

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1.

Akoestisch onderzoek

Akoestisch onderzoek ten behoeve van
Dr. Struyckenplein
Gemeente Breda

Opgesteld door:

Gemeente Breda
RO / Wonen en Milieu
Postbus 3920
4800 DX Breda

Datum: 08-06-2010
Rapportnummer 2010-001b



Gemeente Breda

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Wet- en regelgeving wegverkeerslawaaï	3
2.1.	Zones langs wegen.....	3
2.2.	Ontheffingsvoorwaarden	4
2.3.	Normstelling	5
2.4.	Aftrek conform artikel 110g Wet Geluidhinder	5
3.	Situatie	5
3.1.	Plangebied	5
3.2.	Omgevingskenmerken	6
4.	Berekeningen	6
5.	Rekenresultaten.....	8
5.1.	Grafische weergave resultaten.....	8
5.2.	Bespreking resultaten	10
6.	Conclusie en advies.....	10
6.1.	Toetsingswaarde alsmede maatregelen	10
6.2.	Goede ruimtelijke ordening	11
6.3.	Samenvatting noodzakelijke maatregelen ikv geluid	13

Figuur 1	:	Situatieschets
Figuur 2	:	Situering waarneempunten
Figuur 3	:	Rekenresultaten L_{den} dr. Struyckenstraat inclusief ontwikkeling
Figuur 4	:	Rekenresultaten cumulatief, huidig
Figuur 5	:	Rekenresultaten cumulatief, inclusief ontwikkeling
Figuur 6	:	Rekenresultaten cumulatief, inclusief ontwikkeling + stil wegdek Dr. Struyckenstraat 50 km/h
Figuur 7	:	Rekenresultaten cumulatief, inclusief ontwikkeling + stil wegdek Dr. Struyckenstraat 50 km/h + stille klinkers 30 km/h gebied
Bijlage I	:	Verkeerscijfers
Bijlage II	:	Relevante modelgegevens
Bijlage III	:	Rekenresultaten

1. Inleiding

In het kader van revitalisering van de Wijk de Heuvel heeft het dr. Struyckenplein een nieuwe impuls nodig. Het voornemen is hier om een combinatie van winkels, kantoren en woonappartementen te realiseren op een plein dat momenteel voornamelijk bestaat uit verhard terrein. In totaal wordt voorzien in ca 200 appartementen en een combinatie van winkelmogelijkheden en maatschappelijke voorzieningen op maaiveldniveau.

In het kader van deze ontwikkeling is akoestisch onderzoek noodzakelijk. Ten eerste dient de ontwikkeling te voldoen aan het gestelde in de Wet geluidhinder. Ten tweede dient een dergelijke ontwikkeling te worden ingepast in de bestaande stedelijke structuur, waarbij sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'. Voor wat betreft geluid betekent dit in ieder geval geen achteruitgang voor de reeds aanwezige woningen en acceptabele niveaus ter plaatse van nieuw te realiseren geluidgevoelige bestemmingen. De onderzoekslocatie bevindt zich binnen de geluidzone van de Dr. Struyckenstraat.

Ter plaatse van het plein zal een 30 km/h-zone worden ingesteld. Achterliggende reden hiervoor is dat de voertuigen 'te gast' zijn op het door wandelende mensen gebruikte plein. Een 30 km/h-zone leent zich hier het beste voor. Bijkomend effect is dat een lage snelheid een gunstig effect heeft op de geluiduitstraling naar de omgeving. Dit komt tot uiting in het feit dat een 30 km/h-weg niet toetsingsplichtig is in het kader van de Wet geluidhinder.

De volgende werkzaamheden zijn verricht:

- Inventarisatie van de relevante wegen door de afdeling Mobiliteit, Groen en Water;
- het verzamelen van ruimtelijke kenmerken van het plangebied;
- het berekenen van de gevelbelasting in het plan met behulp van de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006 vanwege wegverkeerslawaai van de gezoneerde wegen;
- het toetsen van de berekende waarden aan de vigerende normstelling;
- het toetsen van de geluidssituatie aan de omgevingskwaliteit en een 'goede ruimtelijke ordening'
- conclusies omtrent de berekende geluidbelastingen.

Het akoestisch onderzoek maakt deel uit van een ruimtelijke onderbouwing voor bestemmingsplan dr. Struyckenplein.

2. Wet- en regelgeving wegverkeerslawaai

2.1. Zones langs wegen

Sinds het in werking treden van hoofdstuk VI (zones langs wegen) van de Wet geluidhinder (Wgh) hebben, volgens artikel 74 eerste lid, alle wegen een geluidszone, met uitzondering van:

- 1^e wegen die binnen een als woonef aangeduid gebied zijn gelegen;
- 2^e wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/u;
- 3^e wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 48 dB L_{den} of minder bedraagt.

Een geluidszone is een aandachtsgebied, gelegen aan weerszijde van de weg, waarbinnen de regels van de Wgh van kracht zijn. Indien nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd binnen de geluidzone dient middels een akoestisch onderzoek de geluidbelasting op de gevel te worden bepaald en getoetst te worden aan de regelgeving.

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving: stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied (zie Tabel 1). Volgens artikel 1 van de Wgh moet als *stedelijk* gebied worden aangemerkt het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de geluidszones van auto(snel)wegen. Als *buitenstedelijk* gebied wordt gezien het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg die binnen de bebouwde kom ligt. De breedte van de geluidszone wordt gerekend vanaf de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook.

Tabel 1: Breedte van de geluidszone in relatie tot gebiedstypering en het aantal rijstroken.

aantal rijstroken	breedte van de geluidszone (m)	
	<i>buitenstedelijk gebied</i>	<i>stedelijk gebied</i>
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

De dr. Struyckenstraat is een binnenstedelijke weg bestaande uit 2 rijstroken. Dit betekent dat deze een zone heeft van 200 meter. In het plangebied wordt de snelheid veranderd in 30 km/h-zone. Hierdoor zal dit gedeelte van de dr. Struyckenstraat niet toetsingsplichtig zijn conform de Wet geluidhinder. De weg als geheel wordt wél getoetst op een 'goede ruimtelijke ordening'. Uitgangspunt hiervoor is een acceptabele geluidbelasting op het nieuwbouwplan en een verwaarloosbaar effect op de bestaande omgeving.

2.2. Ontheffingsvoorwaarden

In het Ontheffingenbeleid van de gemeente Breda zijn de criteria vermeld voor het eventueel in aanmerking komen voor hogere geluidsbelastingen op de gevels van woningen. Deze criteria zijn:

Hoofdcriteria:

In elk geval moet worden voldaan aan een van de onderstaande hoofdcriteria te weten:

1. het terugbrengen van de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde zal onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel;
2. de maatregelen (om de geluidsbelasting terug te dringen) ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Subcriteria:

Vervolgens dient te worden voldaan aan een van de volgende subcriteria, voor *woningen binnen de bebouwde kom*:

1. de woningen moeten door de gekozen situering en bouwvorm een doelmatige akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen (in aantal minstens de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend), of;
2. de woningen moeten ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid, of;
3. de woningen moeten door de gekozen situering een open plaats opvullen tussen bestaande bebouwing, of;
4. de woningen moeten ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing;

Algemene aanvullende voorwaarde voor het verkrijgen van een ontheffing boven de 53 dB L_{den} is: Er dient minstens één geheel geluidluwe gevel te worden gecreëerd.

2.3. Normstelling

Bij de beoordeling van een (toekomstige) akoestische situatie worden normen gehanteerd zoals vermeld in de Wgh. In eerste instantie wordt er vanuit gegaan dat de voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden. Indien de voorkeursgrenswaarde wel maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden, kan door het bevoegd gezag een hogere waarde worden verleend. De geluidbelasting wordt uitgedrukt alsmede getoetst in L_{den} .

Tabel 2: Grenswaarden wegverkeerslawaai in nieuwe situaties.

situatie		voorkeursgrenswaarde	max. gevelbelasting met ontheffing		hoogst toelaatbaar binnenniveau
		dB L_{den}	dB L_{den}		dB L_{den}
woning (te bouwen)	weg		stedelijk	buitenstedelijk	
nieuw	bestaand	48	63	53	33
nieuw; agrarisch	bestaand	48	-	58	33
vervangend & nieuw	bestaand	48	68	-	33
bestaand	nieuwe aanleg	48	63	58	33
gelijktijdig met weg	nieuwe aanleg	48	58	53	33

Uit bovenstaande tabel volgt dat voor gevoelige bestemmingen in het plangebied een voorkeursgrenswaarde geldt van 48 dB L_{den} met een maximale ontheffingswaarde van 63 dB L_{den} .

2.4. Aftrek conform artikel 110g Wet Geluidhinder

Al de in de Wgh genoemde grenswaarden voor de gevelbelasting betreffen waarden na de toegestane aftrek volgens artikel 110g van de Wgh. Deze correctieterm is ingevoerd om te anticiperen op het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst. Conform artikel 110g Wgh bedraagt deze aftrek 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/u of meer bedraagt en 5 dB voor de overige wegen.

Op de gezoneerde wegen is de maximaal toegestane snelheid 50 km/uur. Er kan dus een aftrek van 5 dB worden toegepast.

3. Situatie

3.1. Plangebied

Het plangebied en dan voornamelijk de ontwikkeling wordt in de stedenbouwkundige visie als volgt omschreven:

“Het creëren van een leefbaar, levendig, veilig en gestructureerd plein, waarin commerciële ruimten en wooneenheden een belangrijke rol spelen ten einde een nieuwe toekomst veilig te stellen.”

De ontwikkeling maakt het mogelijk dat een groot aantal nieuwe woningen gerealiseerd kan worden op het Dr. Struyckenplein (circa 200 appartementen). De woningen zijn verdeeld over de drie bouwblokken. Er is behoefte aan zowel huur- als koopwoningen.

Het Dr. Struyckenplein zal volgens het stedenbouwkundig plan drie bebouwingsplekken krijgen: een winkelblok (fase 1), een maatschappelijk voorzieningenblok (fase 2) en de woontoren (fase 3). Elk blok heeft een andere afmeting, echter vormen deze blokken een compositie en zullen ze op het gebied van uitstraling met elkaar overeenstemmingen vertonen. Uitgangspunt is een kwalitatief hoogwaardige (her)ontwikkeling van het totale plein.

Het plan bestaat uit vier bouwblokken met variabele hoogte. In totaal worden hier ca 200 woningen gerealiseerd.

