

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Centrumgebied Waalwijk is in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 toegezonden aan de volgende instanties.

- Rijkswaterstaat
- Rijksconsulent economische Zaken
- Kamer van koophandel
- Provincie Noord-Brabant
- Provinciale Planologische Commissie
- Casade Woondiensten
- PTT Telecom
- Waterschap Brabantse Delta
- VROM Inspectie

Van een viertal instanties werd een schriftelijke reactie ontvangen. De ontvangen reacties zijn opgenomen in deel IV van deze nota. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de ontvangen reacties. In hoofdstuk 3 zijn de ontvangen reacties (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar.

In deel 5 van deze nota zijn alle aanpassingen uit inspraak en vooroverleg alsmede de ambtshalve aanpassingen weergegeven.

2. Ontvangen reacties

Van onderstaande instanties werd een schriftelijke reactie ontvangen.

- Rijkswaterstaat
Postbus 90157
5200 MJ, 's-Hertogenbosch
- Waterschap Brabantse Delta
Postbus 5520
4801 DZ, Breda
- Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
- Provinciale Planologische Commissie
Postbus 90151
5200 MC, 's Hertogenbosch
- Ruimtelijke Kwaliteitscommissie Waalwijk

De ontvangen reacties zijn opgenomen in deel IV van deze nota.

3. Samenvatting en gemeentelijk commentaar

3.1 Rijkswaterstaat

Postbus 90157, 5200 MJ, 's-Hertogenbosch
brief d.d 28-07-2005, ingekomen d.d 01-08-2005, nr. 17745

Samenvatting:

1. *Rijkswaterstaat adviseert, met name voor de gevoelige bestemmingen, onderzoek te doen naar hinder van de A59 en zonodig mitigerende/compenserende maatregelen*

te treffen. Wanneer geluidsschermen worden geplaatst wordt verzocht om inschakeling van deze dienst.

Commentaar:

Aangezien het plan mogelijkheden opent om aan o.m. de Taxandriaweg gevoelige bestemmingen te realiseren is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Fysieke maatregelen zijn op grond daarvan niet noodzakelijk.

Voor het bestemmingsplan centrumgebied Waalwijk is een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd welke zich richt op het gebruik, de opslag, de productie en het transport van gevaarlijke (afval)stoffen. Het beleid heeft dus vooral betrekking op zogeheten risicobedrijven en op wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op de meest recente inzichten op dit gebied. Bij de boordeling is onderscheid gemaakt tussen stationaire bronnen met gevaarlijke stoffen (risicovolle inrichtingen) en mobiele bronnen met gevaarlijke stoffen (vervoer via spoor-, verkeers-, waterwegen en buisleidingen), die binnen of buiten het plangebied zijn gelegen en die een invloeds-gebied hebben die reikt tot over het plangebied. Op grond van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de externe veiligheidsaspecten van de risicovolle inrichtingen in en in de directe omgeving van het plangebied niet leiden tot onaanvaardbare veiligheidsrisico's in het plangebied.

Op grond van het "Besluit luchtkwaliteit" is onderzocht in hoeverre kan worden voldaan aan de grenswaarden van de in dat besluit aangegeven stoffen. De luchtkwaliteit in het centrum van Waalwijk wordt in de eerste plaats bepaald door de achtergrondconcentratie, stikstof(di)oxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀).

De grenswaarden voor buitenlucht worden voor NO₂ in geen enkele situatie overschreden. De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ blijft eveneens in alle berekende situaties onder de grenswaarde van 40 µg/m³. Het maximale aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde overschrijdt alleen in 2005 de toegestane 35 maal per jaar. Deze overschrijding vindt alleen plaats op en langs de A59. In de jaren 2008, 2010 en 2015 bedraagt het maximaal aantal overschrijdingsdagen resp. 30, 27 en 25 zodat de norm niet wordt overschreden.

