

Nota van Zienswijzen bestemmingsplan De Groene Loper/eerste herziening

Naam indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente Helmond
J.M.T.M. van Mierlo Aarle-Rixtelseweg 77 Helmond	De onderhavige zienswijzen zijn gedateerd op 7 juni 2007 en bij de gemeente ingekomen op 8 juni 2007.	Het ontwerp-bestemmingsplan “De Groene Loper/eerste herziening” heeft vanaf 1 mei 2007 6 weken ter visie gelegen. Vanaf dat moment kan een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen. De onderhavige zienswijzen zijn tijdig ingediend en kunnen in behandeling worden genomen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze heeft meerdere malen overleg plaatsgevonden met de indiener van de zienswijze om te bezien of tot overeenstemming kon worden gekomen. Dit is niet het geval, daarom wordt hieronder ingegaan op de ingediende zienswijze.
Inleidende zienswijzen	Voordat de heer van Mierlo 14 gedetailleerde bemerkingen maakt, verbaasd hij zich over het feit dat het moederplan “De Groene Loper” zo snel herzien wordt en dat de daarin opgenomen uit te werken bestemming “Bos en Wonen” en “Bos en Appartementen” thans nog niet uitgewerkt zijn. De gekozen regeling is zo globaal dat er geen duidelijk inzicht is, over de concrete invulling van het plangebied.	Het vaststellen van een bestemmingsplan behoort tot de beleidsvrijheid van de gemeenteraad. Bij de vaststelling van het moederplan zijn destijds door diverse omwonenden en door de Stichting Middengebied/Brabantse Milieufederatie bezwaren geuit. Deze bezwaren waren voor de gemeente en de ontwikkelaar aanleiding om het bestemmingsplan op een aantal onderdelen aan te passen. In het kader van deze aanpassing is ervoor gekozen om de gronden bestemd als “Bos en Wonen” en “Bos en Appartementen” via globale eindbestemmingen te regelen en niet langer als uit te werken bestemmingen. Dat heeft vooral te maken met het kortere tijdspad waarbinnen de betreffende plandelen in ontwikkeling gebracht zullen worden. De globale eindbestemming zijn van voldoende ruimtelijke randvoorwaarden voorzien die een duidelijke en een voor een ieder controleerbare ruimtelijke invulling mogelijk maken. Zo wordt binnen de bestemming “Bos en Wonen” -onder meer- aangegeven: - het maximale aantal woningen dat gebouwd mag worden; - de minimale en maximale oppervlakte van de boskavels; - de inrichting van de boskavels; - maximaal aantal te bouwen woningen per deelgebied; - de maximale goot- en bouwhoogte; - de wijze van afdekking; - het toegestane woningtype;

	De heer van Mierlo stelt dat de plankaart is aangevuld met een zodanige globale situering van de ontsluitingswegen dat de gereserveerde strookbreedte voor de ontsluitingswegen ruim 25 meter bedraagt. Uit oogpunt van rechtszekerheid en zorgvuldigheid had minimaal een inrichtingsschets met dwarsprofielen toegevoegd moeten worden. Waarom is er geen afzonderlijke bestemming “Verkeers – en verblijfsdoeleinden” opgenomen?	- een bijgebouwenregeling; - een parkeernormering. Op de plankaart wordt door middel van een aanduiding de beoogde ontsluitingsstructuur vastgelegd. De ontsluitingswegen moeten ter plaatse van de aanduiding dan wel maximaal 10 meter daaruit worden aangelegd. Dit biedt een marge bij de definitieve totaal-inrichting van het gebied, maar blijft wel binnen de ruimtelijke randvoorwaarden die de gemeente bij de ontwikkeling van dit gebied stelt. Het profiel van zowel de ontsluitingswegen als de perceelsontsluitingswegen wordt in de Beschrijving in Hoofdlijnen van de diverse bestemmingen uitgewerkt. Wegen en andere verkeersvoorzieningen worden binnen de afzonderlijke bestemmingen toegelaten. Een aparte verkeersbestemming is derhalve niet noodzakelijk. Aangezien het hier in alle gevallen om wegen gaat waarvoor een 30 km/u-zone ingesteld zal worden, is de Wet geluidhinder niet van toepassing en behoeft het profiel niet te worden opgenomen (art. 15 lid 1 Bro 1985).
Zienswijze 1	Plan biedt weinig of geen duidelijkheid over de concrete invulling van plangebied.	Zie commentaar bij inleidende zienswijzen.
Zienswijze 2	Aan de uitwerkingsplicht in het moederplan wordt niet voldaan. Er wordt eerder meer onduidelijkheid geschapen.	Zie commentaar bij inleidende zienswijzen.
Zienswijze 3	Ontsluiting van het plangebied door middel van één aansluitingspunt op de Aarle-Rixtelseweg is onaanvaardbaar, zowel in verband met een goede toegankelijkheid en bereikbaar voor bewoners als hulpdiensten	De ontsluiting van het totale plangebied op één ontsluitingsweg wordt als bezwaarlijk gezien indien zich calamiteiten voordoen. De reden waarom voor één ontsluiting is gekozen is het geringe aantal woningen wat ontsloten moet worden in het plandeel Boswonen. Wel is ervoor gekozen om de ontsluiting van het golfterrein en de bestaande woningen zo min mogelijk te koppelen aan de ontsluiting van de boswoningen. Mocht zich een calamiteit voordoen is het altijd mogelijk om via de langzaamverkeersstructuur of het Verlieft Laantje (richting Kanaaldijk) het plangebied te verlaten. Het incidentele