Bovengenoemde locaties bevinden zich binnen de geluidzone van de dr. Struyckenstraat. Tengevolge van het plan zal deze weg deels worden uitgevoerd als 30 km/h-gebied. Dit stuk wordt niet getoetst aan de Wet geluidhinder, maar wél in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Voor de overige wegen zijn akoestisch gezien nauwelijks effecten te verwachten. Deze wegen zijn dan ook niet doorgerekend in het akoestisch model. Hieronder is een stedenbouwkundige schets opgenomen van het plan.

Figuur 3.1 Situatieschets (nav conceptontwerp fase)



situatie pleinniveau

3.2. Omgevingskenmerken

Het gebied rond het dr. Struyckenplein is te omschrijven als woongebied. In het overdrachtsgebied zijn geen hoogteverschillen aanwezig. De bodem in het overdrachtsgebied bestaat grotendeels uit verhard terrein. Zachte bodemgebieden betreffen parkachtige voorzieningen en achtertuintjes nabij de grote bestaande bouwblokken. In de modellering is met bovenstaande eigenschappen rekening gehouden.

4. Berekeningen

Verkeersgegevens

De door de afdeling Mobiliteit, Groen en Water verstrekte verkeerscijfers zijn opgenomen in Bijlage I; een samenvatting is weergegeven in Tabel 4. Ook voor de verdeling van de motorvoertuigen over de verschillende categorieën is uitgegaan van de verstrekte gegevens van de afdeling Mobiliteit, Groen en Water.

Tabel 4 Verkeers-/wegkenmerken

Wegvak	Weekdaggemiddelde intensiteit	snelheid (km/uur)	deklaag
	2020		
Dr. Struyckenstraat na ontwikkeling	10534	50	Dicht asfalt beton
Dr. Struyckenstraat na ontwikkeling	10534	30*	Dicht asfalt beton
Dr. Struyckenstraat autonoom	9534	50	Dicht asfalt beton
Dr. Struyckenstraat autonoom	9534	50	Dicht asfalt beton

* De 30 km/h-zone wordt voorgesteld aan de westzijde vanaf de Ligthartstraat tot 60 meter oostelijk vanaf de Verbeetenstraat.

De overige (30 km/h)-wegen hebben in de praktijk een relatief lage bijdrage ter plaatse van bestaande bebouwing en de nieuwbouw. Op basis hiervan worden deze wegen als minder relevant beschouwd dan de dr. Struyckenstraat. Verder zullen de intensiteiten van deze wegen door de ontwikkeling slechts zeer beperkt toenemen in voertuigbewegingen. Middels deze verantwoording worden deze wegen in het akoestisch onderzoek niet nader beschouwd.

Overige invoergegevens

Andere belangrijke invoergegevens zijn de toegestane maximum snelheden en de wegverhardingen van de betrokken wegen. Deze zijn eveneens in Tabel 4 vermeld. Voor de definiëring van de wegverharding is uitgegaan van de beschreven verhardingen in de CROW-publicatie 200, welke ook in Geonoise zijn te selecteren. Om het model in Geonoise op te kunnen opbouwen is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond in dxf-formaat op basis van een kadastrale kaart van het plangebied.

Gehanteerd rekenmodel

De berekeningen van de gevelbelastingen als gevolg van het wegverkeer zijn uitgevoerd met de standaard rekenmethode II (SRM II), conform het RMV-2006. Hiervoor is het programma Geonoise V5.43 van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV gebruikt.

Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In bijlage II zijn alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten) in numerieke vorm opgenomen.

Situaties

De volgende situaties zijn doorgerekend:

1. geluidbelasting vanwege dr. Struyckenstraat ontwikkeling (50 km/h);
2. geluidbelasting vanwege dr. Struyckenstraat huidig/autonoom (cumulatief);
3. geluidbelasting vanwege dr. Struyckenstraat ontwikkeling (cumulatief);
4. geluidbelasting cumulatief, inclusief ontwikkeling + stil wegdek dr. Struyckenstraat 50 km/h
5. geluidbelasting cumulatief, inclusief ontwikkeling + stil wegdek dr. Struyckenstraat 50 km/h + stille klinkers 30 km/h gebied

Bodemfactor / overdracht

De bodem in het overdrachtsgebied is als akoestisch hard beschouwd, behoudens de ingevoerd bodemgebieden.

Rekenpunten

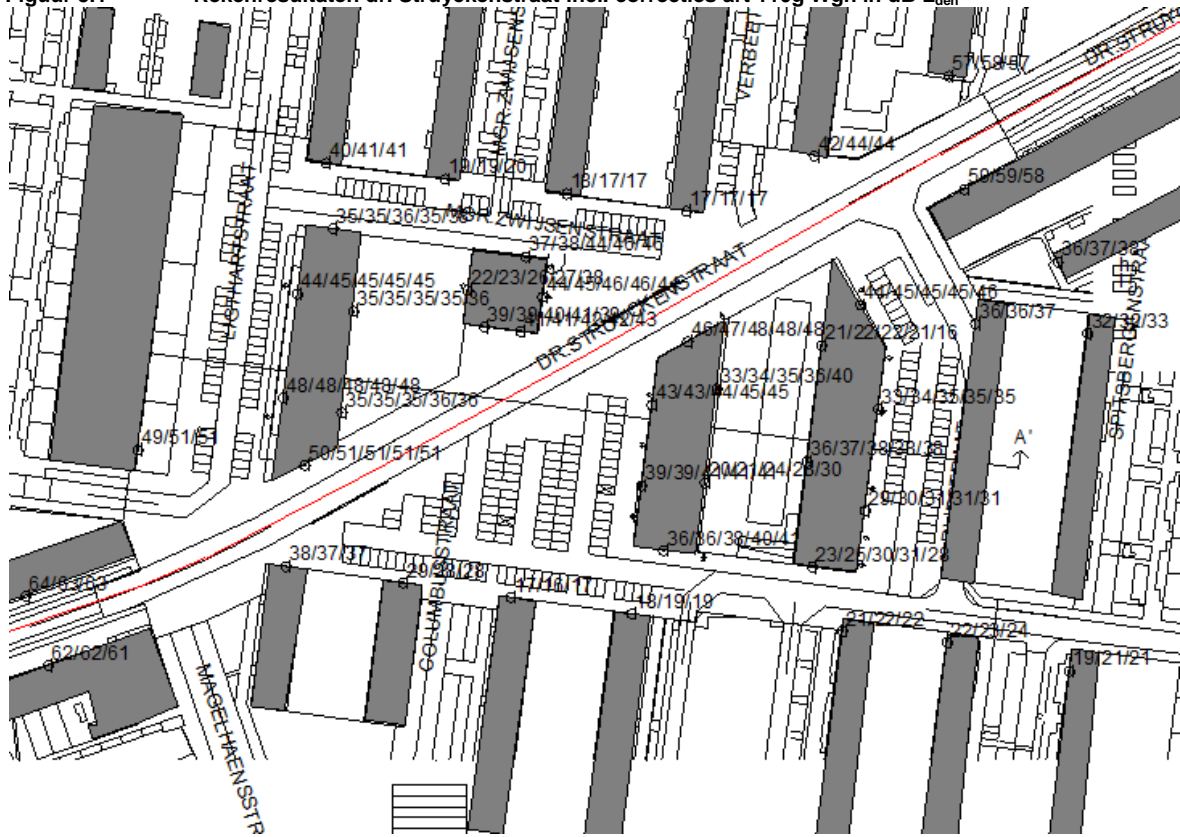
De rekenpunten zijn gesitueerd ter plaatse van de gevels van de bouwblokken. De rekenpunten zijn gekoppeld aan de achterliggende gevel, zodat het invallend geluid is bepaald. Verder is een raster op 5 meter hoogte neergelegd voor de bepaling van de geluidcontouren van relevante wegen.

5. Rekenresultaten

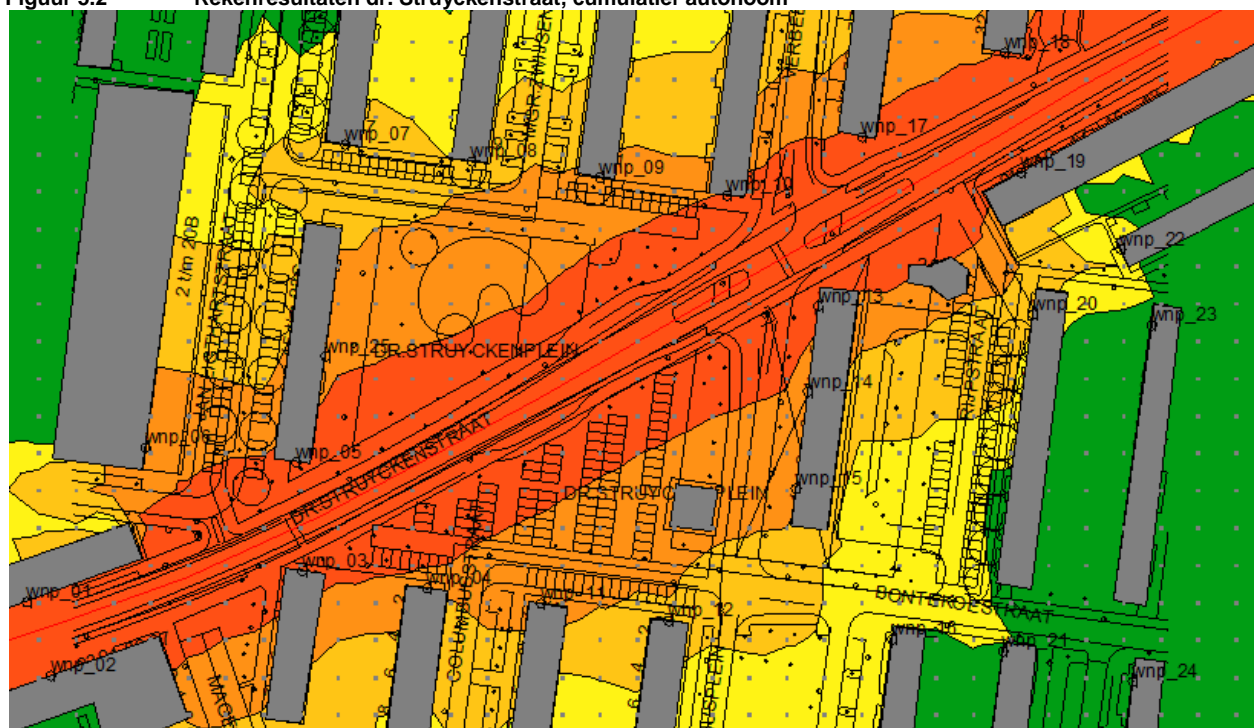
5.1. Grafische weergave resultaten

In onderstaande figuren staan de rekenresultaten weergegeven van de berekeningen. Zie figuur 3 t/m 7 en bijlage III voor alle rekenresultaten.

