

RAADSBESLUIT**B01**

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3677172	Dijkhuis, Geri	RL-RO	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
3677172 - Bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus en beeldkwaliteitplan Gezondheidspark, Erve Berchus			

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

1. Instemmen met de behandeling van de zienswijzen zoals verwoord in de "Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus", dat deel uitmaakt van dit besluit;
2. Instemmen met de wijzigingen op het ontwerp bestemmingsplan zoals opgenomen in de "Staat van wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus, dat deel uitmaakt van dit besluit;
3. Het bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus (met identificatienummer NL.IMRO.0164.BP0167-0301, getekend op de ondergrond o_NL.IMRO.0164.BP0167.dgn) vaststellen;
4. Geen exploitatieplan vaststellen voor het bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus;
5. Het beeldkwaliteitplan Gezondheidspark, Erve Berchus vaststellen;
6. De welstandsnota wijzigen door in paragraaf 3.9 het beeldkwaliteitplan Gezondheidspark, Erve Berchus op te nemen in de lijst van vastgestelde plannen en de kaarten hierop aan te passen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

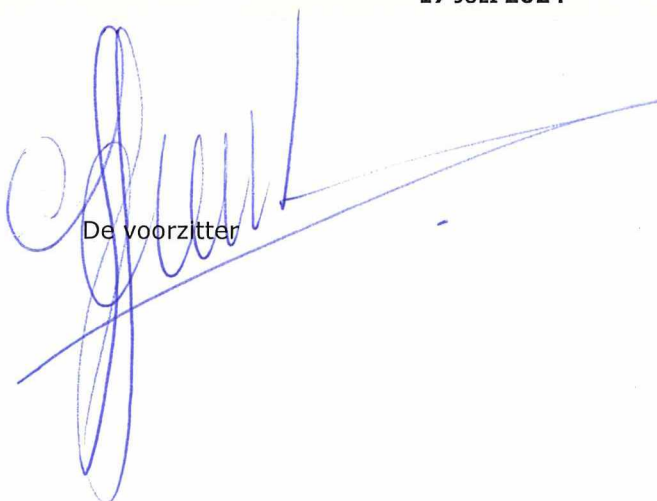
Het plangebied betreft een deel van het Gezondheidspark dat globaal is gelegen tussen de Aletta Jacobslaan, Geerdinksweg en het spoor Hengelo-Delden. Dit deel wordt ontwikkeld tot een woonwijk waar maximaal 145 woningen gerealiseerd kunnen worden. De te realiseren woningen betreffen zowel appartementen als grondgebonden woningen.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO,

17 JULI 2024



De griffier



De voorzitter

Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus

I INLEIDING

Na voorafgaande publicatie in het Hengelo's Weekblad en het Gemeenteblad heeft het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus van 29 november 2023 t/m 9 januari 2024 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1. Indiener 1
2. Indiener 2
3. Indiener 3
4. Indiener 4
5. Zgt
6. Natuur- en Milieuraad

II BEHANDELING ZIENSWIJZEN

1. Indiener 1

Zienswijze:

Bij deze wil ik mijn zienswijze kenbaar maken tav de ontsluiting van Erve Berchus. Zoals het er uit ziet wordt de nieuwe woonwijk ontsloten via de Aletta Jacobslaan. Dit betekend dat alle verkeer via de kruising Geerdinksweg - A. Jacobslaan het gebied in en uit moet. Op dit moment is de verkeersdruk op de Geerdinksweg en deze kruising al enorm. De verkeersdrukte en de overtreding van de maximaal toegestane snelheid zorgen regelmatig voor een onveilige situatie en minder prettige leefomgeving. Regelmatig zijn er aanrijdingen te melden. Ik ben benieuwd op welke wijze ervoor gezorgd wordt dat een veilige en vooral leefbare situatie ontstaat. Mijn volgende vraag heeft betrekking op de speelvoorzieningen van kinderen. Het gebied achter de Geerdinksweg (plangebied) biedt geen speelmogelijkheden voor kinderen. Wordt hier wat mee gedaan? En in welke vorm?

