

Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'Parallelweg Noord 10', behorende bij besluit van 21 oktober 2021

Het ontwerpbestemmingsplan 'Parallelweg Noord 10' heeft voor een periode van zes weken, van 1 juli t/m 11 augustus 2021, digitaal ter inzage gelegen. Het plan was te raadplegen op de websites www.valkenswaard.nl/ruimtelijkeplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gezien de maatregelen (ter bestrijding van Covid-19) was het alleen mogelijk om het plan op afspraak in te zien op het gemeentehuis van Valkenswaard. Het plan was daarnaast in te zien via de computers bij de bibliotheek in Valkenswaard en bij ontmoetingscentrum De Belleman in Dommelen of op de digitale informatiezuil in het Dorpshuis in Borkel en Schaft. Deze locaties waren onder voorwaarden geopend. Van de terinzagelegging is openbare kennisgeving gedaan in de Staatscourant en het Valkenswaardse Weekblad. Daarnaast is de indiener van inspraakreactie aangeschreven.

Het plan is eveneens in ontwerp toegezonden aan de daartoe in aanmerking komende instanties. Provincie Noord-Brabant heeft geen zienswijzen ingediend. Waterschap De Dommel heeft aangegeven dat ze kunnen instemmen met het bestemmingsplan.

In totaal is gedurende de periode van terinzagelegging 1 zienswijze binnengekomen, namens drie omwonenden (ontvangen 28 juli 2021) en 1 zienswijze namens 8 omwonenden (ontvangen 11 augustus 2021). De inhoud van de twee zienswijzen zijn identiek. Na de termijn van terinzagelegging, op 24 augustus 2021, is nog 1 zienswijze ontvangen. Volledigheidshalve wordt deze zienswijze ook meegenomen. Hierna wordt deze zienswijzen besproken. De zienswijzen zijn cursief weergegeven, waarna de reactie van de gemeente is geformuleerd.

Zienswijze nummer 1 (28 juli 2021) en zienswijze nummer 2 (11 augustus 2021)

a. Er wordt verwezen naar de reactie zoals ingediend in het inspraakverslag.

Onze beantwoording blijft ongewijzigd. Wij verwijzen dan ook graag naar het verslag van de inspraak. Wij zien wel dat per abuis een aantal PM aspecten nog zijn opgenomen. Deze PM posten worden ingevuld in het verslag. Dit betekent dat:

Bladzijde 1, het collegebesluit heeft als datum 22 juni 2021.

Bladzijde 1, op 28 februari 2019 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard besloten dat op deze locatie 60 woningen mogelijk zijn.

Bladzijde 5, staat nog pm bij de opmerking dat er een overeenkomst komt t.a.v. de deelauto. Deze overeenkomst is inmiddels getekend wat betekent dat de PM weggehaald kan worden.

De zienswijze geeft wel aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen, in die zin dat het juiste inspraakverslag wordt opgenomen waarin de pm posten zijn ingevuld zoals hierboven genoemd.

b. Het vigerende bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om een kleiner gedeelte te bebouwen tot een bouwhoogte van maximaal 6 meter. Dit plan betreft een appartementencomplex van circa 1400 m2 met een hoogte van 17 en 14 meter. Het is onduidelijk hoe zo'n bouwmassa een positieve invulling kan geven aan de stedenbouwkundige en architectonische karakteristiek en identiteit ter plaatse. Gelet op het dorpse karakter van de achterliggende wijk is een dergelijke hoge bouwmassa niet passend en tast het de identiteit aan van hun wijk. Daarnaast tast een dergelijk hoog gebouw, de privacy van de omwonenden aan.

Het plan heeft een bepaalde opbouw, waarmee er zowel aansluiting is gevonden met de achterliggende wijk, als het kruispunt waar het bouwplan zich aan bevindt.

Het plan bevindt zich op het kruispunt Europalaan/Parallelweg Noord – Valkenierstraat. Dit kruispunt is een belangrijke hoefdentree van het centrum van Valkenswaard. De locatie bevindt zich op een markant punt waar een fijnmazig woongebied, een doorgaande hoofdontsluiting en entree van het centrum elkaar ontmoeten.