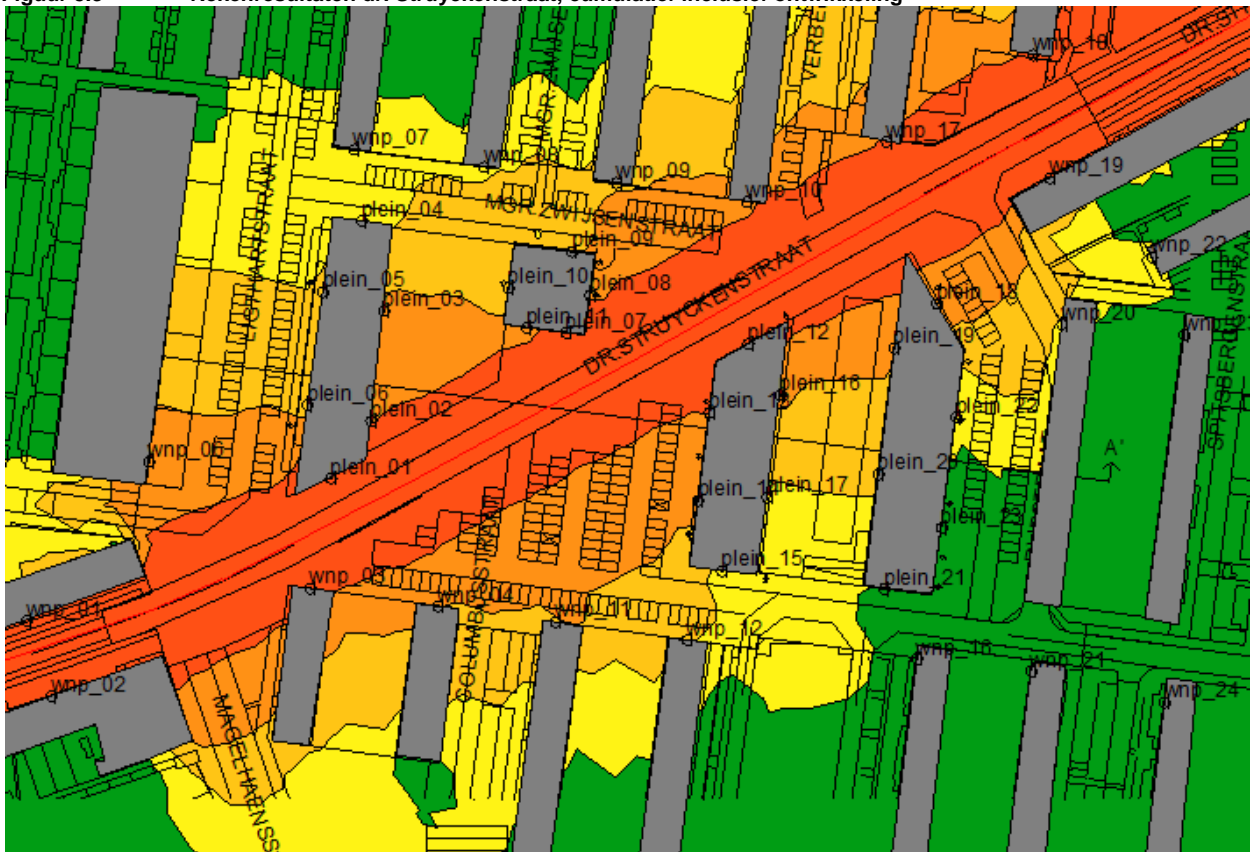
Figuur 5.1 Rekenresultaten dr. Struyckenstraat incl. correcties art 110g Wgh in dB L_{den}



Figuur 5.2 Rekenresultaten dr. Struyckenstraat, cumulatief autonoom










Figuur 5.3 Rekenresultaten dr. Struyckenstraat, cumulatief inclusief ontwikkeling



Onderstaand: legenda horende bij figuur 5.2 en 5.3

LEGENDA

-  Gebouw
-  Ontvanger
-  Weg

-  < 48,0 dB
-  48,0 - 53,0 dB
-  53,0 - 58,0 dB
-  58,0 - 63,0 dB
-  63,0 - 99,0 dB
-  99,0 - 99,0 dB
-  > 99,0 dB

periode: Lden

5.2. Bespreking resultaten

Uit bovenstaande rekenresultaten (figuur 5.1) blijkt dat niet te allen tijde kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Ter plaatse van het meest westelijke en meest oostelijke bouwblok worden geluidbelastingen berekend tot 51 dB L_{den} . De zwaarste geluidbelastingen worden berekend ter plaatse van de kopse kant van de bouwblokken. Voor dergelijke geluidbelastingen is een hogere waarde geluid noodzakelijk.

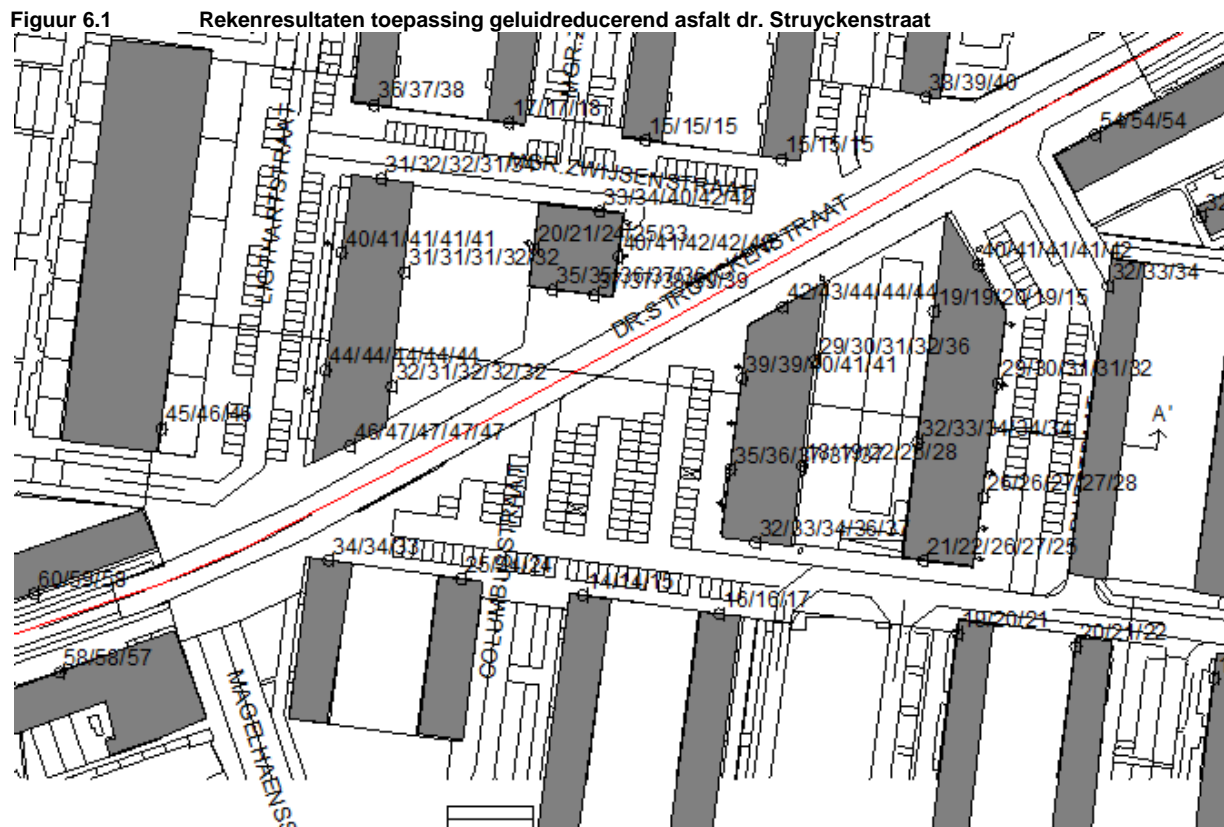
De contourenplots laten de situatie zonder ontwikkeling (autonoom) en mét ontwikkeling zien. Het vergelijken van deze scenario's geeft inzicht in de effecten op de omgevingskwaliteit van de beoogde ontwikkeling. Door een combinatie van invoering van een 30 km/h verkeersregime en afschermende werking van de nieuwbouw wordt een verhoging van het aantal voertuigen door de ontwikkeling meer dan gecompenseerd. De oranje gebieden dringen minder ver door tot in de stedenbouwkundige structuren.

6. Conclusie en advies

6.1. Toetsingswaarde alsmede maatregelen

De toetsingswaarde L_{den} als gevolg van wegverkeerslawaai bedraagt maximaal 51 dB ter plaatse van het meest westelijke en meest oostelijke bouwblokken. Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet voldaan. De maatgevende weg betreft het gezoneerd gedeelte van de dr. Struyckenstraat (50 km/h).

Om de geluidbelasting terug te dringen is het toepassen van bronmaatregelen een optie; de dr. Struyckenstraat is een weg met een doorgaande functie die op termijn in aanmerking komt voor het toepassen van een geluidreducerende deklaag (gemeentelijk beleid). Het toepassen van een dergelijke deklaag geeft in de praktijk een reductie van ca 3 dB. In onderstaand figuur staat deze situatie uitgewerkt.



Op basis van bovenstaande uitgangspunten voldoet de situatie aan de normen uit de Wet geluidhinder. Een hogere waarde procedure is niet noodzakelijk. Voor wat betreft de verantwoordelijkheid en regie hierover zijn afspraken noodzakelijk met de afdeling Wegbeheer en ook de betrokken ontwikkelaars. De wegbeheerder heeft peildatum 30 januari 2010 laten weten dat gewacht wordt op o.a. deze ontwikkeling met het verder inplannen van wegbeheer voor dit wegvak. De staat van het wegdek op de dr. Struyckenstraat is momenteel 'matig' te noemen en zal op korte termijn in aanmerking komen voor aanpassing. Dit natuurlijke moment zal worden aangegrepen om de maatregel te effectueren.

