoogte van 2 meter (op de erfgrans met het perceel van de reclamant). Door de toepassing van een geluidscherm c.q. erfafscheiding met een hoogte van 2 meter wordt het maximale geluidniveau teruggebracht tot 65 dB(A), waarmee voldaan wordt aan de richtwaarde. Gelet hierop is een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het perceel van de reclamant gewaarborgd. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li><li data-bbox="1245 879 2092 1364">2. Het fietsverkeer dat in de ochtendspits gebruik maakt van de Griftdijk betreft met name woon-werk verkeer en scholieren vanuit Oosterhout richting Nijmegen. Zij maken gebruik van het fietspad aan de overzijde, waardoor deze stroom fietsers niet in conflict komt met het naar het kinderdagverblijf rijdend gemotoriseerde verkeer. De stroom fietsers die in de middag richting Oosterhout fietsen is meer verdeeld. Scholieren maken met name rond 15.00 uur gebruik van het fietspad en forenzen tussen 16.00 en 18.00 uur, waardoor de drukte zich verspreid over een langere periode. Om de verkeersveiligheid te waarborgen worden er desalniettemin een aantal parkeerplaatsen nabij de inrit tot het plangebied geschrapt, waardoor een meer overzichtelijke situatie tot stand komt. De gemeente is van mening dat daarmee sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. De zienswijze leidt tot aanpassing van de inrichtingstekening voor het perceel. Afbeelding 2.1 in de toelichting zal worden vervangen.</li></ol>



### 3. Zienswijze ingediend eigenaar/bewoner Annie M.G. Schmidthof 18, 6515 XB Nijmegen

Datum indiening	Samenvatting zienswijzen	Reactie
31 december 2018	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Reclamant vraag zich af waar de hoogte van de erfafscheiding op gebaseerd is en of onderzocht is wat de impact is voor de aangrenzende woningen. Wat is de maximale hoogte. Het ontwerpbestemmingsplan geeft daar geen duidelijkheid en dus zekerheid over. Het geluidsschermbaan kan dus ook hoger worden.</li><li>2. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat het uitgangspunt is het behoud van de bestaande bebouwing. In dat kader zou de planregel m.b.t. de bouw en goothoogte als bestaand moeten zijn.</li><li>3. De boom op het voorerf krijgt in het bestemmingsplan bescherming. De bomen op het achtererf niet. Reclamant wil graag eenzelfde bescherming voor deze bomen.</li><li>4. In het bestemmingsplan is niet expliciet opgenomen wat precies valt onder kinderopvang en buitenschoolseopvang. Uit het bestemmingsplan blijkt onvoldoende dat het gebruik alleen t.b.v. een kdo en bo is.</li><li>5. In het bestemmingsplan wordt aangegeven in welke periode de kdo en bo open mag zijn. Daarin is echter geen uitsluitend gegeven over het aantal dagen. Het Kdo en bo kan in het weekend geluidsoverlast veroorzaken. Reclamant stelt dat over het algemeen pas na een werkdag je gebruik maakt van de tuin. De toegestane functie levert dan overlast op ondanks de geluidwerende voorzieningen. Reclamant verzoekt dat naast de beperking wat betreft openingstijden ook een beperking krijgt wat betreft de weekenden.</li><li>6. Reclamant vreest door de tegenstaande functie planschade bij verkoop van de woning.</li><li>7. In het bestemmingsplan is in de begrippenlijst de term evenementen opgenomen. Reclamant vraagt zich af of op de locatie het toegestaan is om evenementen te</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een akoestisch onderzoek naar inrichtingslawaai uitgevoerd. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de richtwaarde van 45 dB(A) ter plaatse van het perceel van de reclamant wordt overschreden met 4 dB(A). Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bedraagt 49 dB(A) in de dagperiode. Het berekende maximale geluidniveau bedraagt 71 dB(A) en overschrijdt de richtwaarde van 65 dB(A). Om te voorkomen dat er geluidhinder bij omwonenden optreedt, dient een geluidsschermbaan te worden gerealiseerd met een minimale hoogte van 3 meter (aan de zuidzijde). Door de toepassing van een geluidsschermbaan c.q. erfafscheiding met een hoogte van 3 meter wordt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau teruggebracht tot 45 dB(A), waarmee voldaan wordt aan de richtwaarde. Het maximale geluidniveau zal door de toepassing van een geluidsschermbaan 65 dB(A) bedragen, waarmee voldaan wordt aan de richtwaarde. Gelet hierop is een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het perceel van de reclamant gewaarborgd. De hoogte van de erfafscheiding komt voort uit het akoestisch onderzoek. Om te voorkomen dat een hogere erfafscheiding wordt gerealiseerd, is in lid 3.2.2 onder d punt 2 bepaald dat de hoogte van een erfafscheiding niet meer dan 2 meter mag bedragen. De beoogde erfafscheiding aan de zuidzijde van het plangebied vormt hierop een uitzondering. Daarom is in lid 3.2.2 onder d punt 3 is bepaald dat de bouwhoogte van erfafscheidingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - geluidwerende voorziening' niet meer mag bedragen dan 3 meter. Opgemerkt wordt dat hier abusievelijk een fout in is geslopen. Het bepaalde in lid 3.2.2 onder d punt 3 wordt daarom als volgt gewijzigd: <i>"de bouwhoogte van erfafscheidingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - geluidsschermbaan 2', in afwijking van het bepaalde onder punt 2, niet meer dan 3 meter mag bedragen;"</i> De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li><li>2. In het vigerende bestemmingsplan 'Groot Oosterhout' is voor het perceel al een goothoogte van 7 meter en een nokhoogte van 10 meter. Deze hoogte wordt met het voorliggende bestemmingsplan</li></ol>