Samenvatting:

2. *Niet uitgesloten wordt dat de A59 in de toekomst aanpassingen behoeft die gepaard zouden kunnen gaan met extra ruimtebeslag. Gezien de lokaal aanwezige situatie en de toekomstverwachting voor de A59 wordt geadviseerd geen nieuwe gebouwde voorzieningen op te richten in de eerste 35 meter vanaf de A59. Daarmee wordt dan voldaan aan de overlegplicht met de wegbeheerder op basis van het Streekplan.*

Commentaar

De gemeente is zich bewust van het feit dat de A59 in de toekomst wellicht zal moeten worden verbreed en dat dit gepaard zou kunnen gaan met een toenemend ruimtebeslag. Gesprekken tussen Rijkswaterstaat en de gemeente hebben geleid tot opnemen van een concrete rooilijn in deze kantorenzone. Gelet op het feit dat reeds bestaande bebouwing (een appartementen-complex, een politiebureau en een viaduct) in de directe omgeving ten westen van de zone zich op een veel kleinere afstand (ca. 20 a 22 meter) bevindt zal dit niet op onoverkomelijke bezwaren stuiten. Zo bevindt zich slechts de uitbouw van de torendeel van het nieuw op te richten gemeentekantoor aan de Taxandriaweg op een afstand van ca. 25 meter van de A59. De overige rooilijnen hebben wij bepaald op ca. 35 meter afstand van de A59.

De plannen voor verbreding zijn geenszins concreet. Mocht eventueel onderzoek inde toekomst aantonen dat de A59 verbreed moet worden dan kan deze ruimte met name gevonden worden aan de noordzijde van de A59. Daar komt bij dat Rijkswaterstaat eventuele verbreding niet voorziet voor 2025, derhalve buiten de werkingsduur van onderhavig bestemmingsplan.

3.2 Waterschap Brabantse Delta

Postbus 5520, 4801 DZ, Breda

brief d.d 07-07-2005, ingekomen d.d 11-07-2005, nr. 16231.

Samenvatting:

Het waterschap gaat akkoord met de waterhuishoudkundige aspecten in het voorontwerp-bestemmingsplan onder voorbehoud dat bij nadere invulling voor het bepalen van het benodigde oppervlaktewater er specifieke eisen vanuit het waterschap worden gesteld. Deze eisen staan verwoord in de hydraulische randvoorwaarden van het waterschap.

Commentaar:

Bij nadere invulling van het plan zal rekening gehouden worden met de hydraulische randvoorwaarden en zal zo nodig advies worden ingewonnen bij het waterschap.

3.3 Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving

Postbus 90151

5200 MC 's-Hertogenbosch

brief d.d 19-10-2005, ingekomen d.d 20-10-2005, nr. 23028.

1. Planbeschrijving
Geen commentaar
2. Ruimtelijke en functionele structuur
Van de waardering voor het te voeren beleid is kennis genomen.

Samenvatting

a. De begrenzing van het centrumgebied (cat. III)

Ook het gebied ten zuiden van de Margriet-/Irenestraat zou geen onderdeel vormen van het centrumgebied maar ware aan te merken als woongebied.

Het gebied ten oosten van de Wilhelminastraat zou wel onderdeel dienen te zijn van het centrumgebied.

Commentaar

- a. Voor dit gebied is gekozen voor een bestemmingsregeling die aansluit bij de bestaande situatie. Alleen voor de bebouwing gelegen aan de Stationsstraat is gekozen voor het handhaven van de bestaande nietwoonfuncties. De achterliggende gebieden zijn aangemerkt als woongebied.

De opmerkingen betrekking hebbende op de begrenzingen in ruimtelijk functionele zin onderschrijven wij, echter dit bestemmingsplan ontleent haar grenzen aan een aantal aspecten: Zo wordt er in de Structuurvisie Centrum (origineel versie uit 2000 / actualisering van 2003) onderscheid gemaakt tussen de gebiedsbegrenzing en de inhoudelijke begrenzing. Het plangebied van de Structuurvisie wordt begrensd door de Taxandriaweg in het noorden, de Putstraat in het oosten, het voormalig Spoortracé in het zuiden en de Mr. van Coothstraat in het westen.

Uiteraard is aansluiting gezocht bij de bestaande plangrenzen van de 'belendende' bestemmingsplangebieden. Het gebied ten westen van de Mr. van Coothstraat en ten oosten van de Wilhelminastraat (incl. het gebied rondom het Vredesplein) is voorzien van een actueel bestemmingsplan

regime. Deze woongebieden maken deel uit van het bestemmingsplan Woonwijken dat 23 februari 2006 door de raad is vastgesteld, door gedeputeerde staten is goedgekeurd op 26 september 2006 en op 24 november 2006 onherroepelijk is geworden.

Volledigheidshalve merken wij op dat ook voor het gebied ten zuiden van het plangebied centrum een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding is (ontwerp-bestemmingsplan Halvezolenpark). De nadruk bij dit bestemmingsplan ligt hierbij op de ontwikkeling van een groenstructuur met een verkeersveilige langzaam verkeersroute die west-Waalwijk en oost-Waalwijk met elkaar verbindt.