6.2. Goede ruimtelijke ordening

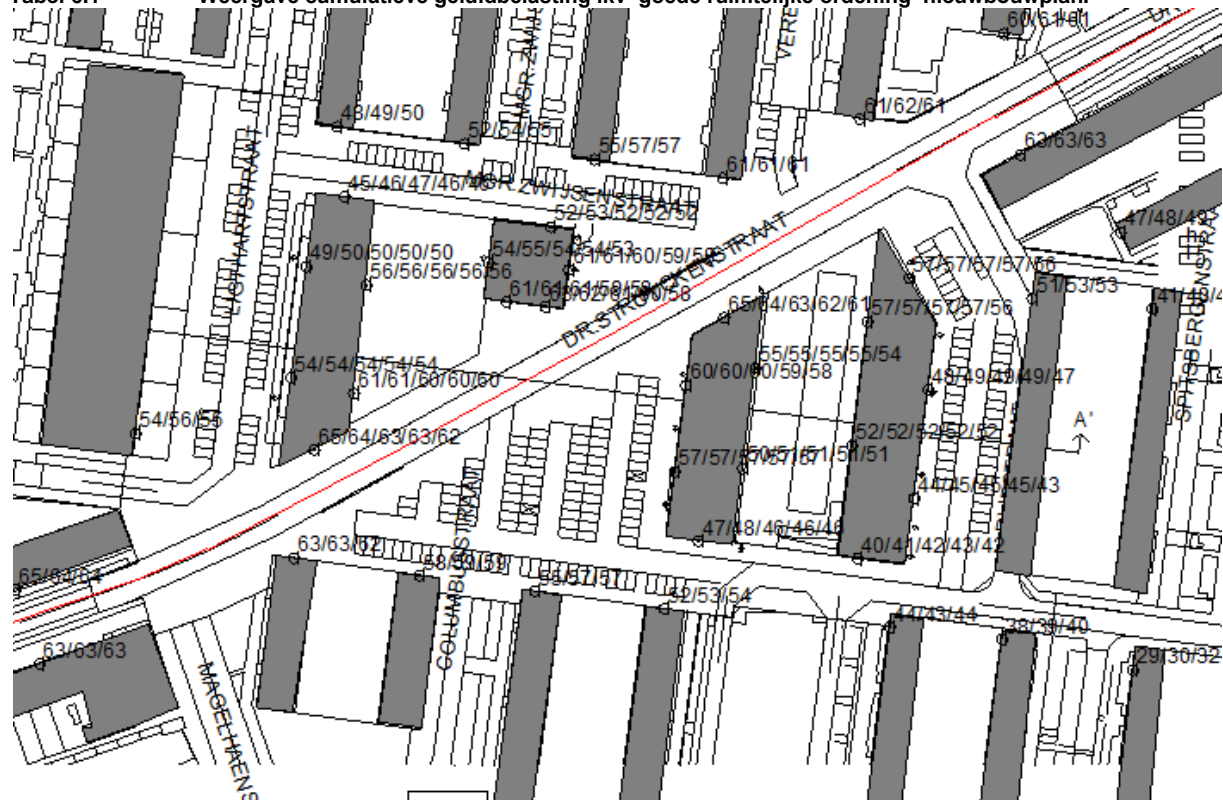
Naast de toetsingswaarde dient sprake te zijn van een 'goede ruimtelijke ordening'. Hierbij is het uitgangspunt een leefkwaliteit van de bestaande en nieuwe structuren die past in de omgeving waarin het zich bevindt. Voor bestaande woningen is het uitgangspunt minimaal gelijkwaardigheid aan bestaand.

Momenteel is voorzien in het toepassen van een 30 km/h-gebied op en rond het dr. Struyckenplein. De wens door de ontwerpers van de openbare ruimte is uitgesproken in dit specifieke geval om de verharding uit te voeren via klinkers. Als voorwaarde hiervoor wordt gesteld dat deze klinkers zogenaamde 'stille' klinkers dienen te zijn. Deze wegdekverharding geeft conform het CROW een emissiegetal dat overeenkomt met dicht asfalt beton bij dezelfde snelheid.

In onderstaande tabel worden de geluidbelastingen, inclusief toepassing van de navolgende maatregelen:

- stil asfalt voor het 50 km/h-gedeelte van de dr. Stuyckenstraat
- begrenzen van de 30 km/h-zone tussen de Lighthartstraat en 60 meter ten oosten van de Verbeetenstraat;
- wegdekverharding ter plaatse van het 30 km/h-gebied bestaande uit stille klinkers.

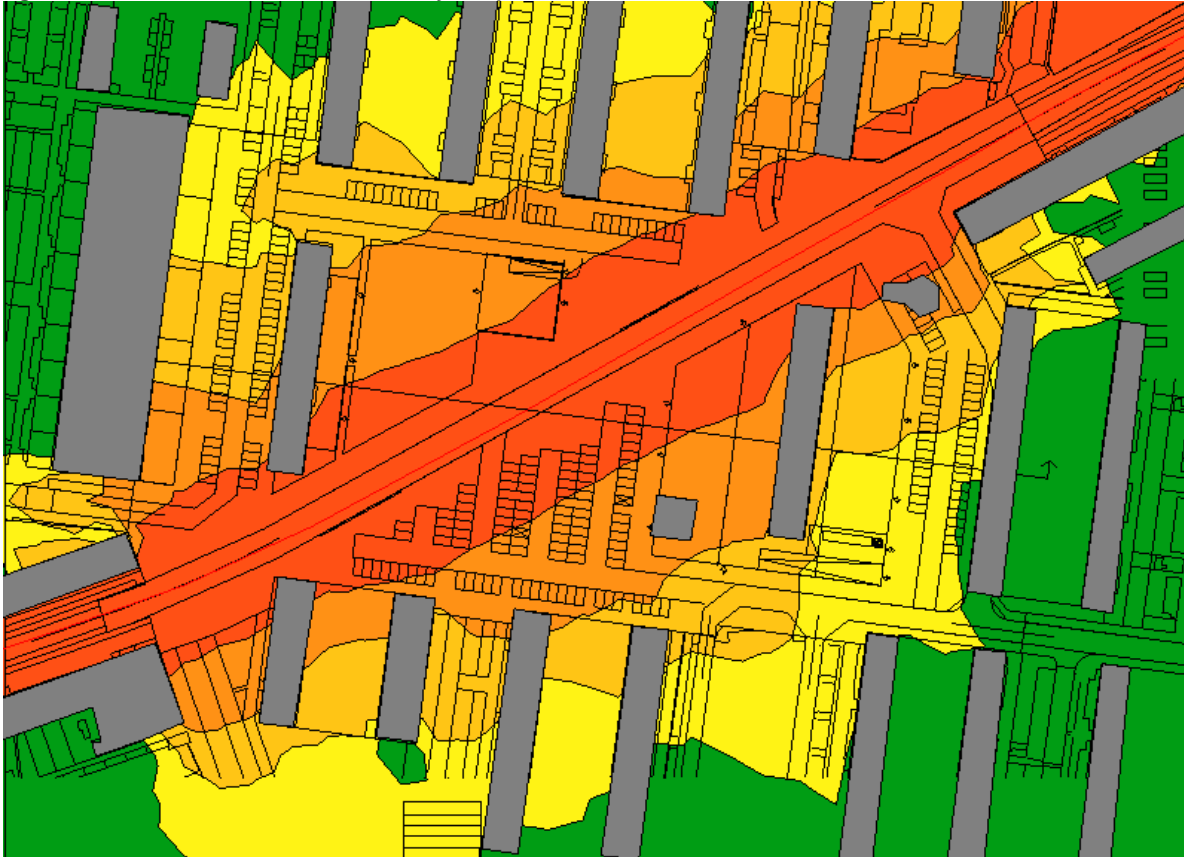
Tabel 6.1 Weergave cumulatieve geluidbelasting ikv 'goede ruimtelijke ordening' nieuwbouwplan.



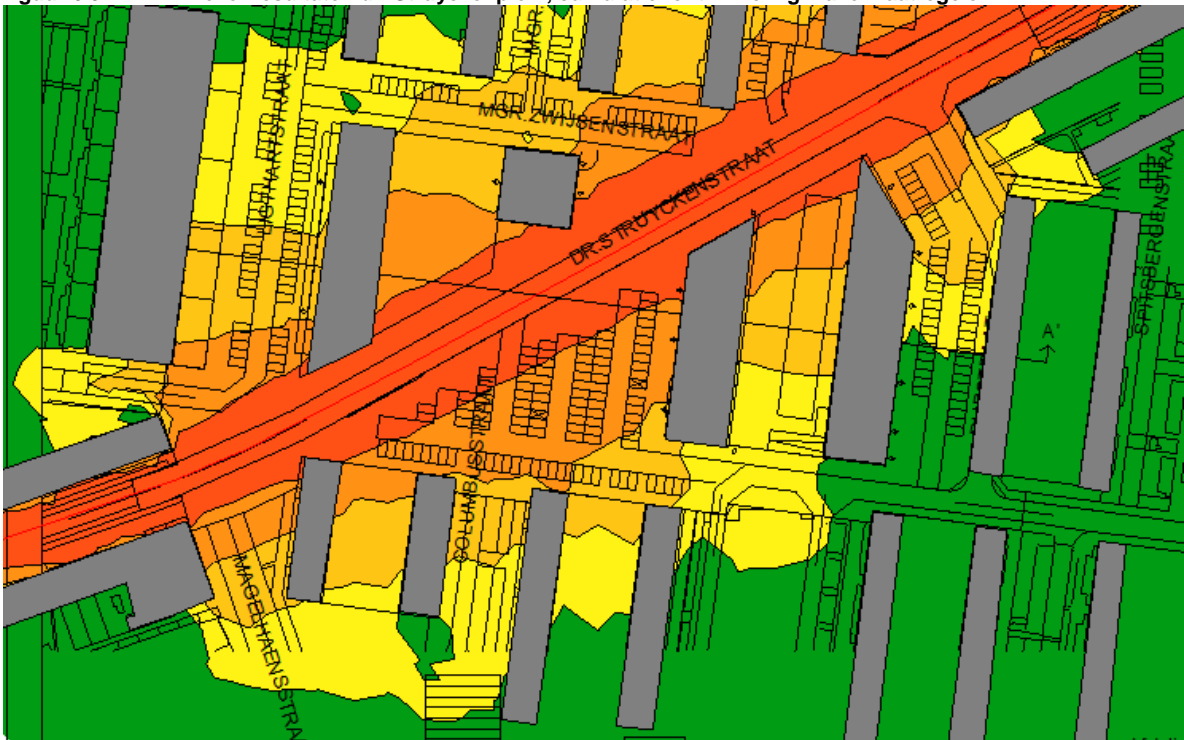
Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoogst berekende cumulatieve geluidbelasting 65 dB L_{den} bedraagt.