	<p>houden. In het bestemmingsplan zou onder strijdig gebruik moeten worden opgenomen het gebruik van het pand t.b.v. evenementen.</p>	<p>niet gewijzigd. De gemeente vindt deze hoogte passend voor een gebouw aan de Griftdijk. De eigenaar is niet voornemens om het gebouw te slopen en zal gebruik maken van de bestaande bebouwing op het terrein. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>3. De notenboom op het voorerf heeft een beschermde status en is beeldbepalend voor het straatbeeld van de Griftdijk. Vandaar dat deze boom is voorzien van een specifieke aanduiding. De bomen op het achtererf hebben geen beschermde status en worden daarom niet van een aanduiding voorzien. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li><li>4. In de regels van het bestemmingsplan (lid 3.1) is bepaald dat de gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' uitsluitend zijn bestemd voor een kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang. De gemeente is van mening dat er redelijkerwijs geen twijfel bestaat over wat verstaan wordt onder een kinderdagverblijf en/of buitenschoolse opvang. Het opnemen van een begripsbepaling wordt derhalve niet nodig geacht. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li><li>5. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met de toepassing van een geluidwerende voorziening een goed woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen voldoende verzekerd is. Voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau worden de richtwaarden in de dagperiode niet overschreden. Het gebruik in de avond- en nachtperiode is uitgesloten in de regels van het bestemmingsplan (lid 3.4). De gemeente ziet dan ook geen aanleiding om het gebruik van het kinderdagverblijf te beperken tot werkdagen (maandag t/m vrijdag). Waarschijnlijk zal het kinderdagverblijf in de praktijk alleen geopend zijn op werkdagen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li><li>6. Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kan een planschadeverzoek worden ingediend.</li><li>7. Het begrip 'evenement' betreft een standaard begrip dat wordt opgenomen in bestemmingsplannen in Nijmegen. Omdat dit begrip elders in de regels niet terugkomt, wordt het geschrapt. Dat betekent dat lid 1.33 komt te vervallen. De overige begrippen worden doorgenummerd. De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.</li></ol>
--	---	---