		karakter daarvan leidt niet tot de noodzaak van een extra ontsluiting.
Zienswijze 4	Is een verkeersstudie gemaakt naar de verkeerskundige gevolgen van de nieuwe aansluiting op de Aarle-Rixtelseweg en de daarmee verband houdende verhoging van de verkeersintensiteiten. De huidige aansluiting van het Verliefd Laantje op de Aarle-Rixtelseweg heeft al tot veel ongevallen en bijna ongevallen geleid. De forse toename van het verkeer zal de verkeersveiligheid nog verder aantasten. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om in de toekomst het verkeer op de Aarle-Rixtelseweg zelf in te perken?	Op basis van tellingen uit april 2007 is vastgesteld dat de intensiteit ca. 8000 mvt. per etmaal bedraagt op de Aarle-Rixtelseweg. Het aantal verkeersbewegingen wat gegenereerd wordt door het Boswonen is ca. 6 verplaatsingen per woning per dag. Voor de woningen en appartementen resulteert dit in ca. 1110 verplaatsingen per dag. Ervan uitgaande dat de helft van dit verkeer afslaat in zuidelijke richting (centrum) levert dit op de Aarle-Rixtelseweg een toename van 550 mvt./etm. In relatieve zin een toename van minder dan 7%. Aangezien de Aarle-Rixtelseweg geen capaciteitsproblemen kent is dit een acceptabele toename. Wij zijn bekend met de onoverzichtelijkheid van de aansluiting van het Verliefd Laantje op de Aarle-Rixtelseweg. Om het uitzicht op verkeer uit noordelijke richting te verbeteren, is de aansluiting in het ontwerp verschoven in zuidelijke richting.
Zienswijze 5	Gelet op het bovenstaande vindt de heer van Mierlo ook de verruiming van de bebouwingsmogelijkheden voor de appartementen en het vergroten van het aantal kavels niet acceptabel.	Wij gaan ervan uit dat dhr. Van Mierlo doelt op een verhoging van het aantal bouwlagen van de appartementen op twee specifieke locaties binnen de bestemming Bos en Appartementen ten opzichte van het moederplan. Er is sprake van een correctie van de voorschriften, door in de voorschriften van "De Groene Loper/eerste herziening" op te nemen dat voor een appartementengebouw grenzend aan of ten hoogste 20 meter uit de oostelijke plangrens dan wel uit de bestemmingsgrens van de bestemming Bos en Water - B+Wa - maximaal 6 bouwlagen zijn toegestaan. In de voorschriften bij het moederplan is opgenomen dat indien op de kaart een afwijkende hoogtebepaling is opgenomen voor bovengenoemde gebieden een extra bouwlaag tot max. 5 bouwlagen is toegestaan. Op de plankaart zijn reeds 5 bouwlagen voor het hele gebied toegestaan. Abusievelijk zijn in de voorschriften dus 5 in plaats van 6 bouwlagen opgenomen. In paragraaf 4.2 van de toelichting bij de eerste herziening is deze herziening van het moederplan niet geheel