Voor de bestaande structuren is tengevolge van de ontwikkeling een verbetering, of minimaal een gelijkwaardige situatie, te verwachten van het leefklimaat. Vergelijking van de contourenplots toont dit aan (zie onder). Op basis hiervan is sprake van een goede ruimtelijke ordening voor de bestaande woningen.

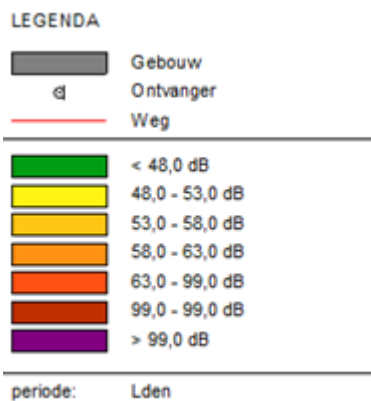
Figuur 6.2 Rekenresultaten dr. Struyckenplein, cumulatief autonoom



Figuur 6.3 Rekenresultaten dr. Struyckenplein, cumulatief ontwikkeling + alle maatregelen



Onderstaand: legenda horende bij figuur 6.2 en 6.3



6.3. Samenvatting noodzakelijke maatregelen ikv geluid

In deze paragraaf worden de maatregelen en overwegingen over de besproken maatregelen samengevat. Hiermee wordt aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan een 'goede ruimtelijke ordening'. In dit bouwplan is het slechts mogelijk om een goede ruimtelijke ordening te realiseren wanneer zowel bronmaatregelen als maatregelen nabij de ontvanger worden genomen. Op deze wijze kunnen de forse geluidbelastingen die aanwezig zijn in het plangebied het hoofd geboden worden. Hieronder staat de toelichting op de te nemen maatregelen.

Bronmaatregelen

1. invoeren 30 km/h-gebied (fysiek en tevens vastgelegd in verkeersbesluit) op het gebied tussen de Ligthartstraat en 60 meter ten oosten van de Verbeetenstraat;
2. toepassen stil wegdek op het 50 km/h-gedeelte van de dr. Struyckenstraat;
3. op het 30 km/h gebied wordt de wegdekverharding uitgevoerd met een stille klinkerbestrating;
4. De overgang van 50 km/h naar 30 km/h verdient extra aandacht in het ontwerp van de openbare ruimte. Op deze wijze kan beter gewaarborgd worden dat de automobilisten rustig afremmen naar de 30 k/h.

In het proces zijn de bovenstaande maatregelen besloten vanwege de navolgende argumenten:

- Het zuidelijk deel wordt hoofdzakelijk ingericht ten behoeve van het parkeren voor de winkels, het noordelijke deel wordt ingericht als ontmoetingsruimte voor de wijk. Essentieel echter is dat er sprake is van één geheel en niet van twee verschillende pleinen. De eenheid van de vloer is de basisvoorwaarde hiervoor. Plein en weg bestaan uit één materiaal, een gebakken straatklinker.
- Andere ontwerpmiddelen ondersteunen de eenheid: de plaatsing van bomen en inrichtingselementen, zoals banken en verlichting. De gebruiker van het plein moet beide pleingedeeltes kunnen gebruiken en makkelijk van de ene naar het andere deel kunnen lopen. Als referentie is de Dam in Amsterdam gehanteerd, waarbij de twee pleindelen als een geheel zijn vormgegeven, met doorlopend bestratingmateriaal als basis. De architectuur van de gebouwen op het Dr. Struyckenplein ondersteunen het principe van een geheel;
- Omdat de Dr. Struyckenstraat overwegend uit asfalt bestaat vormt het plein met klinkers hierop een uitzondering. Dit is noodzakelijk omdat dit deel volgens het verkeersplan van gemeente Breda als 30 km/uur zone dient uitgevoerd te worden. De klinkerverharding ondersteunt de snelheidsbeperkende maatregelen die hiervoor nodig zijn. Daarnaast worden ook andere maatregelen uitgevoerd: opsplitsing in 2 rijbanen met een middengeleider, drempels en het halteren van bussen op de rijbaan.

Als aanvullende argumenten op de ontwerptechnische kwaliteiten zijn er verkeerskundige overwegingen om het 30 km/h-gebied met behulp van stille klinkers in te richten:

- Voor de wandelaars die het plein 'bezitten' is het prettig om voertuigen aan te horen komen. Dit verhoogt de verkeersveiligheid op een gebied met een pleinfunctie;
- Het toepassen van klinkers geeft de automobilist een gevoel van snelheid. Het toepassen van (stil) asfalt geeft hierop weer een averechts effect. Middels toepassen van stille klinkers is de verwachting dat het nuttige met het aangename wordt verenigd.

Maatregelen nabij de ontvanger

Naast maatregelen aan de bron zijn maatregelen nabij de ontvanger eveneens noodzakelijk. In overleg met de ontwikkelaar zijn de volgende uitgangspunten voor het verder uitwerken van het bouwplan overeengekomen:

- waar mogelijk creëren van geluidluwe plaatsen bij ieder appartement (<53 dB L_{cum}),
- balkons creëren waar deze de leefkwaliteit verbeteren, niet enkel vanwege het esthetische aspect. Inpandige loggia's gecombineerd met uitkragende balkons + gesloten balustrades genereren de beste afschermingen;
- lay-out van de appartementen mede laten bepalen door de geluidssituatie, slaapkamers behoeven hierbij extra aandacht.
- De loggia's zijn op diverse plaatsen van de kop (hoogste geluidbelasting) verplaatst naar de zijgevels (behoudens de toren);

De opzet van het ontwerp is er op gericht een alzijdig gebouw te realiseren waarbij achterkanten worden vermeden en overzichtelijke en sociaal controleerbare verkeersruimten het doel is. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijk/veilig en goed te beheren centrum voor de wijk.

Om bovenstaande punten op juiste wijze tot uiting te laten komen dient een akoestisch adviseur plaats te nemen aan de ontwerptafel.

Bijlage 2.

Commentaarnota

COMMENTAARNOTA

INSPRAAK

CONCEPTONTWERP-BESTEMMINGSPAN

DR. STRUYCKENPLEIN

Juni 2010

	Naam	Inhoud inspraakreactie	Commentaar
1.	D. Hoedemaker Dr. Struyckenstraat 17 a	<p>1. De heer Hoedemaker (en medebewoners) van de Dr. Struyckenstraat ziet nergens in het voorliggende herinrichtingsplan voor het plein dat er rekening is gehouden met zijn parkeerplaats. Vreest voor ernstige parkeeroverlast mede door parkeergedrag bezoekers supermarkt.</p> <p>Alternatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Supermarkt aan voorzijde plein of onder de hoge toren plaatsen. - Alleen maatschappelijke organisaties plaatsen aan de Rijpstraat, deze sluiten om 18.00 uur. - Gratis vergunningstelsel voor bewoners invoeren - Dr. Struyckenstraat versmallen en "schuine" parkeerplaatsen aanleggen. 	<p>1. Bij nieuwbouwplannen moet voldaan worden aan de uitgangspunten zoals vastgesteld in de parkeernota van de gemeente Breda. De nieuwbouwplannen voldoen aan de daarin gestelde normen. Bij de normen wordt overigens altijd rekening gehouden met bezoekersparkeren en zijn daarmee dus verrekend.</p> <p>Daarnaast is er ook sprake van "dubbelgebruik" van parkeerplaatsen, aangezien niet alle plaatsen op elk moment bezet zullen zijn. Bij het berekenen van het aantal parkeerplaatsen is zelfs rekening gehouden met een aanwezigheidspercentage van 100% bij alle voorzieningen.</p> <p>A. <u>De door de gemeente opgestelde parkeerbalans levert de volgende cijfers op:</u></p> <p>1. Winkelblok 100 appartementen: norm 1,2/app.= 120 pp 4000 m2 commerciële ruimte: 3,5/100 m2 = 140 pp Totaal nodig in dit deel: 260 parkeerplaatsen</p> <p>2. Maatschappelijk blok 50 appartementen: norm 1,2/app.= 60 pp</p> <p>600 m2 maatschappelijke voorzieningen: norm 1,2/100 m2 = 7 pp</p> <p>150 m2 horeca: norm 4,5/100 m2 = 7 pp Totaal nodig in dit deel: 74 pp</p> <p>3. Torenblok 48 appartementen: norm 1,2/app = 58 pp 250 m2 zakelijke dienstverlening: norm 2/100 m2</p>

			<p style="text-align: right;">= 5 pp Totaal nodig in dit deel: 63 parkeerplaatsen</p> <p>Totaal benodigde parkeerplaatsen: 397 Verrekening huidig benodigd voor bewoners: 8</p> <p>Totaal benodigde parkeerplaatsen: 405</p> <p>B. <u>Aanwezige/te realiseren parkeerplaatsen in nieuw plan:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uitgeefbare parkeerplaatsen op 1^e verdieping winkelblok: 115 2. Uitgeefbare parkeerplaatsen in parkeerkelder torenblok: 55 3. Openbare parkeerplaatsen op maaiveld Dr. Struyckenplein: 99 4. Openbare parkeerplaatsen op maaiveld Rijkstraat: 46 5. Openbare parkeerplaatsen op maaiveld Jan Ligthartstraat: 82 <p>Totaal aantal plaatsen in nieuw plan: 397</p> <p>Het gehanteerde benodigd aantal parkeerplaatsen is berekend op een bezetting van 100%. In de praktijk blijkt dit niet het geval te zijn en mag met een lagere bezetting gerekend worden.</p> <p>Het verschil van 8 plaatsen tussen benodigd en aantal in het nieuwe plan is derhalve aanvaardbaar.</p> <p>De parkeerbalans is als bijlage toegevoegd.</p> <p>Op dit moment is overigens nog een studie gaande naar een mogelijke herinrichting van de huidige parkeerplaatsen op het Planciusplein en de Verbeetenstraat eo. Een eventuele extra parkeerplaatsen daar zijn dan een surplus op de bestaande balans.</p>
--	--	--	--