Reactie:

Ontsluiting Erve Berchus

Het plan Erve Berchus krijgt een ontsluiting op de Aletta Jacobslaan. Om te bepalen of de kruising Aletta Jacobslaan – Geerdinksweg de toename van het verkeer kan verwerken is een adviesbureau gevraagd dit te onderzoeken.

Verkeersonderzoek kruispunt Geerdinksweg – Aletta Jacobslaan

Om een representatief beeld te krijgen van de actuele verkeersdruk is een verkeerstelling uitgevoerd met camera's. De camera's zijn op maandag 26 februari 2024 geplaatst en hebben opnames gemaakt van dinsdag 27 februari 2024 tot en met vrijdag 1 maart 2024. De verkeersintensiteiten zijn geanalyseerd op zowel dinsdag 27 februari als donderdag 29 februari. Op beide dagen is de verkeersintensiteit geteld tussen 07:00 – 09:00 en 16:00 – 18:00. Het drukste uur van de telling in de ochtend voor gemotoriseerd verkeer op het kruispunt Aletta Jacobslaan - Geerdinksweg is vastgesteld op dinsdag 27 februari tussen 07:45 uur – 08:45 uur. Het drukste uur van de telling in de avondspits voor gemotoriseerd verkeer op het kruispunt Aletta Jacobslaan - Geerdinksweg is vastgesteld op donderdag 29 februari tussen 16:30 uur – 17:30 uur. De verkeersafwikkeling in de huidige en toekomstige situatie is in beeld gebracht middels een microsimulatie. Hiervoor is het microsimulatiemodel Vissim gebruikt. Vissim is zeer geschikt om het gedrag op voorrangskruisingen in combinatie met langzaam verkeer goed te simuleren. In de microsimulaties is elk voertuig, elke fietser en elke voetgangers afzonderlijk gesimuleerd en zijn relevante voertuig- en omgevingsfactoren meegenomen. Op basis van de huidige weginrichting en het geconstateerde verkeersgedrag zijn opstelruimtes en voorrangslocaties gemodelleerd. Resultaten verkeersonderzoek en simulaties:

- Uit de beeldopnames van de verkeerstellingen blijkt dat er in de huidige avondspitsen filevorming is voor het kruispunt Geerdinksweg/Deldenerstraat, welke terugslaat tot op het

kruispunt Geerdinksweg/ Aletta Jacobslaan. De gemeente gaat eind 2024 de verkeersregelautoomaat op het kruispunt Deldenerstraat – Geerdinksweg vernieuwen. De verkeersregelaar wordt hierbij tevens voorzien van een nieuw verkeersregelprogramma. Het nieuwe verkeersregelprogramma stuurt op meer doorstroming op de wijkring (Geerdinksweg) en krijgt betere koppelingen met de verkeerslichten nabij de Woolderesweg. De wachtrijen op de Geerdinksweg zullen hierdoor significant afnemen en niet meer terugslaan tot aan de Boerhaavelaan en verder.

- De wachtrijen op alle locaties en in alle simulatievarianten zijn gemiddeld erg kort. Over het algemeen is de gemiddelde verkeersafwikkeling goed.
- Er zijn op enkele piekmomenten wel langere wachtrijen waarneembaar. Het gaat om verkeer vanaf de Geerdinksweg-Zuid naar de Aletta Jacobslaan en verkeer vanaf de Aletta Jacobslaan naar de Geerdinksweg-Noord.
- De realisatie van Erve Berchus heeft geen noemenswaardig effect op de gemiddelde wachtrijen. Bij de realisatie van het plan neemt de maximale wachtrij voor verkeer vanaf de Geerdinksweg-Zuid richting de Aletta Jacobslaan wel toe met 45 m (ca. 7 voertuigen).
- Door de realisatie van Erve Berchus neemt de verliestijd vanaf de Aletta Jacobslaan beperkt toe. Het betreffen toenames van gemiddeld 4,5 (ochtendspits) tot 5,5 seconden (avondspits). De impact van de realisatie van Erve Berchus is daarmee beperkt.
- Zonder de ontwikkeling van Erve Berchus bedragen de gemiddelde verliestijden vanaf de Aletta Jacobslaan in de huidige situatie 15 (ochtendspits) tot 22 seconden (avondspits). Op alle andere rijrichtingen blijven de verliestijden onder de 15 seconden en is de verkeersafwikkeling goed.

Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van Erve Berchus geen aanleiding vormt tot het nemen van maatregelen. Er blijkt immers geen grote impact op de gemiddelde wachtrijen en wachttijden te ontstaan: op slechts 1 richting (Geerdinksweg-Zuid > Aletta Jacobslaan) neemt de maximale wachtrij toe en de gemiddelde verliestijden op de Aletta Jacobslaan nemen maar beperkt toe. De effecten zijn daarmee beperkt. Dat er op piekmomenten enige vertraging is op kruispunten vinden we als gemeente Hengelo acceptabel.

Alternatieve ontsluitingsmogelijkheid

Er is gekeken naar een mogelijkheid om Erve Berchus te ontsluiten via het Gezondheidspark door de dynamische fysieke afsluiting (bollard) te verplaatsen in oostelijke richting op de Aletta Jacobslaan. Hiermee wordt de kruising Geerdinksweg – Aletta Jacobslaan niet belast met gemotoriseerd verkeer van Erve Berchus. Hierdoor wordt echter wel het Gezondheidspark en de rotonde Deldenerstraat extra belast. Deze rotonde heeft nu al structureel problemen om het verkeer goed te kunnen verwerken. Hiernaast is het gehele Gezondheidspark aangewezen als 30 km/uur-zone en minder geschikt om extra verkeer af te wikkelen. Zo ontbreken bijvoorbeeld fietsvoorzieningen. De beoogde ontsluiting via de Geerdinksweg is geschikter omdat deze is aangewezen als ontsluitingsweg en onderdeel uitmaakt van de wijkring. Een ontsluitingsweg is juist bedoeld voor het afwikkelen van verkeer.

Verkeersveiligheid

Afgelopen jaren is er een aantal ongevallen geweest op de kruising Aletta Jacobslaan – Geerdinksweg. De toedracht en oorzaak van deze ongevallen zijn nader geanalyseerd en besproken met de verkeersadviseur van de politie. Hieruit blijkt dat de ongevallen geen directe relatie hebben met de inrichting van de kruising en te maken hebben met verkeersgedrag.

Speelvoorzieningen

De uitgangspunten voor spelen en speelvoorzieningen in Hengelo zijn beschreven in de gemeentelijke Kadernota Spelen 2016. Goede speelmogelijkheden zijn belangrijk. Het gaat om zowel formele als informele speelruimte. Onder formele speelruimte wordt verstaan: openbaar en vrij toegankelijk gebied in de openbare ruimte, die bewust voor spelen ingericht is met speeltoestellen of -attributen. Informele speelruimte is alle ruimte die kinderen voor hun spel gebruiken, maar die niet speciaal daarvoor ingericht is.

Bij nieuwe ontwikkelingen kijken we naar de spreiding van de speelplekken maar ook naar de (verwachte) bevolkingsopbouw. Dit is richtinggevend voor het te realiseren aanbod. In de nabijheid van het plangebied liggen speelplekken aan de Boerhaavelaan, het Venderinksplein en aan de oostzijde van de Geerdinksweg. Hier liggen ook voorzieningen voor oudere kinderen (12+). Deze bestaande voorzieningen liggen op loopafstand van het plangebied.

In het bestemmingsplan Gezondheidspark Erve Berchus zitten daarnaast meerdere stroken met de bestemming 'Groen'. Deze bestemming biedt tevens ruimte (onder 'e') aan sport-, spel- en jeugdvoorzieningen. De definitieve inrichting van de openbare ruimte in dit plangebied is momenteel nog niet bekend. Afhankelijk van de demografische opbouw van dit nieuwe plangebied

kan bij het woonrijp maken, maar ook in de verdere toekomst nog worden besloten om speelvoorzieningen aan te brengen binnen de bestemming 'Groen'.