De locatie is zeer geschikt als inbreidingslocatie. Het brede profiel van de Europalaan wordt aan de centrumzijde nabij de kruising Valkenierstraat begeleid door voornamelijk hogere bebouwing. De herontwikkeling van deze locatie biedt de kans om dit markante punt te accentueren met een passende begeleiding in oplopende hogere straatwanden. Dit resulteert in duurzaam ruimtegebruik waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande structuren en functies. Bij de ontwikkeling van het plan is ruim overleg geweest met initiatiefnemers, architecten en gemeente. Steeds is meegegeven dat de ontwikkeling een fijnmazige schaal moet krijgen, aansluitend op de bestaande woonwijk. Een hoekaccent in maximaal 6 lagen is voorstelbaar indien slank vormgegeven. Uiteindelijk gaat het plan uit van een 5 laags hoekaccent, wat ons inziens passend is op de hoek. Aandachtspunt is ook dat de appartementengebouwen niet kolossaal mogen aandoen, er moet een verticale en horizontale geleding in zitten zodat er een vriendelijk gebouw ontstaat. De welstandscommissie heeft reeds een positief advies afgegeven op het te realiseren bouwplan.

- Rijwoningen op het binnenterrein bestaan uit maximaal 2 bouwlagen;
- De appartementengebouwen lopen geleidelijk op in hoogte van 2 tot maximaal 6 lagen op de hoek Valkenierstraat – Parallelweg Noord;
- 2 volumes met appartementen staan los van elkaar met een open;
- Open luchtbruggen tussen de 2 appartementengebouwen zijn toegestaan met een open ruimte van minimaal 5 meter breed;
- Een slank hoekaccent tot maximaal 6 lagen is voorstelbaar;
- Balkons in het hoekaccent worden georiënteerd op de Parallelweg Noord;
- De rooilijn van de bestaande bebouwing aan de Parallelweg Noord wordt gevolgd;
- Groen ingerichte binnentuin, met een aantal bomen tussen de parkeervakken.

Door deze voorwaarden, welke aan de voorkant zijn gesteld, kan er worden voldaan aan een goede ruimtelijke, stedenbouwkundige invulling.

Het plan wat nu ter inzage ligt, kent maximaal 5 bouwlagen. En is dus al minder hoog, dan wij stedenbouwkundig passend vinden. Bovendien is in de regels van het bestemmingsplan ook opgenomen dat tussen de twee appartementen ruimte de bebouwing beperkt blijft tot een hoogte van 0,7 meter en de gebouwen enkel door middel van een open verbinding met elkaar in verbinding staan.

Ten aanzien van privacy van het appartementengebouw hebben we in het ontwerp bewust opgenomen dat de balkons in het hoekaccent worden georiënteerd op de Parallelweg Noord. Op die manier wordt de inblik beperkt. Daarnaast is de afstand ruim voldoende. Voor 5 reclamanten liggen de grondgebonden woningen nog tussen de gronden van reclamanten en het appartementsgebouw, dus deze liggen op ruim voldoende afstand. Ten aanzien van 6 reclamanten ligt er een weg tussen het project en de grond van reclamanten. Waardoor de afstand nog minimaal 25 meter is. De afstand van de voorgevel van het appartementencomplex tot de achtergevel van de woning van reclamant die het dichtste bij het project ligt, bedraagt minimaal 45 meter en tot het hoekaccent van het appartementencomplex op circa 60 meter. Ook deze afstand vinden wij ruim. Één reclamant ligt met de voorgevel gericht naar het project, hierbij bedraagt de afstand van voorgevel tot voorgevel minimaal 30 meter. Ook deze afstand vinden wij acceptabel.

Onze conclusie is dan ook dat gelet op de stedelijke omgeving waarin dit project zich bevindt, wij dit gelet op de afstand een passende invulling vinden.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- c. *De grondgebonden woningen kennen een bouwhoogte van 10 meter, op korte afstand van de woningen.. Ook hier wordt gevreesd om aantasting van hun privacy, aangezien de tuinen vrij*

klein zijn. Vanaf korte afstand zal inkijk ontstaan in elkaars tuinen en woningen. Het verzoek is dan ook de grondgebonden woningen te vervangen door gelijkvloerse woningen voor de doelgroep senioren. Tevens (nogmaals) het verzoek om te bevestiging dat civielrechtelijk wordt opgenomen dat dakkapellen aan de achterzijde van de geplande woningen niet zijn toegestaan.