Samenvatting

b. Nieuwe gemeentehuis (cat. II/cat. III)

Onduidelijk is waar het nieuwe gemeentehuis zal komen. Geadviseerd wordt meer duidelijkheid te bieden t.a.v. de ruimteclaims

Onduidelijk is hoe de verbindingen tussen de Taxandriazone en het bestaande centrum worden gerealiseerd.

Commentaar

- b. Inmiddels is er meer bekend over de bouw van het nieuwe gemeentehuis en de wijze waarop een functionele en ruimtelijke aansluiting wordt bewerkstelligd tussen de gebieden ter weerszijden van de Winterdijk. Het plan is ten aanzien van de reserveringen, verbindingen en ontwikkelingsrichtingen bijgesteld. Het concrete bouwplan van het nieuwe gemeentehuis (ruim 8000 m² bvo) zal op de plankaart worden opgenomen. In totaal zijn er maximaal 4 kantoorgebouwen voorzien: samen ca. 28000 m² bvo op een ruime afstand (ca. 45 m) tussen de afzonderlijke gebouwen en ca. 5 à 6 bouwlagen. Parkeren zal plaatsvinden in een gebouwde parkeervoorziening (capaciteit ca. 700 parkeerplaatsen).

De verbinding tussen de Taxandriazone en het centrum bestaat momenteel uit slechts twee bruggen (achter het bestaande Raadhuis) en drie openbare stegen c.q. doorsteken (naast het Raadhuis, de Hooisteeg en de Poststraat).

De verblijfskwaliteit in het gebied rondom de Winterdijk en haar waterpartij zal worden verhoogd door middel van het aanleggen van een zgn. oost-west gerichte parkzone ten zuiden van de kantoorgebouwen. Zo ontstaat een parklandschap met een goede mix van groen en rood, het behoud van zichtlijnen naar de Winterdijk en toegankelijk voor een ieder.

Voorgestaan wordt om, rekening houdend met de cultuur historische en groene kwaliteiten van de Winterdijk en de ontwikkelingen rondom het oude Raadhuis, een vijftal bruggen c.q. verbindingen aan te leggen. Voorts zal een nieuwe openbare doorsteek ter hoogte van Grotestraat 227/229 en uitkomend nabij de noordelijke entree van het overdekte winkelcentrum 'De Els' de spreiding en dus de aanhaking van de Taxandriazone aan het centrum gunstig beïnvloeden.

Samenvatting

c. Mr. Van Coothstraat (cat. II)

De massa van de nieuwe bebouwing baart zorgen omdat deze niet goed zou aansluiten bij de bestaande structuur.

Commentaar

- c. Ook het dilemma van Waalwijk. Ambigue straten, enigszins onderdrukstaande dorpse karakteristiek die wordt geconfronteerd met de stedelijke problematiek (verkeer (P-ring) en kernwinkelgebied (De nieuwe Els)). Onze uitdaging was om middels een duidelijke keuze voor stedelijke compactheid, een eenvoudige bebouwingsopzet en een helder basisstramien ruimtes te bieden die op eenvoudige wijze diverse gecombineerde en gestapelde programma's in zich laten opnemen c.q. laten doorontwikkelen. Het plan straalt hiermee in algemene zin een 'passende stedelijkheid' uit.

Onze visie uit zich als een vanzelfsprekende, weliswaar meer stedelijke, doorontwikkeling en versterkt en ondersteunt de stedenbouwkundige structuur. De ontwikkelingspotenties worden niet aan incidenten overgelaten, de problematiek van dit gebied wordt op een heldere wijze en structureel aangepakt. Binnen die kaders is het tevens van belang rekening te houden met de samenhang tussen de diverse programma onderdelen van het aangrenzende projectgebied De Els.

De PPC opmerking is mede aanleiding geweest de stedenbouwkundige opzet aan de Mr. Van Coothstraat middels diverse massastudies, verkavelingswijzes, bezonningsstudies en gebouwtypologieën nader te onderzoeken. De essentie van het stedenbouwkundige model blijft in tact namelijk: het maken van een aantal autonome woongebouwen aan de straat. Echter de bouwhoogten, massaopbouw en korrel (breedte / dieptemaat van de gebouwen) is verfijnd. De bestemming kantoren, dienstverlening en wonen (-Kd + W-) wordt nu in hoogte gezoneerd. De bouwhoogte rechtstreeks gelegen aan de Mr. van Coothstraat (westelijk deel) loopt op van een basis van 3 bouwlagen naar maximaal 4 bouwlagen. De hoogte van maximaal 5 bouwlagen is gelegen in de 'zone' daarachter (oostelijk deel en grenzend aan De Els). In deze zone worden tussen de 40 en 60 woningen gerealiseerd.