## Wijzigingen n.a.v. zienswijzen

### Toelichting

- Afbeelding 2.1 wordt vervangen door de meest recente inrichtingstekening, waarbij de parkeerplaatsen direct naast de inrit verplaatst zijn en er een meer overzichtelijke verkeerssituatie ontstaat.
- Aan paragraaf 2.2 wordt de volgende passage toegevoegd:

“Om de verkeersveiligheid te waarborgen is het inrichtingsplan gedurende de bestemmingsplanprocedure op onderdelen aangepast, waarmee een veilige en overzichtelijke aansluiting op de Griftdijk gegarandeerd is. Zo zijn de parkeerplaatsen aan weerszijden van de inrit verplaatst, waardoor er meer overzicht is bij het oprijden van het fietspad. Dit biedt tevens de mogelijkheid om het aanwezige hoogteverschil op eigen terrein op te vangen, waardoor het zicht bij het oprijden van het fietspad vergroot wordt. Hiermee is de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.”

- In paragraaf 4.8.2 wordt verduidelijkt dat hemelwater in principe op eigen terrein verwerkt moet worden. Daarbij wordt expliciet vermeldt dat hemelwater niet naar de openbare ruimte aan de voorzijde en ook niet naar aangrenzende percelen afgewaterd mag worden.
- De tekst in paragraaf 4.11.1 wordt als volgt aangepast:

“Om inzicht te bieden in de mate van verkeerstoename als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, is de verkeersaantrekkende werking van het kinderdagverblijf en de buitenschoolse opvang bepaald. Daarvoor is gebruik gemaakt van bijlage 11 (Indicatie voor kiss & ride, rekenmethode) bij de gemeentelijke parkeernota en de online rekentool voor kinderdagverblijven van het CROW.

Uitgaande van 72 kinderen (verdeeld over vier groepen) en 10 medewerkers, bedraagt de toekomstige verkeersgeneratie 195 motorvoertuigbewegingen op een openingsdag (c.q. werkdag). In deze berekening is er van uitgegaan dat 65%<sup>1</sup> van de kinderen met de auto wordt gehaald/gebracht en de medewerkers allemaal met de auto komen. De volledige berekening is als bijlage 7 bij de toelichting opgenomen. (<sup>1</sup> Voor het berekenen van de parkeerbehoefte voor halen en brengen is in de gemeentelijke parkeernota een bandbreedte aangehouden (minimaal 50% van de kinderen wordt met de auto gebracht, maximaal 80%). Gelet op de stedelijkheidsgraad (sterk stedelijk) wordt uitgegaan van een gemiddelde. Dat betekent dat 65% van de kinderen met de auto wordt gebracht. Dit percentage is ook aangehouden voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen.)

In een worst case scenario, waarbij 80% van de kinderen met de auto wordt gebracht, neemt de verkeersgeneratie toe tot 236 motorvoertuigbewegingen op een openingsdag (c.q. werkdag). Het is aannemelijk dat deze verkeersbewegingen zich met name in de ochtend (tussen 07:00 en 09:00 uur) en avond (tussen 16:00 en 18:00 uur) voordoen, waardoor sprake is van zogenaamde piekmomenten.

Gezien de directe nabijheid van de hoofdontsluitingsstructuur (Griftdijk), de relatief grote capaciteit van deze weg en het feit dat het aantal verkeersbeweging als gevolg van de aangebrachte knip fors is teruggedrongen, zal de toename van het aantal verkeersbewegingen een adequate verkeersafwikkeling op geen enkel punt in de weg staan. Gelet op het toekomstige verzorgingsgebied van het kinderdagverblijf en de buitenschoolse opvang is het bovendien aannemelijk dat een deel van de bezoekers per fiets naar het kinderdagverblijf komt.”