Ten aanzien van privacy kan het volgende worden gemeld. De locatie bevindt zich in een binnenstedelijke omgeving, nabij het centrum van Valkenswaard. Een deel van de reclamanten grenst met de tuin aan het projectgebied. Voor een ander deel van de reclamanten is dat niet het geval en ligt er een weg (en woningen) tussen het project en de woning van reclamant. Voor zover het project rechtstreeks grenst aan het nieuwbouwproject kan het volgende worden aangegeven: De tuin van de nieuwbouwwoningen is iets meer dan 8 meter diep. Dit is een goede maat bij nieuwe rijwoningen. De afstand van de woningen tot de woningen van reclamanten varieert. Hemelsbreed is de kortste afstand van de woning (aangebouw) van reclamanten tot aan de achtergevel van de nieuwbouw van het hoofdgebouw circa 15 meter. Wij begrijpen dat deze afstand niet ruim is, maar zoals aangegeven is een dergelijke afstand gebruikelijk bij dit type woningen in deze omgeving. In een binnenstedelijke omgeving mogen in beginsel andere eisen worden gesteld aan onder meer afstand tot woningen en de daaraan gerelateerde mate van privacy dan in een minder dicht bebouwde omgeving. De woningen staan bovendien niet parallel aan elkaar, waardoor inkijk in de woningen wordt bemoeilijkt.

Voor woningen die verder van het project af liggen is bovenstaande van toepassing, waarbij de afstand nog groter is, zodat ons inziens er geen sprake is van een nadelige situatie.

Daarnaast voldoet de afstand tussen de erfgrans en de nieuwbouw aan het burenenrecht op basis van het burgerlijk wetboek, boek 5, titel 4, artikel 50, lid 1. Hierin wordt gesteld dat de minimale afstand tussen de erfgrans en venster minimaal twee meter moet zijn. Hieraan wordt ook voldaan.

De effecten van het nieuwe plan op de privacy in de woning van inspreker zijn niet zodanig dat er sprake is van een onaanvaardbaar plan. Wij stellen ons op het standpunt dat het hier gaat om een redelijke afstand en beperkte inkijk. Ons inziens is het dan ook niet nodig de woningen om te zetten naar gelijkvloerse woningen.

De toezegging dat in de koop- en leveringsaktes een bepaling is opgenomen dat het verboden is dakkapellen en dakramen aan de achterzijde van de woningen te plaatsen, wordt nogmaals bevestigd. Deze bepaling wordt opgenomen.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

d. Volgens het bestaande parkeerbeleid moet voor dit bouwplan 97 parkeerplaatsen worden aangelegd.

In de motivatie van de gemeente is aangegeven dat een lagere parkeernorm mogelijk is vanwege de bewoning door senioren. Echter, nergens wordt juridisch geborgd dat de 10 tal appartementen worden bewoond door senioren.

Hetzelfde geldt voor de car sharing. In het bestemmingsplan is nergens juridisch vastgelegd dat car sharing onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Tevens is onvoldoende onderbouwd dat 1 deelauto 4 parkeerplaatsen vervangt.

De 6 parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan de Parallelweg zijn niet voorbehouden aan de bewoners. Hierdoor kunnen deze niet worden meegerekend bij de parkeerbehoefte. Bovendien is er strijd met het parkeerbeleid, aangezien deze 6 parkeerplaatsen niet op eigen terrein liggen.

*Daarnaast dient het bezoekersaandeel van de aan te leggen parkeerplaatsen openbaar toegankelijk te zijn. De 61 parkeerplaatsen in de parkeerkelder zijn naar verwachting niet openbaar toegankelijk, waardoor eigenlijk $46 * 0,3$ parkeerplaatsen niet voldoen aan dit uitgangspunt. Als het plan getoetst wordt aan de Beleidsnota parkeren voorziet het plan slechts in 66 parkeerplaatsen in plaats van de benodigde 97.*

Het bestemmingsplan is ten aanzien van parkeren getoetst aan de Beleidsnota Parkeernormering van de gemeente Valkenswaard. Ons inziens voldoet het plan wel aan deze norm en wij zullen uitleggen waarom.

Ten aanzien van de woningen waarvoor 1 parkeerplaats per woning voldoende is, het volgende: In de beleidsnota is opgenomen dat voor seniorenwoningen een parkeernorm geldt van 1 parkeerplaats per woning. In de nota is echter nergens een verplichting opgenomen dat deze woningen door een senior bewoond moeten worden. Wel zijn er criteria gesteld waar de woning aan moet voldoen, wil de norm van 1 parkeerplaats van toepassing zijn. Dit wil zeggen dat de woning moet voldoen aan de volgende criteria:

- Tot maximaal 90 m² bvo
- De primaire ruimtes (keuken, woonkamer, 1 slaapkamer en badkamer) zijn gelijkvloers en rolstoelvriendelijk;
- Lift aanwezig bij gestapelde bouw
- Woningen kunnen eenvoudig worden aangepast met speciale voorzieningen.