Samenvatting

d, Sint Jansplein (cat. III)

Onduidelijk is hoe de verbinding tussen het St Jansplein en de Stationsstraat wordt gerealiseerd

Commentaar

- d. Eén van de uitgangspunten in de Structuurvisie Centrum voor het deelgebied St. Jansplein is het maken van een directe verbinding voor langzaam verkeer tussen de Stationsstraat en de Wilhelminastraat, met als doel de 'St. Janskerk, haar begraafplaats, het restaurant 'De Luwte' (één van de oudste gebouwen van Waalwijk) met haar terras en de nieuwe bebouwing in het gebied met elkaar en de omringende stedelijke structuur te verbinden. Door deze rechtstreekse aansluiting op De Els zou deze tevens worden opgewaardeerd tot natuurlijk onderdeel van het stratenpatroon. Nog steeds spreken wij de wens uit dit onderdeel van het plan te realiseren, echter uit onze (maar ook die van marktpartijen) verkenningen en onderhandelingen is gebleken dat dit niet realiseerbaar is op korte termijn. Volledigheidshalve delen wij de Directie mede dat afspraken en overeenkomsten tussen parochiebestuur van de St. Jan en de gemeente ertoe hebben geleid dat de planontwikkeling ten oosten van de kerk en een aantal uitgangspunten zoals in de toelichting zijn vernoemd kunnen worden gerealiseerd. Zo wordt de ruimtelijke wens om rechtstreeks en op ca. 1,2 meter hoogte boven maaiveld de oost ingang van kerk en verhoogd plein te verbinden momenteel civiel technische uitgewerkt. We zullen alle op bestemmingsplanniveau betrekking hebbende zaken nader op de plankaart verwerken.

Samenvatting

e. Kantoren (cat II)

Vraagtekens worden gezet bij het programma voor kantoren in deze zone waar deze meer bedraagt dan de 18.000 m² bvo genoemd in de actualisering van de Structuurvisie uit 2003, dit mede gezien de huidige kantorenmarkt.

Commentaar

- e. De actualiteit en de opmerking hebben geleid tot de nadere uitwerking van het stedenbouwkundige model voor de Taxandriazone en het bijbehorende programma. In 2003 was er in de Structuurvisie Centrum nog geen sprake van het huisvesten van het nieuwe gemeentekantoor van ca. 8.000 m² in deze zone. De positionering van het nieuwe gemeentehuis in dit gebied heeft een

positief effect gehad op de belangstelling voor deze toekomstige kantorenzone. Ruimtelijk onderzoek heeft aangetoond dat er in het stedenbouwkundige model aanvullend maximaal 19.000 m² bvo kantoren kan worden gehuisvest.

Voor de resterende m² bvo kantoren is er zeer concrete belangstelling uit de markt. Tot de daadwerkelijke uitgifte van die gronden een feit is zal vooralsnog dit westelijke gedeelte van de Taxandriazone een parkeerfunctie op maaiveld vervullen.

De mogelijkheden voor ondergronds parkeren zullen nader onderzocht worden in het licht van de toekomstige gronduitgifte van het westelijk deel van de Taxandriaweg. Samen met de afnemers van de resterende kantoormeters zal onderzocht worden of een gemeenschappelijke ondergrondse parkeervoorziening realiseerbaar is. Mocht de uitkomst hiervan negatief zijn, dan zal het parkeren te zijner tijd worden opgelost met een gebouwde bovengrondse parkeervoorziening hetgeen betekent dat het aantal uit te geven kantoormeters zal dalen.

Samenvatting

f. Uitbreiding centrumdoeleinden (cat. II)

Vraagtekens worden gezet bij het programma voor detailhandel, dienstverlening en horeca in de Els waar deze meer bedraagt dan de 18.500 m² bvo genoemd in de actualisering van de Structuurvisie uit 2003.