		<p>2. Snelheidsbeperking op Dr. Struyckenplein invoeren Alternatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ter hoogte van de Rijpstraat een rotonde maken of een deel Dr. Struyckenstraat verleggen: auto's via Rijpstraat/Bonte Koestraat doortrekken aan de zuidzijde en weer aansluiten bij de Dr. Struyckenstraat. 	<p>2. Het Dr. Struyckenplein zal ingericht worden op het zogenaamde Shared Space principe ofwel gedeeld ruimtegebruik. Dit is een verkeersconcept dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt. Het deel van het plan ter hoogte van het plein zal ingericht worden als een 30 km-zone en dit zal met bijbehorende inrichtingsmaatregelen ondersteund worden.</p> <p>Het verleggen van de Dr. Struyckenstraat is geen optie. Deze straat heeft een belangrijke verkeersontsluitende functie voor de stad. Bij verlegging komen de verkeersstromen dichter langs de woningen te lopen, wat overlast voor deze bewoners met zich meebrengt.</p> <p>Het moeilijker bereikbaar maken van de Dr. Struyckenstraat heeft als gevolg dat door automobilisten naar alternatieven gezocht zal gaan worden, mogelijk door de aanliggende woongebieden. Dit is onwenselijk</p> <p>Een rotonde past niet in de rechtlijnige opbouw van de Heuvel en is bovendien ruimtelijk niet in te passen. Verkeerskundig is het aanleggen van een rotonde bovendien niet nodig, omdat het een 30 km/uur gebied betreft. Zoals reeds is aangegeven zullen de kruispunten gereconstrueerd worden waardoor ook met deze "normale" kruispunten de veiligheid wordt verbeterd.</p>
2.	A. Boot Namens Vereniging Don Boscoplein	1. De vereniging (44 huiseigenaren) constateert een toename van appartementen en bedrijfsruimten op het Dr. Struyckenplein	1. Het Don Boscoplein blijft op de huidige wijze ontsloten. Er is niet voorzien in extra aansluitingen richting het Dr. Struyckenplein en de Laan van

	Don Boscopein 17	<p>en de directe omgeving. De vrees ontstaat voor extra verkeersbewegingen op en rond het Don Boscopein.</p> <p>2. De toegepaste parkeernorm van 1,2 per woning is onvoldoende en gevreesd wordt voor parkeeroverlast.</p> <p>3. Dr. Struyckenplein wordt 30 km-zone: aantonen dat qua geluid een prettige leefomgeving behouden blijft.</p>	<p>Mertersem. De bewoners van de nieuwe appartementen zullen voornamelijk gebruik maken van de Dr. Struyckenstraat en de Laan van Mertersem. Natuurlijk is het niet uit te sluiten dat een enkele bewoner of bezoeker aanrijdt via het Don Boscopein; echter volgens onze verwachting zal dit minimaal zijn en hoeft niet gevreesd te worden voor onaanvaardbare extra verkeersbewegingen. Om al het verkeer goed af te wikkelen worden de aansluitingen op het bestaande wegennet, zoals de Verbeetenstraat-Dr. Struyckenstraat en de Rijkstraat-Dr. Struyckenstraat meegenomen in de herinrichting van het Dr. Struyckenplein.</p> <p>2. Voor een toelichting op de parkeerbalans wordt verwezen naar het commentaar onder inspreker 1. De gehanteerde parkeernormering is door de gemeenteraad opgelegd bij de toetsing van bouwinitiatieven. Er is geen aanleiding in dit specifieke geval van deze normering af te wijken.</p> <p>3. Bij commentaar onder 1 is al aangegeven dat voor het Dr. Struyckenplein een 30 km-zone ingesteld zal gaan worden. In het akoestisch onderzoek is gekeken naar de geluidbelasting. Het effect van de geplande herontwikkeling is vergeleken met de situatie zonder herontwikkeling. Hieruit blijkt dat de nieuwe situatie (na herontwikkeling) qua geluid gunstiger is dan de huidige situatie (zonder herontwikkeling). Door de combinatie van een 30 km/h zone en de afscherpende werking van de nieuwbouw wordt de geluidoverlast van het wegverkeer beperkt. Het door de ontwikkeling toegenomen aantal voertuigen wordt hiermee ruimschoots gecompenseerd. Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin de geluidbelasting conform de Wet geluidhinder is</p>
--	------------------	--	---

		<p>4. Vraagt om een windstudie ivm luchtwervelingen die kunnen ontstaan door de hoogbouw.</p> <p>5. Afsluiten Jan Ligthartstraat met bloembakken, waardoor alleen bestemmingsverkeer er in kan.</p>	<p>getoetst. Tevens is in de nota van toelichting aangegeven wat er naast het "wettelijk verplichte" nog meer wordt gedaan om qua geluid een zo prettig mogelijke leefomgeving te verkrijgen ter plaatse van het bouwplan. Aangezien het onderzoeksgebied tegen de Dr. Struyckenstraat aan is gelegen, zullen achterliggende gebouwen hiervan mee profiteren.</p> <p>4. De Nederlandse Bouwunie heeft opdracht gegeven tot het maken van een quickscan windstudie. In een latere fase zal een definitief windtunnelonderzoek worden verricht. De quickscan is ontvangen op 10 juni 2010 en uit deze eerste studie blijkt dat voor de woningen aan het Don Boscoplein geen verslechtering van het windklimaat optreedt. Voor de woningen aan het Dr. Struyckenplein is in de huidige situatie een goed windklimaat aanwezig. De situatie aan de zuidzijde blijft een goed winklimaat behouden en voor de overige zijden zal dit enigszins verslechteren. Het definitieve onderzoek zal plaatsvinden zodra de bouwplannen uitgedetailleerd zijn en mocht het nodig zijn dan kunnen beperkte voorzieningen aangebracht worden om het klimaat te verbeteren, waarbij gedacht kan worden aan het aanbrengen van luidfes of windafschermende begroeiing.</p> <p>Overigens moet opgemerkt worden dat bij hoogbouw altijd een verslechtering op zal treden.</p> <p>5. De Jan Ligthartstraat moet open blijven voor de woningen, het voorzieningenblok en de toren. Het aantal verplaatsingen is niet zo groot dat afsluiting noodzakelijk is.</p>
--	--	---	---

		<p>6. Nieuwbouw bestaat voor circa 90% uit appartementen en levert een eenzijdige samenstelling van de bewoners op.</p> <p>7. Bomen en struiken dragen bij aan een prettige woonomgeving en kunnen bovendien als “vuilfilter”werken. Echter: het volume van bomen struiken neemt ernstig af.</p> <p>8. Vrees voor toename zwerfvuil.</p> <p>9. De woontorens van 48 en 30 meter vormen een onaangename leefomgeving in de woonbuurt.</p>	<p>6. Het project bestaat inderdaad uit appartementen, maar wel in verschillende types. Het bevat in elke fase variëteit in woonoppervlakte, koop of huur, buitenruimte, etc. Er worden voor ouderen geschikte woningen toegevoegd nabij de (winkel)voorzieningen aansluitend bij het GWI-beleid (Geschikt Wonen voor Iedereen). Dit levert een ander woonmilieu op dan bijvoorbeeld de appartementen in de Talmazone. Daarnaast zijn de woningen op het Dr. Struyckenplein ook zeer geschikt voor jonge huishoudens. In samenhang met dit project worden juist op de locaties F2 en F1 appartementen gesloopt en eengezinswoningen gebouwd. Hiermee wordt in de omgeving van het Dr. Struyckenplein de variëteit aan woningen vergroot en de kans vergroot voor gezinnen om in Heuvel een nieuwbouwwoning te betrekken.</p> <p>7. In het inrichtingsplan voor het plein, dat met bewoners wordt opgesteld, worden uitspraken gedaan over het groen. Het bestemmingsplan stelt geen voorwaarden aan de fysieke inrichting van het plein.</p> <p>8. Het bestemmingsplan kan niet voorkomen dat er zwerfvuil op het plein ligt. Op het plein zullen prullenbakken geplaatst worden. Natuurlijk is zwerfvuil niet op voorhand te voorkomen, maar dit zal niet anders zijn dan in de huidige situatie.</p> <p>9. Niet aangegeven wordt waardoor een onaangename leefomgeving zou ontstaan. Stedenbouwkundig is een plan ontworpen waarbij de nieuwe bouwmassa's en de nieuwe functies zijn afgestemd op de omgeving. In dit plan wordt het Dr. Struyckenplein verkleind tot een plein met een afmeting van 114 m x 90 m, waarop de toren staat. Om een plein van deze omvang schaal te geven zijn grotere gebouwen nodig, vandaar dat de</p>
--	--	--	--

		<p>10. Waaruit blijkt dat de gemeente gaat voor kwaliteit in plaats van kwantiteit.</p>	<p>twee nieuwe wanden van het plein 21 en 30 meter hoog worden. De richting van de nieuwe gebouwen is gebaseerd op de richting van de bestaande gebouwen in de omgeving, waardoor verwantschap ontstaat. De toren vormt een passend en gewenst accent gezien de omvang van de ruimte en gezien de betekenis van het Dr. Struyckenplein voor de stad.</p> <p>10. Het plan is een uitwerking van het winnende prijsvraagplan uit 2005. In 2005 is in samenspraak met bewoners, winkeliers en de betrokken corporaties uit de Heuvel uit de prijsvraaginzendingen deze keuze gemaakt voor de revitalisering van het Dr. Struyckenplein. Deze keuze is gebaseerd op kwalitatieve ambities welke in het plan verder worden uitgewerkt. Een concreet voorbeeld waarmee de kwaliteit wordt geborgd, is het realiseren van parkeervoorzieningen in een parkeerkelder en op niveau +1, waardoor er op het maaiveld ruimte beschikbaar blijft voor verblijfsfuncties.</p>
3.	C. Rijvers-Schmeits Van Oldenbarneveltstraat 16	<p>1. De Dr. Struyckenstraat gaat dwars over het plein, waardoor er geen sprake is van een plein. Deel ondergronds aanleggen, danwel omleggen/splitsen of verkeerslichten en voetgangersoversteekplaatsen aanleggen. Snelheid gaat er dan uit en er ontstaat een echt plein.</p>	<p>1. Het deels ondergronds maken van de Dr. Struyckenstraat leidt tot ruimtelijke problemen voor en na het plein. Door een verdiepte ligging zal een soort "sleuf" voor de bestaande woningen ontstaan. Dit is ruimtelijk gezien geen fraai gezicht, maar bovendien kunnen de bewoners ten oosten en westen van het plein niet meer voor de deur parkeren. Dit is ongewenst en leidt bovendien tot een parkeerprobleem. Tenslotte is de realisatie van een tunnel een zeer kostbare aangelegenheid. Het verleggen van de weg ten noorden of ten zuiden van het plein zal de barrièrewerking van de weg niet wegnemen, slechts verleggen. Hoe charmant en voor de hand liggend deze oplossing ook lijkt, de praktisch uitvoering leidt tot ernstige problemen.</p>