In het plangebied ontstaat wel informele speelruimte. In de openbare ruimte mag in principe overal gespeeld worden, daar waar dat redelijkerwijs mogelijk is. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om gazons of bredere grasstroken. Ook woonstraten met een 30 km-zone, voetpaden, stoepen en pleintjes zijn vaak geschikt als informele speelruimte. Daarbij nemen kinderen vaak zelf attributen mee, zoals de fiets, een bal, een waveboard, skeelers, knikkers of stoepkrijt. Eigen invulling, naast de ingerichte speelplekken, stimuleert de fantasie van kinderen.

2. **Indiener 2**

Zienswijze:

Parkeren / Parkeernorm Sinds de tijd dat ik ben komen wonen is parkeren ten alle tijden een probleem geweest, kijken naar de hoeveelheid beschikbare openbare parkeerplekken zie ik dat er ongeveer 0.7 parkeerplekken per adres beschikbaar is. Private parkeerplekken zijn er echter ook beperkt beschikbaar doordat vele van de opritten gedeeld zijn tussen woningen en hier een recht van overpad en verbod om te mogen parkeren op zit. Kijkend naar de 0.7 beschikbare openbare parkeerplekken ga ik er vanuit dat tijdens het ontwerp van de straat de private parkeerplekken wel als volwaardige parkeerplekken meegenomen is, waardoor een schrijnend tekort aan parkeerplekken ontstaat. Welke naast de verkeerde norm ook nog verergerd wordt door bezoekers van het ziekenhuis(immers is de parkeerplaats daar betaald). Deze problemen zullen met de huidige bouwplannen van 145 woonunits op een zeer kleine m2 alleen nog maar verergerd worden, immers worden er een hoge dichtheid woonunits gerealiseerd wat extra druk uit zal voeren op de beschikbare openruimte.

Reactie:

In het plan Erve Berchus wordt voldaan aan de vastgestelde parkeernormen in de Nota Autoparkeren. Een deel vindt plaats op eigen terrein en een deel in de openbare ruimte. De vrijstaande woningen en de twee-onder-een-kappers krijgen per woning twee parkeerplaatsen op eigen terrein. De levensloopbestendige woningen krijgen 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein. De overige benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De totale parkeerbehoefte van het plan Erve Berchus wordt binnen het plangebied opgelost. In het bestemmingsplan is in paragraaf 2.3 (Verkeer en infrastructuur) reeds een cijfermatige onderbouwing van de parkeerbehoefte per woningtype opgenomen. Tevens staat in die paragraaf vermeld welke woningen parkeerplaatsen op eigen terrein krijgen en het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het stedenbouwkundig ontwerp (afbeelding 2.2 in het bestemmingsplan) laat zien dat er voldoende ruimte beschikbaar is binnen het plangebied om dit benodigde aantal parkeerplaatsen te kunnen aanleggen. Daarmee voldoet het plan aan de voor dit ontwerp geldende parkeernorm.

3. **Indiener 3**

Zienswijze:

Ontsluiting op de Geerdinksweg? Hoe wordt de ontsluiting van de Aletta Jacobslaan op de Geerdinksweg geregeld? Het is nu al een crime, om de Geerdinksweg op te komen. De Geerdinksweg is nu al vol en tijdens de spits staat het vaak vast. Bovendien zal nog meer stilstaand verkeer met draaiende motoren niet bevorderlijk zijn voor de luchtkwaliteit. Op die bewuste kruising gaat het regelmatig fout qua aanrijdingen of bijna aanrijdingen. Nog meer verkeer dat daar langs moet betekent nog meer gevaarlijke situaties, waar ook het hard rijden op de Geerdinksweg met name in de avonduren ook niet bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid.

Reactie:

Volgens de Wet milieubeheer (in de regeling "niet in betekenende mate") worden projecten gedefinieerd die "niet in betekenende mate" bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit en die daarom niet getoetst hoeven te worden. Voor wat betreft woningbouw ligt de grens bij 1500 woningen bij één ontsluitingsweg. Deze grens is na de inwerkingtreding van de Omgevingswet ook overgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Erve Berchus kent één ontsluitingsweg en maximaal 145 nieuwe woningen, waarmee dit project binnen de gestelde grenzen blijft. Daarmee draagt Erve Berchus "niet in betekenende mate" bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

De rapportage van het aanvullende verkeersonderzoek geeft bovendien aan dat Erve Berchus niet leidt tot een noemenswaardige toename van wachtrijen. Zie verder de Reactie onder 1.