Commentaar

Ook hier geldt dat de actualiteit en de opmerking hebben geleid tot de nadere uitwerking van het stedenbouwkundige model 'De Els'. Naar aanleiding van de publicaties rondom de actualisering van de Structuurvisie Centrum 2003 heeft een locale enquête onder ondernemers door de Kamer van Koophandel en de Waalwijkse ondernemersfederatie een directe uitbreidingsbehoefte geconstateerd van 6.700 m² bvo. Voorts hebben diverse onderzoeken van de vijf marktpartijen die deel hebben genomen aan de selectieprocedure ontwikkelaar 'De Els' dit beeld in ruime mate en onafhankelijk van elkaar bevestigd. Aannemelijk is dus gemaakt dat er een minimale uitbreidingsbehoefte van ca. 7000 m² aan detailhandel, dienstverlenende bedrijven en horeca is in dit deel van Waalwijk. Herberekening (in overleg met de VVE De Els) heeft aangetoond dat de huidige omvang van 'De Els' ca. 15.000 m² bedraagt. De hoogte van het getal 25.000 m² is als volgt te onderbouwen. In de selectieprocedure tussen ING Real Estate Development (= ING RED) en MAB/Rabo Vastgoed is, met als basis het 'Masterplan De Els', d.d. 16 aug. 2004 als vast uitgangspunt gehanteerd het maximaal toevoegen van ca. 7.000 m² bvo. Dit om de biedingen in financiële zin vergelijkbaar te houden. Echter hun eerste plannen uit de voor selectieronde hadden ook voorzien in het toevoegen van ca. 2.500 a 2.800 m² bvo (detailhandel en dienstverlening) op de eerste verdieping. De uiteindelijke selectie is gevallen op ontwikkelaar ING RED. Deze gegevens, gekoppeld aan de directe uitbreidingsbehoefte in de nabije toekomst, rechtvaardigen zondermeer het genoemde volume van max. 25.000 m² detailhandel (15.000 + 7000 + 2.850 m²).

3. Milieuaspecten

Samenvatting

a. Luchtkwaliteit (cat. II)

Commentaar

- a. Naar aanleiding van genoemde opmerking is door KEMA een nader onder luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

Op grond van het "Besluit luchtkwaliteit" is onderzocht in hoeverre kan worden voldaan aan de grenswaarden van de in dat besluit aangegeven stoffen. De luchtkwaliteit in het centrum van Waalwijk wordt in de eerste plaats bepaald door de achtergrondconcentratie, stikstof(di)oxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM₁₀).

De grenswaarden voor buitenlucht worden voor NO₂ in geen enkele situatie overschreden. De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ blijft eveneens in alle berekende situaties onder de grenswaarde van 40 µg/m³. Het maximale aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde overschrijdt alleen in 2005 de toegestane 35 maal per jaar. Deze overschrijding vindt alleen plaats op en langs de A59. In de jaren 2008, 2010 en 2015 bedraagt het maximaal aantal overschrijdingsdagen resp. 30, 27 en 25 zodat de norm niet wordt overschreden.

Samenvatting

b Industrielawaai (cat. II)

Commentaar

- b. De constatering is juist en heeft geleid tot een bijstelling van de tekst in de toelichting en artikel 3.2.2 van de planvoorschriften.

Samenvatting

c. Wegverkeerslawaai

Onduidelijk is of er bij de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies een verzoek tot het doen vaststellen van hogere waarden zal worden gedaan.

Commentaar

- c. Ten behoeve van de realisatie van geluidgevoelige objecten (woningen) binnen het plangebied zal aan gedeputeerde staten een verzoek worden gedaan met betrekking tot het doen vaststellen van hogere grenswaarden. Het verzoek zal tijdig worden gedaan zodat bij de vaststelling van het plan duidelijkheid bestaat over deze hogere waarden.

Samenvatting

d. Externe veiligheid

Vooralsnog kan, in afwachting van de resultaten van nader overleg met relevante bedrijven niet worden ingestemd met het aspect externe veiligheid.

Commentaar

- d. Op basis van de milieuvergunning van Stahl is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Uit de QRA komt naar voren dat de risico's in het plangebied niet leiden tot een plaatsgebonden risico hoger dan 10⁻⁵/per jaar. De 10⁻⁶/jaar contour reikt tot halverwege het plangebied. Binnen deze contour zijn kwetsbare bestemmingen gelegen en geprojecteerd.