		juist geformuleerd. De toelichting wordt op dit punt aangepast. Het onderhavige bestemmingsplan laat binnen de nieuwe bestemming "Bos en Wonen", max. 47 woningen toe. In het moederplan werd uitgegaan van max. 37 woningen en 32 appartementen. De 32 appartementen zoals opgenomen in het moederplan worden niet gebouwd. Het aantal woningen is met 10 toegenomen t.o.v. het moederplan. Per saldo is er in het nieuwe plan sprake van een afname van het aantal wooneenheden met 22.
Zienswijze 6	De strook met de bestemming "B+Wa" is op enig punt niet breder dan 10 meter. Ter bescherming van de natuurwaarden acht de heer van Mierlo het niet verantwoord om deze strook ook nog eens te onderbreken met een ontsluitingsweg voor auto's.	De genoemde ontsluitingsweg is een noodzakelijk onderdeel van de hele verkeerskundige structuur van het plan. De betreffende doorsteek tast de GHS (ter plaatse bestemd als B+Wa) niet onevenredig aan. Er is heel bewust gekozen om de doorsnijding via het smalle deel van de GHS (B+Wa) te laten plaatsvinden. Hierdoor wordt de GHS zo veel mogelijk gerespecteerd. Om deze reden blijft het aantal doorsnijdingen beperkt tot één. De waterverbinding blijft ongestoord.
Zienswijze 7	De heer van Mierlo komt met een voorstel voor een alternatieve ontsluitingsstructuur voor autoverkeer.	Dhr. van Mierlo is van mening dat het plandeel uit 3 subcategorieën bestaat en daardoor op 3 punten voor het autoverkeer moet worden ontsloten. Gedeeltelijk kunnen we meegaan in deze redenering en hebben we dat gedaan door het golfterrein en de bestaande woningen apart via het Verliefd Laantje te ontsluiten. Echter ter hoogte van de Aarle-Rixtelseweg worden de ontsluitingen samengevoegd om 2 redenen; - het aantal ontsluitingen op de Aarle-Rixtelseweg moet beperkt blijven om een vlotte doorstroming te handhaven - De aansluiting wordt verbreedt waardoor zowel het verkeer van het golfterrein als de boswoningen van dezelfde aansluiting gebruik kan maken. - Met het oog op sluipverkeer worden er geen aansluitingen gemaakt op de Zwanebeemd.

Zienswijze 8	De heer van Mierlo stelt dat de situering van de nieuwe aansluitingsweg op de Aarle-Rixtelseweg een reconstructie (incl. VRI) noodzakelijk maakt ter plaatse van de Aarle-Rixtelseweg/Grote Overbrug/Verliefd Laantje. Verder zou het bestaande Verliefd Laantje moeten worden geïntegreerd met de nog aan te leggen ontsluitingsweg.	Bij het maken van een ontwerp voor de aansluiting is uiteraard bekeken of er verkeerslichten geplaatst moeten worden. Hiervoor is de methode Slop gebruikt in de berekeningen. Binnen de marge van Slop 0 tot 1,33 zijn geen verkeerslichten noodzakelijk, binnen de marge van 1,33 tot 1,68 is er geen noodzaak tot plaatsing. Met de intensiteiten tot 2015 (jaarlijks opgehoogd met 3%) is de score van methode Slop 1,41 en is er dus geen noodzaak tot plaatsing. Mocht ooit de noodzaak ontstaan tot het plaatsen van verkeerslichten op de Aarle-Rixtelseweg dan zal dat op alle zijwegen van de Aarle-Rixtelseweg moeten plaatsvinden. Dit vereist wellicht een volledige nieuwe inrichting van de Aarle-Rixtelseweg waarop we niet ter hoogte van de nieuwe aansluiting willen anticiperen.
Zienswijze 9	Door de beoogde ontsluiting op de Aarle-Rixtelseweg – tegenover de woning van fam. van Mierlo – wordt gevreesd voor een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast.	In het kader van de bestemmingsplanontwikkeling heeft Grontmij Nederland op 26 juni 2006 een rapport uitgebracht over de gevolgen van het onderhavige bestemmingsplan voor de toegestane grenswaarden van de diverse in het Besluit luchtkwaliteit genoemde luchtverontreinigende stoffen. De berekeningen voor de te verwachten luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met CAR II versie 5.0. Uit het onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie, als in 2010 en 2015 (autonoom) en 2010 en 2015 (na planrealisatie) er geen enkele grenswaarde van het Besluit luchtkwaliteit wordt overschreden.
Zienswijze 10	De heer van Mierlo vraagt zich af of al het (geo)hydrologische onderzoek is uitgevoerd.	De onderstaande onderzoeken zijn in het kader van het moederplan “De Groene Loper” uitgevoerd: - Geohydrologisch onderzoek “De groene Loper” (MOS Grondmechanica B.V. Helmond, 13 juni 2003) - Geotechnische en geohydrologische rapportage Plan Groene Loper (Inpijn-Blokpoel Ingenieursbureau Son, 27 september 2004)