4. **Indiener 4**

Zienswijze:

Ik vind het ruimtelijk gezien een prima plan, maar heb ernstige bezwaren tegen het ontsluiten van dit plan via de Geerdinksweg. Deze weg is al zeer druk en er vinden regelmatig ongelukken plaats. Een nog meer toenemende verkeersdruk vind ik niet aanvaardbaar.

Reactie:

Zie de Reactie onder 1.

5. **Zgt**

Zienswijze:

ZGT heeft kennisgenomen van het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark 'Erve Berchus'. Met betrekking tot het voorgestelde ontwerpbestemmingsplan wil ik namens ZGT mijn zorgen uiten over verschillende aspecten die mij verontrusten. Allereerst betreft dit de verkeersveiligheid in het voorgestelde gebied. Er lijkt onvoldoende aandacht te zijn besteed aan de impact van dit plan op de veiligheid van zowel voetgangers als weggebruikers. Aannemende dat de bus sluis aan de Aletta Jacobslaan gehandhaafd blijft, wordt met dit plan een aanzienlijke verkeersdrukte verwacht op het kruispunt Aletta Jacobslaan en de Geerdinksweg. Dit geldt ook voor het kruispunt Boerhaavelaan en Geerdinksweg. De toenemende verkeersdruk kan leiden tot onveilige situaties en vereist een grondige heroverweging van het ontwerp. Vanuit gezamenlijk belang verzoek ik u te overwegen om een rotonde aan te leggen op het kruispunt Geerdinksweg en de Aletta Jacobslaan, om de doorstroming van het verkeer, zeker op de piekmomenten, beter te borgen. In het verlengde daarvan maakt ZGT zich zorgen over de potentiële onbereikbaarheid van het ziekenhuis als gevolg van dit plan. Door toenemende verkeersdruk is ZGT minder snel bereikbaar voor patiënten, maar ook voor de werknemers van ZGT. Dit geldt ook voor leveranciers die via de Geerdinksweg en de Boerhaavelaan ZGT willen bereiken. Het baart ZGT zorgen dat de toegankelijkheid tot het ziekenhuis door het plan beperkt lijkt te worden. Een ander punt van zorg is het gebrek aan voldoende parkeergelegenheid voor de toekomstige bewoners van Erve Berchus. Het voorgestelde plan lijkt niet te voorzien in de behoefte aan parkeerplaatsen voor de toenemende activiteiten in het gebied, wat kan leiden tot congestie en frustratie onder bewoners en bezoekers/werknemers van het ziekenhuis. In paragraaf 2.3 van het plan staat opgenomen dat de parkeernorm naar beneden bijgesteld kan worden mede omdat tegenover het nog te bouwen Welbions gebouw op het gezondheidspark een ruim parkeerterrein aanwezig is. Uit het plan blijkt niet duidelijk welk parkeerterrein bedoeld wordt. Voor zover dit een parkeerterrein van ZGT betreft, verzet ZGT zich hier uitdrukkelijk tegen. Tenslotte lijkt de algemene veiligheid in het geding te komen door deze voorgestelde ontwikkeling. Er dient een grondige analyse te worden gemaakt van mogelijke risico's en maatregelen om de veiligheid van (toekomstige) bewoners, werknemers en patiënten van ZGT te waarborgen die gebruik willen maken van het openbaar vervoer en via het station Gezondheidspark willen reizen. Namens ZGT verzoek ik u om de genoemde bezwaren mee te nemen in de herziening van het ontwerp.

