

Nota van zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Prangelaar

Het ontwerpbestemmingsplan Prangelaar heeft gedurende zes weken, van 12 november 2014 tot en met 23 december 2014, voor een ieder ter visie gelegen. Gedurende de periode van ter inzage legging zijn er twee zienswijzen ingediend. In deze Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Prangelaar zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een antwoord.

Van de formele overleginstanties zijn geen reacties binnen gekomen.

Zienswijzen

Nr.	Reactie	Antwoord
1.	De zienswijze is er op gericht om zowel de hoofdingang als de complete fietsenstalling aan de andere zijde (zuidzijde) van de Prangelaar te plaatsen. Dan hoeft er aan de Willem de Zwijgerlaan geen parkeerverbod te komen en krijgen de bewoners van de woningen aan de Willem de Zwijgerlaan (en hun bezoekers) geen parkeerproblemen. Daarnaast is het dan veiliger voor fietsers.	De hoofdingang van het schoolplein wordt verplaatst in zuidelijke richting ter hoogte van de nieuwe parkeerplaatsen. De huidige hoofdingang van het schoolplein komt hiermee te vervallen. Aangezien er ter plaatse van de fietsenstalling aan weerszijde van de weg een parkeerverbod wordt ingesteld is de veiligheid van de fietser op deze locatie vele malen groter dan aan de andere zijde van de school omdat juist aan de Frans Halslaan de parkeerplaatsen zijn gesitueerd en er daar meer verkeersbewegingen zullen zijn. Aangezien er extra parkeerplaatsen ter beschikking komen, en daar tevens de ingang van het schoolplein komt, is de verwachting dat de mensen die in de avonduren gebruik maken van de school daar gaan parkeren. Hierdoor zal de huidige parkeeroverlast in de avonduren verminderen. Deze zienswijze geeft ons geen aanleiding het bestemmingsplan of het inrichtingsplan voor de openbare ruimte te wijzigen.
2.	a. Ligthartschool circa 270 leerlingen (website school december 2014). Dit is dus meer dan de in het ontwerpbestemmingsplan genoemde 250 leerlingen.	a. Op de website van de school is per abuis een foutief leerlingaantal opgenomen, dit is inmiddels hersteld. Zowel de school als de gemeente gaan uit van 250 leerlingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. De verkeerstoename bedraagt ten minste circa 254 autoritten over de hele dag en 69 per spitsperiode (Goudappel Coffeng, 2014). Dit vinden reclamanten een enorme toename van verkeer in een straat waar in de schoolspitstijden in de huidige situatie al opstoppen en gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeerssituaties plaatsvinden. De Frans Halslaan is namelijk een smalle weg waar tegenliggende auto's elkaar alleen kunnen passeren als er door beide heel langzaam wordt gereden. Fietzers (ook kinderen!) bevinden zich dus tussen de rijdende auto's en worden met regelmaat aan de kant gedrukt. Deze laan is bovendien een gevaarlijke oversteekplaats voor kinderen die uit de wijk naar school lopen. Kinderen in de basisschoolleeftijd worden niet altijd tussen de geparkeerde auto's gezien. c. Er is voor de schoollocatie een ontwerp gemaakt om in de toekomstige parkeerbehoefte te voorzien. Daarbij komen ten zuiden van de ontwikkeling, op de huidige situatie nog afgesloten parallelweg aan de Frans Halslaan, 19 haal- en brengplaatsen. Aan de overkant van de straat komen daarnaast twee Kiss & Ride plekken. Reclamanten zijn van mening dat het creëren van Kiss & Ride plekken langs deze drukke weg om ongelukken vraagt. Zoals bij punt 1 genoemd, is dit nu al in de schoolspitstijd een gevaarlijke weg voor weggebruikers. Als er dan ook nog autoportieren geopend worden en kinderen moeten uitstappen, is dat vragen om ongelukken. d. De Frans Halslaan is een belangrijke doorgaande weg die twee kwadranten scheidt en zorgt voor de ontsluiting van de wijken Laanzicht en De Wielewaal. Over deze doorgangsweg vindt ook veel 'service' verkeer plaats: • Tijdens de schoolspitstijd 's morgens op maandag en op vrijdag rijden de vuilniswagens heen en weer over deze weg. En stoppen op een aantal plekken om de klike's te	b. Op basis van kencijfers heeft een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom een maximale capaciteit van circa 5.000 – 6.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Uit de, in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde telling, blijkt een hoogste intensiteit van circa 1.140 mvt per werkdagemaal (op het noordelijke gedeelte van de Frans Halslaan). Wanneer ook de extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling hierbij wordt opgeteld geldt een maximale toekomstintensiteit van 1.524 mvt/werkdagemaal (dit is per abuis niet goed in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen en wordt gewijzigd). Ondanks het feit dat de Frans Halslaan relatief smal is, past de toekomstige verkeersintensiteit ruim binnen de capaciteit van de weg. Dit houdt ook in dat, met deze verkeersintensiteit, de weg goed oversteekbaar voor voetgangers en bruikbaar voor fietsers blijft. Wij verwachten daarnaast dat het parkeren en de verkeersveiligheid door de aanleg van de nieuwe haal- en brengvoorziening ten opzichte van de huidige situatie te verbeteren. c. De Frans Halslaan blijft ook na de komst van de school een erftoegangsweg met bijbehorende verkeersintensiteit. Dit betekent dat langspaarvakken (Kiss & Ride) verantwoord aangelegd kunnen worden. d. Het gebruik van de Frans Halslaan door vuilniswagens, strooiwagens en glascontainerwagens past binnen het verkeersbeeld van een erftoegangsweg binnen een woonwijk. Gecombineerd met de verkeersintensiteit en het halen en brengen op de nieuwe parkeerplaats, blijft de weg veilig geschikt voor de verschillende gebruikers. e. De aanleg van 19 haal- en brengplekken past binnen de huidige bestemming 'Verkeer'. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande (niet in gebruik zijnde) verharding. De impact op het groen is daardoor beperkt. Ten gevolge van het verkeer op de Frans Halslaan en de Willem de Zwijgerlaan wordt de richtwaarde van 48 dB, gelet op de geringe verkeersintensiteit, niet overschreden. Er is sprake