Op grond van artikel 5, lid 1, van het Bevi moet het plan worden getoetst aan de grenswaarden uit artikel 8. Met het bevoegd gezag in het kader van de Wet milieubeheer (de provincie) hebben wij op basis van de QRA vastgesteld dat binnen de 10⁻⁶/jaar contour van Stahl meerdere kwetsbare - en beperkt kwetsbare objecten zijn gelegen. Op grond van de saneringsparagraaf uit het Bevi (artikelen 17 en 18) moet uiterlijk 1 januari 2010 worden voldaan aan de grenswaarde van 10⁻⁶/jaar. Tevens is daarbij vastgesteld dat de sanering uitsluitend bereikt kan worden door het treffen van saneringsmaatregelen binnen de inrichting van Stahl. Met de provincie zijn wij van oordeel dat de verplichtingen die voortvloeien uit de artikel 17 en 18 gerealiseerd moeten worden binnen het kader van artikel 4 van het Bevi en derhalve middels een procedure in het kader van de Wet milieubeheer. De provincie zal in dit kader een saneringsprogramma opstellen. Hierdoor zullen, door toepassing van artikel 8.22 en/of 8.23 van de Wet milieubeheer, zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 1 januari 2010, zich geen kwetsbare bestemmingen meer bevinden binnen 10⁻⁶/jaar contour. Uiterlijk

1 januari 2010 zal in het plangebied worden voldaan aan de 10^{-6} /jaar grens- en richtwaarden voor kwetsbare – en beperkt kwetsbare objecten.

Op grond van het voorgaande vinden wij het met het bevoegd gezag in het kader van de Wet milieubeheer aanvaardbaar dat het plaatsgebonden risico in afwijking van het bepaalde in artikel 8. lid 1, van de Bevi voor een periode van maximaal 3 jaar ten hoogste 10^{-5} /jaar mag zijn.

4. Juridische aspecten

- Art. 2, lid 1 onder iI: de redactie is aangepast;
- Art. 3, lid 4: de redactie is aangepast;
- Art. 8, lid 2: de redactie is aangepast
- Art. 8, lid 6.3.1, lid 6.3.2 en lid 6.3.3 de verwijzingen zijn gecorrigeerd.
- Art. 8 lid 6.3.2. sub a, artikel 9 lid 3.2, artikel 29: de redactie is aangepast
- Art. 8 lid 6... horeca...
- Art. 8 lid 6.1.1. : parcellering geldt voor...
- Art. 16, 29, 33, 38: verwijzingen zijn aangepast
- Bijlage 8:.....

3.4 Provinciale Planologische Commissie

Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch

Brief d.d 11-11-1005 ingekomen d.d 17-11-2005, nr. 25339

Samenvatting:

Externe veiligheid (cat. II)

De commissie geeft aan dat een oplossing gevonden moet worden ten aanzien van de aanwezigheid van een risico-contour 10^{-6} van het bedrijf Stahl-Holland

Commentaar:

Verwezen wordt naar het commentaar onder 3.3.

Samenvatting:

Bereikbaarheid (cat. II)

Het bereikbaarheidsvraagstuk voor het centrum, mede in relatie tot de onduidelijkheid rond de locatie voor het nieuwe gemeentehuis is nog onvoldoende duidelijk. Gedoeld wordt op de bereikbaarheid voor zowel auto, vrachtauto, fiets en de daarvoor noodzakelijk voorzieningen. Een verkeersplan is hiervoor op zijn plaats.

Commentaar:

Bereikbaarheid moet worden gezien als de mogelijkheid om zonder onnodig tijdverlies en logisch in het centrum te kunnen komen en de (vracht)auto of de fiets ook te kunnen parkeren (of te laden en te lossen) op acceptabele loopafstand en tegen acceptabele kosten. Tenslotte moet het centrum ook weer vlot kunnen worden verlaten. Parkeren is derhalve begrepen in de definitie van bereikbaarheid.

Ten aanzien van de bereikbaarheid

Dit plan bestaat reeds. In de vergadering van 20 december 2004 heeft de gemeenteraad de Strategisch visie centrumontsluiting Waalwijk vastgesteld als Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad. In de betreffende paragrafen wordt hiernaar meerdere malen verwezen, zij het dat meer de nadruk wordt gelegd bij het afzien van het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten in het centrum van Waalwijk.

Bij de studie die ten grondslag heeft gelegen aan het uiteindelijke Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeers(reken)model,

waarmee op basis van ervaringen uit het verleden voorspellingen kunnen worden gedaan over ontwikkelingen in de toekomst.

Voor het prognosejaar 2010 is data gebruikt welke overeenkomt met de Structuurvisie Centrum, actualisatie 2003. In paragraaf 5.3.1. staan in het kort de maatregelen opgesomd die deel uitmaken van het Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad, dat gebaseerd is op het realiseren van een centrumring en een stadsring. Bijlage 7 geeft daarvan een grafisch overzicht.

In het jaar 2015 zal het verkeer in Waalwijk, bij ongewijzigd beleid, fors toegenomen zijn.