Reactie:

Parkeren

Voor wat betreft de vraag over het parkeerterrein van het ZGT merken we op dat de toelichting in het ontwerp bestemmingsplan onnodig verwarring heeft gecreëerd. Voor alle gebouwen binnen dit plangebied geldt dat de parkeeroplossing binnen het plangebied zelf moet worden opgelost. Specifiek voor het meest westelijk gelegen appartementencomplex geldt dat er afspraken zijn tussen ontwikkelaar en woningcorporatie om hier een complex voor staters en/of senioren op te

richten. In dat geval geldt een parkeernorm van 1,0 en kan het maximumaantal van 32 woningen worden vergund. Indien een andere typologie in de vergunning wordt aangevraagd, kan hetzelfde complex ook qua aantal woningen worden verlaagd naar 25 (als minimumaantal vastgelegd in de verbeelding). Bij 25 appartementen en een parkeerterrein van 32 parkeerplaatsen kan een typologie worden vergund waarvoor een norm geldt van 1,2 parkeerplaatsen per wooneenheid. Tevens kan in de directe nabijheid van dit complex, maar nadrukkelijk wél binnen het eigen plangebied, een gedeelte van de parkeervoorzieningen voor dit meest westelijke complex worden gerealiseerd. Dat kan vervolgens gevolgen hebben voor de maximum aantallen van de woningen in andere gebouwen. E.e.a. hangt dan samen met de typologie en de bijbehorende parkeernormen die daarvoor gelden. Het parkeerterrein van het ZGT is en zal geen onderdeel van de parkeeronderbouw van een omgevingsvergunning kunnen uitmaken. Paragraaf 2.3 van het bestemmingsplan is naar aanleiding van dit onderdeel van deze zienswijze aangepast.

Zie verder de Reactie onder 1. en 2.

Openbaar vervoer

De busverbinding op de Aletta Jacobslaan blijft in stand en heeft geen hinder van de ontwikkeling Erve Berchus. De bus heeft voorrang op de Aletta Jacobslaan en kan gebruik blijven maken van de dynamische fysieke afsluiting (bus sluis) van en naar het Gezondheidspark (H. Hartstralaan). Dit geldt uiteraard ook voor de hulpdiensten, waaronder de ambulance. Het station Gezondheidspark blijft goed bereikbaar. De zebra/oversteek blijft in stand op de Aletta Jacobslaan tussen ZGT en station Gezondheidspark. Ter hoogte van de oversteek is alleen een kleine toename van verkeer van de ontwikkeling van een appartementencomplex met maximaal 32 wooneenheden ten westen van de oversteek.

6. Natuur- en Milieuraad

Zienswijze:

Op 19 september j.l. hadden wij een vooroverleg, met medewerkers van uw gemeente, i.v.m wijziging bestemmingsplan Erve Berchus. Wij hebben aangegeven dat wij tegen een gedeelte van het plan zijn. Met name rond de voormalige boerderij en langs de toegangsweg naar het station. Door de bouw van de 2 appartementengebouwen incl parkeervoorziening moeten er veel bomen, incl onderbegroeiing gerooid worden. Wij hebben voorgesteld om alleen ter plaatse van de voormalige boerderij een gebouw, met parkeerkelder, op te richten, zodat het aanwezige groen en het leefgebied van verschillende diersoorten kan worden behouden. Het plan is niet gewijzigd. De Quickscan van Natuurbank Overijssel geeft aan dat dit gebied mogelijk een leef- en foerageergebied is voor beschermde diersoorten. Het is niet uitgesloten dat door de voorgenomen activiteiten het leefgebied wordt aangetast. Met als gevolg het doden van beschermde grondgebonden dieren. Zij geven aan dat er een ontheffing Wet Natuur Beheer bij de provincie moet worden aangevraagd. Deze ontheffing is niet aanwezig bij de ter visie gelegde stukken.

Reactie:

Om de ontwikkeling van deze locatie financieel haalbaar te maken, is een verdere verlaging van het aantal woningen onhaalbaar. Ten opzichte van eerdere plannen is er al sprake van een verlaging. Dat de nieuwe woningen voor een deel ten koste gaat van bestaand groen, betekent niet dat de beoogde ontwikkeling voor en of mag. In het plan zit namelijk ook nieuw groen. En voor het verwijderen van het bestaande groen moet de ontwikkelaar het traject van de (kap)vergunning nog doorlopen. Daarin zal onder meer een compensatieplicht worden opgenomen.