- Paragraaf 4.11.2: de term ‘kiss & ride’ wordt vervangen door ‘halen en brengen van kinderen’. In de tekst zal worden verduidelijkt wat hieronder wordt verstaan: “Halen en brengen houdt in dat ouders het kind naar binnen brengen en ook weer binnen ophalen, waarbij kortstondig geparkeerd wordt (maximaal een kwartier).”

### **Regels**

- Het begrip ‘evenement’ (lid 1.33) komt te vervallen.
- Het bepaalde in lid 3.2.2 onder d punt 3 wordt als volgt gewijzigd: *"de bouwhoogte van erfafscheidingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - geluidscherm 2', in afwijking van het bepaalde onder punt 2, niet meer dan 3 meter mag bedragen;"*

### **Overig**

- De berekening van het aantal verkeersbewegingen wordt als bijlage 7 bij de toelichting opgenomen.

# Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

## KINDERDAGVERBLIJF

### Functieprofiel

---

aantal groepen : 4

### Profiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

---

kindplaatsen per groep	18.0
medewerkers per groep	2.5
% kinderen dat gehele dag blijft	75 %
% ouders/verzorgers per auto	65 %
% medewerkers per auto	100 %
aantal kinderen per ouder/verzorger (per auto)	1.33
aantal kinderen per ouder/verzorger (overige vervoerwijze)	1.33
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	4
turnover parkeerplaatsen personeel	1

### Resultaat - Verkeersgeneratie

---

	ouders/verzorgers	medewerkers	<b>totaal</b>
autoritten per openingsdag (aankomst+vertrek)	175	20	<b>195</b>
- voor begin kinderdagverblijfdag	0	10	<b>10</b>
- begin kinderdagverblijfdag	70	0	<b>70</b>
- begin middagpauze	17	0	<b>17</b>
- eind middagpauze	17	0	<b>17</b>
- eind kinderdagverblijfdag	70	0	<b>70</b>
- na eind kinderdagverblijfdag	0	10	<b>10</b>

### Resultaat - Parkeren

---

	ouders/verzorgers	medewerkers	<b>totaal</b>
benodigde parkeerplaatsen		10	<b>10</b>
benodigde parkeerruimte K&R	9		<b>9</b>

# Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

## Achtergrond

---

Het halen en brengen van kinderen genereert verplaatsingen van auto's en daarmee een vraag naar parkeerruimte bij basisscholen en kinderdagverblijven, al is het meestal maar voor een korte periode. Deze rekentool bevat een methode om inzicht te krijgen in zowel het aantal verplaatsingen als de benodigde parkeerruimte en het moment van de dag dat deze optreden.

Wanneer een gemeente besluit om aan de vraag naar parkeerruimte tegemoet te komen, moet het soort en de locatie van de voorzieningen zorgvuldig worden gekozen. Een veilige schoolomgeving kenmerkt zich (voor wat betreft parkeren) door onder andere een kiss & ride-locatie langs de doorgaande route en/of locatie(s) met kortparkeerplaatsen voor halen en brengen, parkeren voor ouders en verzorgers (en mogelijke omwonenden) op enige afstand van de ingang van het schoolgebouw en aparte parkeervoorzieningen voor personeel. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeerruimte er rekening mee worden gehouden dat ook personenbusjes er gebruik van kunnen maken.

In de rekentool wordt uitkomsten getoond in 'parkeerruimte c.q. aantal parkeerplaatsen'. Hiermee wordt benadrukt dat het (met name bij de kiss & ride-locatie en/of de kortparkeerplaatsen) niet zo zeer om fysieke plaatsen gaat maar meer om de beschikbare ruimte om tijdelijk met een auto stil te staan/te parkeren. Dus niet alleen aangelegde parkeerplaatsen tellen hierbij mee, maar ook de aanwezige ruimte langs de stoeprand kan onderdeel uit maken van de beschikbare parkeerruimte.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.