Deze groei manifesteert zich ook in het centrumgebied. Mede door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen zal het verkeer van en naar het centrumgebied fors groeien. De ambitie is te komen tot een goed bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig centrumgebied. Het kerndoel van een goede ontsluiting is het ondersteunen van een vitaal centrumgebied. Dit wordt bereikt door een goed bereikbare en verkeersveilige ontsluitingsstructuur te bieden. Daarnaast wordt ingezet op een heldere scheiding van wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfskarakter, waar autoverplaatsingen niet zijn uitgesloten, maar wel ondergeschikt zijn aan verblijfsactiviteiten. In het centrum is deze harde scheiding niet altijd te maken, maar het onderscheid wordt wel gemaakt. In een aantal straten vinden zoveel activiteiten plaats dat reductie van de verkeersintensiteiten een hoge prioriteit heeft.

Verkeer zonder een relatie met de stad Waalwijk hoort op het hogere wegennet thuis en lokaal verkeer zonder een herkomst of bestemming in het centrum dient te worden geweerd op de wegen in het centrumgebied. Daarom is gekozen voor een verkeerssysteem bestaande uit een centrumring en een stadsring. Doorgaand verkeer maakt gebruik van de N261 en de A59 en doorgaand verkeer ten opzichte van het centrumgebied maakt gebruik van de centrumring. In het centrum maken de Burgemeester Van der Klokkenlaan/Noorder Parallelweg, de Wilhelminastraat en de Taxandriaweg deel uit van deze centrumring, die aan de westzijde wordt 'gesloten' door de Burgemeester Verwielstraat.

Uit analyse van de uitkomsten van de berekeningen van het verkeersmodel voor het prognosejaar 2015 blijkt dat er geen Waalwijk-vreemd verkeer meer op de wegen in het centrum aanwezig is. Dit betekent dat al het verkeer op de wegen in en rond het centrum een relatie heeft in de kern Waalwijk. Het aandeel verkeer dat geen relatie heeft met het centrum is fors gedaald. Waar in de huidige situatie bijna de helft centrum-vreemd verkeer is, wordt dit in de nieuwe situatie in de Mr. van Coothstraat teruggebracht tot nul. Deze weg is immers voor het doorgaand verkeer niet meer geschikt wegens de aanwezigheid van een 'knip'. De Wilhelminastraat, die een deel van de noord-zuidfunctie overneemt van de Mr. van Coothstraat, zal van de huidige circa 50% dalen naar circa 30% centrum-vreemd verkeer. Per saldo een forse reductie van het niet centrumgebonden verkeer.

De volgende maatregelen zullen, in navolging van het Verkeerscirculatieplan voor Waalwijk-Stad, in de aankomende bestemmingsplanperiode tot ca. 2015 aan bod komen:

Centrumring:

- doorstroming verbeteren ten noorden van de Burgemeester Verwielstraat
- doorgaand verkeer weren uit de Mr. van Coothstraat
- Kerkstraat wordt erftoegangsweg
- eenrichtingsverkeer instellen in de Hertog Janstraat-Noord of een andere maatregel die hetzelfde effect sorteert.

Stadsring:

- bestaande toe- en afritten A59 Waalwijk-Centrum en -Oost verwijderen

- aanleg volwaardig aansluiting A59 Waalwijk-Oost
- aanleg noord- en oosttangent

Na 2010 ligt de prioriteit bij het opwaarderen van de N261 (Waalwijk-Tilburg) tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Hoewel de provincie Noord-Brabant de wegbeheerder is zullen ook van de aanliggende gemeentes, in het kader van flankerende maatregelen, de nodige financiële offers worden gevraagd.

Eenzelfde situatie doet zich voor ten aanzien van de A59. Het ligt in de rede te veronderstellen dat na 2015 het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op deze rijksweg de nodige financiële middelen zal vergen. Met deze verbeteringsmaatregelen dient, naast het verbeteren van de doorstroming op het hogere wegennet en het ontsluiten van Waalwijk-Stad, de ontsluiting van het Bedrijventerrein Haven voor de langere termijn te worden veilig gesteld. Dit bedrijventerrein is immers een van de belangrijke economische pijlers van de regio Waalwijk.