4.	<p>Bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mgr. Zwijsenstraat 1, 5, 5a,7, 7b, 11a, 11b, 9a, - Verbeetenstraat 44a, 46a, 46b,48a, 50a, 52, 52a, 54, 54a, 54b 	<p>Allen zijn eigenaren en geen huurders van een appartement en hebben de volgende bezwaren.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vrees voor groot parkeerprobleem, er komen weliswaar 2 grote parkeergarages maar geen parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners. Bestaande parkeerruimte wordt geofferd voor de nieuwbouw. 2. Er is geen rekening gehouden met de bestaande parkeerboxen die grenzen aan het plein. 3. Bereikbaarheid is niet gegarandeerd. 4. De Verbeetenstraat zal (volgens de overzichtstekening) een toegangsweg naar het winkelcentrum worden met enorme verkeerstoename als gevolg. 5. Voor laden en lossen is niets voorzien. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voor ons commentaar op het parkeerbeleid en de parkeerbalans verwijzen wij naar het gestelde onder inspreker 1. De gedachte van de sprekers is overigens niet geheel correct. Voor de bewoners van de toren en van het winkelblok zijn (in de parkeergarage en de parkeerlaag in het winkelblok) privé-parkeerplaatsen beschikbaar. De bewoners kunnen hierin over 1 parkeerplaats per appartement beschikken. 2. Bij het maken van het ontwerp voor het plein is met de bestaande parkeerboxen en de bereikbaarheid daarvan rekening gehouden. De garageboxen zijn via de Jan Ligthartstraat en de mgr. Zwijsenstraat te bereiken. 3. Om het verkeer af te wikkelen en het plein en de omliggende straten goed bereikbaar te houden, zullen de aansluitingen op het bestaande wegen Verbeetenstraat-Dr. Struyckenstraat en Rijpstraat-Dr. Struyckenstraat verbeterd worden. 4. De Verbeetenstraat zal de huidige functie behouden en geen toegangsweg worden voor het Dr. Struyckenplein. De Dr. Struyckenstraat zal als grootste toeweg voor de voorzieningen gebruikt gaan worden. Daarnaast wordt de Verbeetenstraat heringericht als 30 km/uur straat in het kader van de plannen voor het VOS-gebied en Kronenburgwerf. De vrees dat hier "enorme" verkeerstoename plaatsvindt, is ongegrond: de verkeerstoename is marginaal te noemen. 5. Het laden en lossen bij de supermarkten zal inpandig plaatsvinden aan de zijde van de Rijpstraat . Hier zal
----	--	---	--

		<p>6. Geen snelheidsbeperkende maatregelen zijn opgenomen.</p> <p>7. Geen voorziening opgenomen om parkeren op stoepen te voorkomen.</p> <p>8. Komt woontoren van 52 meter op het plein. Waarom wordt afgeweken van de hoogte van 35 meter. Aanzicht van de wijk zal drastisch veranderen, leefbaarheid beïnvloeden.</p> <p>9. Toren komt op 60 meter van appartementencomplex Zwijsenstraat, vermindering zon in de tuin, minder lichtinval. Privacyaantasting door inkijk in huizen en tuinen van de bewoners.</p>	<p>een laad- en losdok gerealiseerd worden.</p> <p>6. Op de Dr. Struyckenstraat ter hoogte van het plein zal een 30 km-zone worden ingesteld en dit zal ondersteund worden met bijbehorende inrichtingsmaatregelen.</p> <p>7. Op de plaatsen waar het mogelijk parkeren op de stoep voor de hand ligt, worden obstakels geplaatst. Dit is besproken met de werkgroep "Inrichting Dr. Struyckenplein".</p> <p>8. De ontwikkeling van het Dr. Struyckenplein toont het nieuwe elan en de trots van de stedelijke vernieuwing in Heuvel. De toren biedt bovendien een bijzonder woonmilieu. Ten slotte kan de toren gezien worden als de markering van het nieuwe plein. De hoogte van de toren (35 versus 50 m) maakt overigens weinig verschil voor de effecten (schaduw, windhinder, privacy) op de woonbebouwing van de Mgr. Zwijsenstraat e.o. Door de hoogte kunnen meer woningen óp het plein worden ontwikkeld, zodat tot er bij de herontwikkeling rónnd het plein meer grondgebonden woningen en minder appartementen kunnen worden gebouwd.</p> <p>9. Dat de ontwikkeling van de toren zal leiden tot een verandering ten opzichte van de huidige situatie is correct. Hierbij moet echter worden bedacht dat op basis van het vigerende bestemmingsplan eveneens bebouwing mag worden opgericht. Ook die bebouwing leidt tot een vermindering van zonlicht en daglichttoetreding en tot een aantasting van de privacy. Ten aanzien van de schaduw van de toren tonen de studies aan dat deze weliswaar verder reikt dat met een hoogte van 35 meter, maar dat de schaduwkegel minder massaal is vergeleken met de bebouwing volgens het vigerende bestemmingsplan.</p>
--	--	--	---

		<p>10. Vrees voor schade door bouwwerkzaamheden.</p> <p>11. Verlies aan groen(-voorzieningen) en monumentale bomen. Ook is niet voorzien in speel- en groenvoorzieningen.</p> <p>12. Waardedaling van de appartementen wordt voorzien, zeker omdat de bewoners straks als enige wonen in oude complexen omgeven door nieuwbouw.</p> <p>13. Vrees voor hangplekken/hanggedrag en door dode hoeken in het plan aantasting openbare orde.</p>	<p>In de bestaande stedelijke omgeving is een verlies aan zonlicht niet onaanvaardbaar. Ten aanzien van de vermindering van de daglichttoetreding is er een vergelijkbare situatie. Bovendien hoeft bij de berekening voor daglichttoetreding bij bestaande bouw geen rekening gehouden te worden met belemmeringen buiten het eigen perceel. Ook hier is geen sprake van een onaanvaardbare situatie.</p> <p>Ten aanzien van de aantasting van de privacy is vergeleken met de vigerende bouwmogelijkheden slechts sprake van een beperkte toename van de privacy-aantasting. In een stedelijk gebied is dit geen onaanvaardbaar verschijnsel.</p> <p>10. Schade door bouwwerkzaamheden is geen onderwerp dat in een bestemmingsplanprocedure thuishoort, maar bij de bouwvergunning. De bouwer/ontwikkelaar is aansprakelijk voor eventuele schade.</p> <p>11. Voor de ontwikkeling van het plan is het nodig de meeste bestaande bomen te kappen. Er komen ook weer nieuwe bomen terug op het plein. Op het plein kan gespeeld worden d.m.v. speelaanleidingen maar dit wordt niet in het bestemmingsplan geregeld.</p> <p>12. Indien insprekers vrezen voor planschade als gevolg voor het nieuwbouwproject, kan te zijner tijd (na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan) een verzoek hiertoe ingediend worden bij het college. Als het verzoek ontvankelijk is zal dit in handen gesteld worden van een onafhankelijke adviescommissie.</p> <p>13. Vrees voor hangplekken en aanverwante zaken zijn geen zaken die in een bestemmingsplanprocedure thuishoren. Het plan kent minder dode hoeken en is</p>
--	--	--	--

		<p>14. In het plan ontbreekt een samenhangende analyse van de impact op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en waarde van de omringende panden.</p>	<p>door de compacte opzet beter overzichtelijk. Vrees voor hangplekken is daarom ongegrond.</p> <p>14. Voor de gehele ontwikkeling van het Dr. Struyckenplein is een stedenbouwkundig plan gemaakt waarbij de functies en de ruimtelijke uitstraling op elkaar zijn afgestemd als ook op de omliggende omgeving.</p> <p>Er is een lang traject aan de totstandkoming van dit bestemmingsplan voorafgegaan. Er is een aantal jaren terug een prijsvraag geweest onder architecten waarbij randvoorwaarden zijn meegegeven voor een plan. Die randvoorwaarden waren gebaseerd op het stedenbouwkundig advies voor Heuvel van een externe supervisor (architect Wytze Patijn). In die studie heeft de supervisor wel gekeken naar wat mogelijk is op het Dr. Struyckenplein in relatie tot de andere ontwikkelingen in Heuvel. Het winnende prijsvraagontwerp dat mede door wijkbewoners is uitgekozen, is de onderligger voor het huidige plan.</p> <p>In dit plan zijn keuzes gemaakt, onder andere vanuit de aspecten leefbaarheid en veiligheid. Het bieden van voldoende voorzieningen in Heuvel is hierbij een belangrijke doelstelling.</p>
5.	Stichting Wijkbelang Heuvel, p/a Mgr. Nolensplein	<p>De Stichting geeft aan verheugd te zijn met de ontwikkeling van het Dr. Struyckenplein, en vraagt aandacht voor de volgende punten.</p> <p>1. Ondanks gekozen parkeeroplossingen wordt nog steeds gevreesd voor een parkeerprobleem. Heeft zelf een parkeerbalans opgesteld en die verschilt met de gemeentelijke inzichten.</p>	<p>1. De verschillen in de berekeningen zijn met de wijkraad besproken. Zij heeft de gemeentelijke denkwijze ten aanzien van de parkeerbalans geaccepteerd en we zijn inmiddels tot overeenstemming gekomen over de gehanteerde cijfers.</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 2. Bewoners van de nieuwe appartementen boven het zgn. “maatschappelijke blok” moeten parkeren in de openbare ruimte, dit is in de parkeerbalans niet meegenomen en zijn 45 plaatsen extra. 3. Bewoners Jan Ligthartstraat parkeren nu binnen het plangebied, zijn niet meegenomen in de parkeerbalans en dat zijn 36 plaatsen extra. 4. Deel omwonenden parkeert nu op het plein, is niet meegenomen in de parkeerbalans, en dat zijn 28 plaatsen extra. 5. In het maatschappelijk blok komen kunnen meer functies komen met een hogere parkeerdruk; is niet in de parkeerbalans meegenomen en dat zijn 9 plaatsen extra. 	<p>Voor de parkeerbalans zoals die door de gemeente wordt gehanteerd wordt verwezen naar het gestelde onder commentaar bij inspreker 1.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. De parkeerplaatsen voor het “maatschappelijk blok” zijn in de parkeerbalans meegenomen. 3. De Jan Ligthartstraat ligt binnen twee plangebieden, te weten het Dr. Struyckenplein en de locatie F2. Het oostelijk en westelijk deel van deze straat worden ongeveer gelijktijdig gesloopt. De nieuw te bouwen woningen voor het gebied F2 zullen voorzien in een eigen parkeerbehoefte. Met de nu bestaande parkeerbehoefte hoeft dus geen rekening meer gehouden te worden. 4. De getekende parkeerplaatsen op het Dr. Struyckenplein zijn bedoeld de bezoekers van de winkels. Deze plaatsen zijn openbaar toegankelijk. De parkeercapaciteit voor bewoners van het omliggende gebied moet in het openbaar gebied ter plaatse opgelost worden en dit gebeurt met de aanpak van gebieden F1 en F2. Voor het Planciusplein wordt onderzocht of en hoe hier de capaciteit kan worden vergroot. 5. Bij de uiteindelijke toewijzing van de functie wordt bekeken of de functie voldoet aan het aantal aanwezige parkeerplaatsen. Als de functie meer parkeerplaatsen nodig heeft dan aanwezig zijn, moeten deze alsnog aangebracht worden. Behoort dit niet tot de mogelijkheden, dan zal de functie niet
--	--	---	--