Nr.	Reactie	Antwoord
	leggen. Op deze momenten kan er geen ander verkeer door de straat. • Aan deze laan staat ook een glascontainer, met daarvoor een parkeerplek voor de vrachtwagen die wekelijks de container komt leggen. Deze container zorgt nu al voor extra drukte in de straat, omdat mensen hier stoppen met auto en fiets om hun glas weg te gooien. • Bij vorst wordt deze weg gestrooid, waardoor er dan strooiwagens rijden. e. Wij maken bezwaar tegen het ontwikkelen van 19 haal- en brengplekken aan de nu nog afgesloten parallelweg aan de Frans Halslaan. De huidige locatie is nu een groen veld waar dagelijks kinderen spelen en ook de buitenschoolse opvang gebruikt van maakt. Dit zijn aanvaardbare wijkgeluiden en -beelden. Als hier haal- en brengplekken komen dan geeft dat een forse toename van geluid van rijdend verkeer in de straat, startende auto's, dichtslaande autoportieren, veel mensen etc. De afname van groen en toename van lawaai is onwenselijk. f. De Frans Halslaan en dé gesloten parallelweg geven bij regen snel wateroverlast omdat het water niet voldoende snel kan wegvloeien. We ervaren bij ieder noodweer dat er overstromingen op de trottoirs zijn. Het water blijft soms dagen staan. Het is dus noodzakelijk dat er hier juist veel groenvoorziening blijft en geen bestrating, zeker gezien de toename van extreme regenval in de toekomst. g. Wij zijn ervan overtuigd dat het veranderen van groen in straat/parkeergelegenheid, de forse toenemende verkeersstroom en verkeersgeluid van parkerende en startende auto's, de waarde van onze koopwoning fiks doet dalen.	van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. f. Bij de technische uitwerking en aanleg van de infrastructuur wordt voorzien in de juiste afwatering. Wij verwachten dat de afwatering ter plaatste verbeterd in plaats van verslechterd. g. Wij delen de verwachting van reclamanten niet. De ingrepen aan de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling is aan de achterzijde van de woning van reclamanten en zal naar ons inziens weinig invloed hebben op de waarde van de woning. Reclamant kan ter compensatie van mogelijke waardevermindering een aanvraag om tegemoetkoming in planschade indienen. Dit kan zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is (en dient te gebeuren binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden). Een onafhankelijk adviescommissie adviseert ons over aanvragen met betrekking tot planschade. Deze zienswijze geeft ons geen aanleiding het bestemmingsplan of het inrichtingsplan voor de openbare ruimte te wijzigen. Wel is gebleken dat de verkeersintensiteit niet goed is opgenomen in de toelichting, dit wordt gewijzigd.

Notitie ambtshalve aanpassing bestemmingsplan Prangelaar

Het ontwerpbestemmingsplan Prangelaar dient aangepast te worden aan de hand van het, onder andere naar aanleiding van de behandeling in de welstandscommissie, gewijzigde bouwplan. Wij stellen u voor de volgende wijziging vast te stellen:

1. In artikel 3.2.e is een regeling voor dakkapellen opgenomen. De beoogde dakopbouw van de school kan niet gerealiseerd worden binnen deze in deze regel genoemde maten. De regel wordt aangepast en als volgt geformuleerd:

de maximale goothoogte van hoofdgebouwen mag in zijvlakken worden overschreden door dakopbouwen, indien:

1. de afstand van de onderzijde van de dakopbouw tot de dakvoet ten minste 0,5 m en niet meer dan 1 m bedraagt, verticaal gemeten;
 2. hoogte van de dakopbouw, gemeten vanaf de voet van de dakopbouw, minder dan 3,20 m bedraagt;
 3. de afstand van de bovenzijde van de dakopbouw tot de daknok meer dan 1 m bedraagt, verticaal gemeten;
 4. de afstand van de zijkant van de dakopbouw tot de zijkant van het dakvlak bedraagt aan één zijkant ten minste 0,75 m;
 5. de dakopbouw bevindt zich niet onder of boven een andere dakkapel;
 6. de dakopbouw strekt zich maximaal uit over één verdieping.
2. De multifunctionele ruimte heeft in het gewijzigde bouwplan een goot- en bouwhoogte van 6,5 meter hoog. Voor dit gedeelte van het bouwvlak wordt een maximale hoogte van 7 meter (zonder maximale goothoogte) opgenomen.
 3. Het bouwvlak van de multifunctionele ruimte, en daarmee ook de bestemmingsgrens, wordt 0,65 meter in westelijke richting opgeschoven.