Zoals aangegeven, zijn er 10 woningen die aan deze criteria voldoen. Dit betekent dat op het moment dat de aanvraag voor de omgevingsvergunning er ligt, dit nogmaals expliciet getoetst zal worden.

Ten aanzien van de car sharing hebben wij het volgende aangegeven:

Het nieuwe plan voorziet niet volledig in parkeren op eigen terrein en voldoet daarmee niet aan het uitgangspunt in het parkeernormenbeleid dat parkeren op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Het parkeernormenbeleid biedt het college echter de mogelijkheid om af te wijken van de eis om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Zoals wij in de onderbouwing van het bestemmingsplan ook hebben opgenomen, heeft het college op beperkte onderdelen bewust afgeweken van het parkeerbeleid en heeft het college ontheffing verleend op dit parkeerbeleid.

Ontheffing is verleend vanwege het argument t.a.v. autodelen. Voor dit project worden 2 deelauto's ingezet om aan de totale behoefte te voldoen, waarbij 1 parkeerplaats netto 3 parkeerplaatsen vervangt. Op dit moment hebben wij geen vastgestelde toetsingskaders binnen het parkeerbeleid voor de inzet van deelmobiliteit.

Het inzetten van deelauto's als oplossing voor het oplossen van het parkeervraagstuk bij nieuwe ontwikkelingen is relatief nieuw. Als voorloper hebben inmiddels diverse gemeenten de inzet van deelmobiliteit opgenomen in het parkeerbeleid en toegepast als correctiefactor voor ontwikkelingen opgenomen in de parkeernormering. Autodelen is bij steeds meer gemeenten onderdeel van het parkeerbeleid. Hieronder enkele voorbeelden, zoals ook opgenomen in het inspraakverslag.

Gemeente Eindhoven

Zij hebben in de Nota Parkeernormen (2019) per deelgebied bepaald welke correctiefactor wordt toegepast:

- In het centrum vervangt één deelauto tien parkeerplaatsen.
- In de schil vervangt één deelauto maximaal zeven parkeerplaatsen.
- In het restgebied vervangt één deelauto maximaal vier parkeerplaatsen.

In het centrum en de schillen ligt de verplichting bij de initiatiefnemer om een mobiliteitsplan op te (laten) stellen bij de nieuwe ontwikkelingen, waarin aangetoond wordt hoe tegemoet gekomen wordt aan de parkeeropgave.

Gemeente Oosterhout

De gemeente Oosterhout staat open voor ontwikkelaars in het voorzien van maatwerk. Zij hanteren een minimale parkeernorm van 0,3 parkeerplaats voor deelauto's. Aannee is dat het toepassen van deelauto's een reductie kan opleveren van 66% van het aantal parkeerplaatsen.

Gemeente Gouda

De gemeente Gouda heeft de stelregel dat één deelauto er voor zorgt dat er vijf auto's minder in bezit zijn. Dit levert netto een reductie op van vier parkeerplaatsen per deelauto. Ten grondslag ligt een vijfjarige overeenkomst. Maximaal 20% van het bewonersdeel van de parkeereis in niet gereguleerde gebieden mag ingezet worden voor het toepassen van de deelauto. Tussen gemeente en ontwikkelaar wordt een overeenkomst gesloten.

Gemeente Alphen aan de Rijn

Inzet van een deelauto is pas mogelijk vanaf vijftien woningen. Per deelauto mag het bewonersdeel van de parkeernorm per vijftien woningen met 15% worden verlaagd en wordt daarnaast één parkeerplaats gereserveerd per deelauto. Bij een inzet van vier deelauto's bij een 'gemiddelde' ontwikkeling houdt dit een mobiliteitscorrectie van tien parkeerplaatsen in. Eén deelauto vervangt dan vier auto's.

Gemeente Vlaardingen

De gemeente Vlaardingen zet in op een overeenkomst van tien jaar. Deze overeenkomst wordt aangegaan met de Vereniging van Eigenaren. Als richtlijn geldt dat één deelauto drie privéauto's vervangt. Een netto effect van twee parkeerplaatsen per deelauto.