		<p>6. In de parkeergarages/dek is er weliswaar een overschot van 42, maar op openbaar gebied is er een tekort van 111. Na verrekening is er nog steeds een tekort van 69 plaatsen.</p> <p>7. De door de gemeente gehanteerde parkeernormen zijn aan "herijking" toe, de landelijke normen liggen al hoger. Waarom wordt de hogere norm niet toegepast?.</p> <p>8. De effecten van wind rond de toren op het plein zouden onderzocht worden.</p> <p>9. Hoogbouw wordt door veel bewoners niet gewenst, draagt architectonisch niet bij aan de samenhang van de wijk, heeft negatief effectief op het verblijfsgebied en op de woonkwaliteit.</p>	<p>toegelaten kunnen worden.</p> <p>6. Het geschetste tekort is niet aanwezig. In genoemd overleg met de werkgroep Dr. Struyckenplein is dit toegelicht. De werkgroep telt het daadwerkelijke aantal geparkeerde auto's op en om het plein. De gemeente baseert zich op de formele parkeerplaatsen en de telling die door een extern bureau is gedaan.</p> <p>7. Door de inspreker wordt gerefereerd aan de zogenoemde de CROW-richtlijnen. De CROW-richtlijnen bieden de gemeentes de ruimte hun eigen mobiliteitsbeleid te formuleren. Binnen de gemeente hebben wij te maken met vastgestelde normen zoals die zijn opgenomen in de parkeernota.</p> <p>8. Door de NBU is een quickscan windstudie verricht. Voor de resultaten en het commentaar verwijzen wij naar het gestelde onder commentaar 4.2.</p> <p>9. Stedenbouwkundig is een plan ontworpen dat op elkaar is afgestemd en elkaar versterkt. In dit plan wordt het Dr. Struyckenplein verkleind tot een plein met een afmeting van 114 m x 90 m, waarop de toren staat. Om een plein van deze omvang schaal te geven zijn grotere gebouwen nodig, vandaar dat de twee nieuwe wanden van het plein 21 en 30 meter hoog worden. De richting van de nieuwe gebouwen is gebaseerd op de richting van de bestaande gebouwen in de omgeving, waardoor verwantschap ontstaat. De toren vormt een passend en gewenst accent gezien de omvang van de ruimte én gezien de betekenis van het Dr. Struyckenplein voor de stad. Het plan is een uitwerking van het winnende prijsvraagplan uit 2005. In 2005 is in samenspraak met bewoners, winkeliers en de betrokken corporaties uit de Heuvel uit de</p>
--	--	---	--

		<p>10. In het plan wordt aangegeven dat bij de komst van de 2 supermarkten de supermarkt op het Mgr. Nolensplein moet verdwijnen. Een kleine buurtsuper blijft voor de bewoners op het Nolensplein toch gewenst. In plan staat aangegeven dat de detailhandel op de oude locatie wordt uitgesloten, maar de bestemming blijft bestaan.</p> <p>11. Onduidelijkheid in het plan wat de verwachte verkeersaantrekkende werking van het Dr. Struyckenplein is en hoe deze zich over de verschillende straten verdeelt.</p>	<p>prijsvraaginzendingen deze keuze gemaakt voor de revitalisering van het Dr. Struyckenplein. Deze keuze is gebaseerd op kwalitatieve ambities welke in het plan verder worden uitgewerkt. Een concreet voorbeeld waarmee de kwaliteit wordt geborgd is het realiseren van parkeervoorzieningen in een parkeerkelder en op niveau +1, waardoor er op het maaiveld ruimte beschikbaar blijft voor verblijfsfuncties.</p> <p>10. Het versterkt buurwinkelcentrum met de 2 supermarkten op het Dr. Struyckenplein zal de toekomstige winkelvoorziening voor de wijk Heuvel zijn. Voorzieningen op het Mgr. Nolensplein hebben in de toekomst een kleinschalig karakter en passen binnen de visie die in samenwerking met bewoners en andere stakeholders is geformuleerd. Een kleinschalige mediterrane buurtsupermarkt zoals al gevestigd aan het Mgr. Nolensplein past binnen deze visie. De locatie van de AH aan de Flierstraat zal naar verwachting een andere functie krijgen niet zijnde detailhandel. Dit past in de gezamenlijk geformuleerde visie en doet recht aan de wens tot kleinschaligheid.</p> <p>11. Zoals reeds bij andere insprekers is aangegeven worden de aansluitingen op het bestaande wegennet bij de Verbeetenstraat-Dr. Struyckenstraat en de Rijpstraat-Dr. Struyckenstraat verbeterd. De Dr. Struyckenstraat zal als grootste toevoerweg voor de voorzieningen gebruikt worden. Dat een enkele bewoner of bezoeker ook over andere straten richting het Dr. Struyckenplein zal rijden is niet uit te sluiten, maar de verwachting is dat dit minimaal zal zijn. Om de verkeersdruk op de Rijpstraat te verlichten zal een extra aansluiting van de Dr. Struyckenstraat op</p>
--	--	--	--

		<p>12. In het plan staat aangegeven dat circa 200 appartementen worden ontwikkeld, waarvan 30% in de bereikbare koop- of huur met een grootte van 60 m² – 110 m². Het eerdere raadsbesluit geeft anders aan. Wat is juist?</p>	<p>het parkeerterrein gemaakt worden.</p> <p>12. In eerste instantie was ontwikkelaar Blauwhoed in beeld. Deze heeft zich op een gegeven moment teruggetrokken en is er een nieuwe situatie ontstaan. Er is onderhandeld met WonenBregburg en op basis van die onderhandeling heeft de raad een besluit genomen op 17 december 2009. In dat besluit staat aangegeven dat “circa 196 woningen op het Dr. Struyckenplein worden gerealiseerd, waarvan 121 in de bereikbare huur”. Dat is meer dan 30% Die 30% is het minimale percentage dat in de woonvisie is vastgelegd voor herstructureringsgebieden.</p>

PARKEERPLAATSEN BENODIGD

				ochtend aanwezigheid	benodigde pp	middag aanwezigheid	benodigde pp	avond aanwezigheid	benodigde pp	koopavond aanwezigheid	benodigde pp	zaterdag aanwezigheid	benodigde pp		
Fase 1 (Winkelblok)															
	parkeernorm		benodigde pp												
	totaal		totaal	in garage	openbaar										
100 appartementen	1,2 /app	120	115	gebied	5	50%	2,5	60%	2,5	100%	5	90%	4,5	60%	3
4.000 commercieel	3,5 /100m2	140	140		140	30%	42	75%	105	5%	7	100%	140	100%	140
		260													
Fase 2 (Maatschappelijkblok)															
	parkeernorm		benodigde pp	in garage	openbaar										
	totaal		totaal		gebied										
50 appartementen	1,2 /app	60	60		60	50%	30	60%	36	100%	60	90%	54	60%	36
600 maatschappelijke voorzieningen	1,2 /100m2	7	7		7	30%	2,1	75%	5,25	5%	0,35	100%	7	100%	7
150 horeca	4,5 /100m2	7	7		7	10%	0,7	50%	3,5	100%	7	100%	7	60%	4,2
		74													
Fase 3 (Torenblok)															
	parkeernorm		benodigde pp	in garage	openbaar										
	totaal		totaal		gebied										
48 appartementen	1,2 /app	58	55		3	50%	1,5	60%	1,8	100%	3	90%	2,7	60%	1,8
250 zakelijke dienstverlening	2 /100m2	5	5		5	100%	5	100%	5	5%	0,25	10%	0,5	5%	0,25
		63													
Totaal benodigde parkeerplaatsen															
		397	170	227			84		159		83		216		192
		totaal	bebouwd	openbaar											
Verrekening huidig beschikbaar voor bewoners (zie blad2)				8	8	50%	4	60%	4,8	100%	8	90%	7,2	60%	4,8
Totaal benodigde parkeerplaatser				405	235		88		164		91		223		197

PARKEERPLAATSEN AANWEZIG

Uitgeefbare parkeerplaatsen op 1e verdieping winkelblok	115
Uitgeefbare parkeerplaatsen in parkeerkelder torenblok	55
Totaal uitgeefbare parkeerplaatsen bebouwd	170
Openbare parkeerplaatsen op maaiveld dr. Struyckenplein	99
Openbare parkeerplaatsen op maaiveld Rijpstraat	46
Openbare parkeerplaatsen op maaiveld Ligthartstraat	82
	227
Mogelijk extra te realiseren Planciusplein	?
Mogelijk extra te realiseren noordzijde	?
Totaal aanwezig aantal parkeerplaatser	397