De ontheffing is inmiddels verleend door de Provincie. Deze ontheffing, en het bijbehorende activiteitenplan (voor wezel, hermelijn, bunzing en egel) is bijgevoegd bij het bestemmingsplan. Deze ontheffing is noodzakelijk om een bestemmingsplan te kunnen vaststellen, maar voor een tervisielegging van een ontwerp bestemmingsplan geldt een dergelijke eis niet. De ontheffing was er destijds nog niet en zat daarom nog niet eerder bij de stukken.

Zienswijze:

Kunt U in dit, en toekomstige, bestemmingsplannen een passage laten opnemen dat er natuurinclusief gebouwd gaat worden?

Reactie:

Er is op dit moment geen wetgeving of beleid op grond waarvan natuurinclusief bouwen kan worden afgedwongen. Dat wil echter niet zeggen dat we dit onderwerp niet belangrijk vinden. We

stimuleren daarom bewoners en projectontwikkelaars om, waar mogelijk, rekening te houden met (beschermde) soorten. Maar door het ontbreken van wetgeving en beleid, kunnen we dit nog niet verplichten.

Zienswijze:

Een gedeelte van het gebied valt onder de hoofdgroenstructuur, is het mogelijk om dit aan te geven op de bestemmingsplan overzichten?

Reactie:

Het is een bewuste keuze om de hoofdgroenstructuur niet in ieder apart bestemmingsplan op te nemen. De belangrijkste reden is dat er geen juridische toegevoegde waarde ontstaat wanneer we dit wel zouden doen. En er zijn diverse praktische overwegingen om het niet te willen doen. Indien de hoofdgroenstructuur per ongeluk verkeerd wordt verwerkt in een bestemmingsplan kan er een ongewenste onduidelijkheid ontstaan. Bij wijziging van de hoofdgroenstructuur, zouden alle bestemmingsplannen waarop die wijziging gevolgen heeft vervolgens ook weer aangepast moeten worden. Wij zijn daarom van mening dat het niet verstandig is om de hoofdgroenstructuur ook in de bestemmingsplannen op te nemen.

III CONCLUSIE EN VOORSTEL

De zienswijze van Zgt over het parkeren heeft aanleiding gegeven tot een ondergeschikte aanpassing van paragraaf 2.3 van de toelichting. De overige zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om wijzigingen aan te brengen in het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus.

Voorgesteld wordt om het bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus aan te bieden ter vaststelling aan de raad.

Staat van wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de wijzigingen die zijn aangebracht in het ontwerpbestemmingsplan Gezondheidspark, Erve Berchus.

Plek in het bestemmingsplan	Wijziging
Paragraaf 2.3 van de toelichting	Deze paragraaf is aangevuld met de onderzoeksresultaten van het verkeerskundig onderzoek t.p.v. het kruispunt Geerdinksweg – Aletta Jacobslaan. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 1 van de toelichting. De volgende zin is verwijderd: ...gelet op het feit dat tegenover dit gebouw op het gezondheidspark een ruim parkeerterrein aanwezig is, ...
Paragraaf 4.2 van de toelichting	Deze paragraaf is aangevuld met het activiteitenplan en de verleende beschikking en de conclusie is aangepast.
Paragraaf 4.4.2 van de toelichting	Paragraaf is herzien door gewijzigde regelgeving t.a.v. geluid i.v.m. de inwerkingtreding van de Omgevingswet.
Paragraaf 5.5.1 van de toelichting	De tekst onder 'Zienswijzen' is aangevuld. Hier wordt ook verwezen naar de zienswijzennota. De zienswijzennota is als bijlage 16 toegevoegd aan de toelichting.
Paragraaf 5.5.2 van de toelichting	De tekst in deze paragraaf is aangepast, aangezien de aangegeven stappen zijn doorlopen.
Artikel 10.4.1 onder a van de regels	Hier is een verschrijving hersteld. Er stond 50 m ² . Dit moest zijn 50 mm.

De bijlagen bij de toelichting zijn qua nummering verschoven i.v.m. het toevoegen van vier nieuwe bijlagen, namelijk:

- Het verkeerskundig onderzoek
- Het activiteitenplan soortenbescherming
- De ontheffing soortenbescherming
- Nota zienswijzen