Gemeente IJsselstein

Eén deelauto bedient vier tot acht huishoudens, hiervan vervangt 80% een auto. De sleutel hier ligt in eigen autobezit. Dit is een andere aanname dan de inzet van parkeernormen. Uitgaande van twee deelauto's wordt het eigen autobezit van vijftientig teruggebracht naar vijftien.

Zoals uit de benchmark blijkt is er geen eenduidig beleid te herkennen bij gemeenten omtrent de correctie op de parkeernorm bij inzet van de deelauto bij ontwikkelingen. In de diverse mobiliteitsplannen wordt duidelijk dat deelmobiliteit, geen doel op zich is. Duurzamer vervoer en beter ruimtegebruik wel.

Ten aanzien van de 6 parkeerplaatsen aan de Parallelweg Noord kan worden opgemerkt dat deze ook in overleg op deze locatie zijn voorzien. Er zijn mogelijkheden om deze 6 parkeerplaatsen op eigen grond aan te leggen, direct tegen het appartementengebouw aan. Een dergelijke oplossing heeft echter weer tot nadeel dat dit verkeersonveilige situaties kan opleveren voor de voetgangers. Daarom heeft het college bewust ervoor gekozen om af te wijken van deze eis. Bovendien is in de overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar afgesproken dat indien het autodelen niet succesvol blijkt, er alsnog 6 parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze 6 parkeerplaatsen liggen bovendien binnen 100 meter loopafstand van het project. 100 meter is de geaccepteerde loopafstand van de functie wonen uit de parkeernormennota.

Aanvullend heeft het college ingestemd voor de pragmatische oplossing waarbij de ontwikkelaar 199 m² grond aan de gemeente ruilt met 2m² van de gemeente, zodat er toch een goede ruimtelijke inrichting kan komen.

Ten aanzien van het bezoekersaandeel. Het gaat om het bezoekersaandeel van het totale plan. Het totale plan voorziet in de realisatie van 62 woningen. Het bezoekersaandeel betreft 0,3 parkeerplaats per woning, wat betekent dat 19 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. In totaal worden 25 parkeerplaatsen op het maaiveld aangelegd, welke openbaar toegankelijk zal zijn. Hiermee wordt dus voldaan aan de parkeernorm.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

- e. *Verzocht wordt om minder bouwlagen, minder appartementen waardoor ook aan de parkeernorm kan worden voldaan.*

Aangezien wij van mening zijn dat de bouwmassa stedenbouwkundig verantwoord is en (met ontheffing) wordt voldaan aan de parkeernorm, zien wij geen reden het bestemmingsplan aan te passen.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze nummer 3, ontvangen 24 augustus 2021

f. Bij de koop van het huis was er sprake van een vrij uitzicht. Nu is er inbreuk op onze privacy. De bewoners van de appartementen kunnen straks bij ons naar binnen kijken. Wij hebben begrip voor de woningnood, maar de parkeeroverlast is al hoog. Bovendien zal onze woning flink in waarde dalen.

Ten aanzien van de invulling van het complex en aantasting van privacy verwijzen wij naar onze reactie genoemd onder b en c. In uw specifieke geval kunnen wij aangeven dat de afstand tussen de hoofdgebouwen minimaal 30 meter is, welke passend is in een stedelijke omgeving. De inkijk van de appartementen schatten wij laag in. De appartementen hebben in het noordelijke gedeelte, het dichtst gelegen bij reclamant, een hoogte van 8 meter en daarnaast een hoogte van 14 meter. Deze hoogte sluit redelijk aan bij een reguliere grondgebonden woning met een hoogte van 10 meter. Vanwege de afstand (minimaal 60 meter), het feit dat de grondgebonden woningen er nog tussenin staan, is de inbreuk op de privacy ons inziens minimaal.

Ten aanzien van de waardedaling, is er een mogelijkheid om een verzoek om planschade in te dienen. Dit kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. In het kader van een dergelijk verzoek wordt gekeken naar de twee juridische regimes en bekeken worden of deze verandering de waarde van de woning negatief beïnvloed. Tevens zal bekeken worden of deze ontwikkeling voorzienbaar was op moment van aankoop en houdt men rekening met het normaal maatschappelijk risico. Een onafhankelijke adviseur zal vervolgens beoordelen of er van planschade sprake is, waarna de gemeente op basis van dat advies op het planschadeverzoek zal besluiten.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.