		Beide onderzoeken hebben de input geleverd voor, onder andere, het waterhuishoudingsplan voor De Groene Loper, dat door de gemeente is opgesteld in mei 2006. Alle onderzoeken, inclusief het waterhuishoudingsplan, zijn openbaar.
Zienswijze 11	De heer van Mierlo heeft bezwaar tegen de wijzigingen van de wegbreedte met de mogelijkheid van langsparkeren en het feit dat een erfafscheiding aan de voorzijde van de woning minimaal 5 meter tot de openbare weg dient te bedragen.	Helmond hanteert een wegcategorisering zoals vertaald in het 'verkeersveiligheidsplan Gemeente Helmond' (mei 2005). Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen categorie A en B en erftoegangswegen. In bestemmingsplannen wordt echter alleen de term verkeersdoeleinden toegepast omdat alle wegen binnen het Boswonen erftoegangswegen zijn. Alleen voor de hoofdontsluiting is een profiel van minimaal 7.20 meter gekozen, bestaande uit minimaal 5.00 m rijbaan en min. 2.20 m t.b.v. fiets- en voetpaden en langsparkeren. Het parkeren vindt plaats in vakken langs de rijbaan. Voor de woningontsluiting geldt een profiel van minimaal 5.60, bestaande uit min. 3.40 m rijbaan en aan weerszijden min. 1.10 m t.b.v. bermen, groenvoorzieningen, langsparkeren. Het parkeren vindt plaats op de rijbaan vanwege de lagere verkeersintensiteit.
Zienswijze 12	De heer van Mierlo heeft bezwaar tegen het feit dat op zijn perceel binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan slechts drie woningen opgericht mogen worden, zonder de mogelijkheid om halfvrijstaande woningen te realiseren.	Het aantal woningen dat per deelgebied maximaal wordt toegelaten alsmede de deelgebieden waarbinnen in principe (na vrijstelling) halfvrijstaande woningen gerealiseerd mogen worden, is gebaseerd op de te realiseren stedenbouwkundige kwaliteit en -structuur, zoals opgenomen in de "ontwikkelingsvisie De Groene Loper". Deze ontwikkelingsvisie gaat nadrukkelijk uit van de situatie dat hoek Aarle-Rixtekseweg-Verliefd Laantje (als entreegebied) een ruime bebouwingsopzet moet houden. Wij wijzen erop dat in het bestemmingsplan "De Groene Loper" slechts 2 kavels in dit gebied geprojecteerd waren. Dat is - in het voordeel van de heer van Mierlo - verhoogd tot maximaal 3 kavels.
Zienswijze 13	Aan de verruiming van de bebouwingsmogelijkheid op het hoekperceel met de Aarle-Rixtelseweg tot 300 m ² wordt een willekeurige	De bebouwingsregeling voor deze gronden is in wezen gelijk aan de rest van het plangebied met de bestemming "B+W".

	perceelsgrootte van minimaal 2000m2 gekoppeld. Met betrekking tot de bouw van halfvrijstaande woningen zou een kavelgrootte van minimaal 1500 m2 moeten worden aangehouden. De te realiseren bebouwing op het genoemde hoekperceel moet, gezien het mogelijke bouwvolume, een ruime bestemming krijgen dan alleen “woning” en minimaal als “meergezinswoning” kunnen worden gebruikt.	De regeling uit artikel 5 lid 3 onder b beoogt de ruimte te bieden om op het betreffende perceel een grotere woning te realiseren (bebouwde oppervlakte van max. 300 m2 i.p.v. de reguliere 200 m2). Dat kan alleen indien gekozen wordt om ter plaatse een boskavel van de grootste omvang (d.w.z. tussen de 2000 m2 en 3000 m2) te realiseren. Deze mogelijkheid is op deze plaats geschapen omdat langs de Aarle-Rixtelseweg thans een bebouwing aanwezig is van (zeer) grote woningen/villa's op (zeer) grote kavels. Hierop kan worden aangesloten met de regeling van artikel 5 lid 3 onder b. Deze regeling verdraagt zich met het bepaalde in de “ontwikkelingsvisie De Groene Loper”. Nadrukkelijk is het niet de bedoeling hier tot meergezinswoningen/halfvrijstaande woningen te komen (zie ook onder 12).
Zienswijze 14	Binnen de bestemming “BA” mag ten opzichte van het moederplan één extra gebouw worden gerealiseerd (max. 5 appartementengebouwen). Dit genereert weer meer verkeer. Het betreffende plandeel zou meer in detail moeten worden uitgewerkt.	Voor de verkeerskundige aspecten wordt verwezen naar de reactie opgenomen in bovenstaande onderdelen. De bestemming “BA” is een uit te werken bestemming, waarbij onder meer de verkeerskundige aspecten nader uitgewerkt zullen worden.