Wij streven, zowel om verkeerskundige als begrotingstechnische redenen, er naar om rond 2010 tenminste het lokale hoofdwegennet i.c. de centrumring "op orde" te hebben:

- gebiedsontsluitingswegen dienen voor wat betreft de inrichting te worden afgestemd op te verwerken intensiteiten om zodoende congestie zoveel mogelijk te voorkomen;
- verblijfsgebieden zijn voor wat betreft de inrichting minder afhankelijk van de intensiteiten, maar dienen voldoende capaciteit te hebben om aan het stilstaande verkeer een plaats te bieden;
- meer en meer zal het gebruik van andere vervoersvormen dan de auto, ic de fiets en het openbaar vervoer, moeten worden gestimuleerd waardoor deze als volwaardig alternatief kunnen functioneren;
- (verbetering van) de verkeersveiligheid en de leefbaarheid dienen integraal onderdeel te blijven uitmaken van al het bovenstaande, waarbij ook aandacht dient te zijn van de mensgerichte maatregelen ic communicatie, informatie, educatie en handhaving.

Op een groot aantal onderdelen kan slechts indirect invloed op worden uitgeoefend. Wij hechten er echter grote waarde aan dat bovengenoemde werkzaamheden met zo weinig mogelijk vertraging in elkaar zullen overlopen.

Ten aanzien van het parkeren

In de loop van 2005, en met name op 24 november 2005, heeft de gemeenteraad een groot aantal besluiten genomen ten aanzien van het parkeren. Hierdoor is het parkeerbeleid met ingang van 1 januari 2006 op een andere leest geschoeid.

Omdat de beschikbare (parkeer)ruimte in het centrum schaars is wordt er middels het heffen van parkeergelden getracht tot een zo doelmatig mogelijk gebruik van de parkeerplaatsen te komen. Dat wil zeggen: de plaatsen beschikbaar te houden voor degenen voor wie ze bedoeld zijn: de (winkelende) bezoekers van het centrum. Omdat er echter ook mensen in het centrum wonen en er bedrijven zijn gevestigd, is de mogelijkheid geschapen parkeerontheffingen aan te schaffen. Anders zouden zij hun auto ver weg (buiten het centrum) moeten parkeren of regelmatig naar de parkeerautomaat moeten lopen om een nieuw kaartje te kopen.

Voorkomen dient te worden dat er geen parkeergelegenheid meer (over) is voor de bezoekers. Tegen het nadeel van het betalen van belasting staat het voordeel dat het gebied waar betaald parkeren is ingevoerd gevrijwaard is van parkeeroverlast veroorzaakt door de bezoekers en de werknemers van het centrum: de langparkeerders. Door duidelijke voorwaarden te stellen kan er nauwelijks twijfel bestaan over wie wel en wie niet in aanmerking komt voor een parkeerontheffing. Wonen en werken in het centrum heeft voordelen maar ook nadelen. De schaarse parkeergelegenheid voor bewoners en werkenden is er daar een van.

Tot 1 januari 2006 was in Waalwijk sprake van parkeren op maaiveldniveau op een aantal daartoe ingerichte parkeerterreinen en op parkeerplaatsen langs de straat. De tot dan toe gehanteerde tariefstructuur varieerde nogal, maar was primair bedoeld om het parkeergedrag te beïnvloeden: zo was het straat- parkeren duurder gemaakt dan het parkeren op de parkeerterreinen en was onderling differentiatie aangebracht tussen de verschillende terreinen. Tussen de terreinen onderling golden ook weer verschillen in tarief en heffingsperiode.

De komende jaren zullen in toenemende mate parkeerterreinen worden vervangen door gebouwde parkeervoorzieningen. Eén van de redenen hiervoor is gelegen in het duurzamer gebruik willen maken van de schaarse grond. Verder streven wij er naar het straatparkeren duurder te laten zijn dan het parkeren in de gebouwde parkeervoorzieningen, terwijl in beide gevallen geldt dat hoe dichterbij het daadwerkelijk centrum geparkeerd wordt, hoe hoger het tarief zal zijn. Hiermee wordt getracht het parkeren op parkeerterreinen, in de te bouwen parkeervoorzieningen en op eigen terrein te bevorderen.

Met het hierboven genoemde verkeersbeleid, het uitvoeren van de voorgestane maatregelen en het monitoren van de effecten daarvan, wordt gewaarborgd dat de bezoekers van winkels en bewoners van het centrumgebied, ondanks een toenemend verkeersaanbod, meer ruimte krijgen om niet alleen vlot en veilig in het centrum te kunnen komen, maar om er ook prettig te kunnen verblijven.

Samenvatting

Rijkswaterstaat (cat. II)

Voor de bereikbaarheid van Waalwijk (en oostflank Waalboss) is het van belang voldoende ruimte vrij te houden voor de ontwikkelingen in de toekomst van de A59. Overleg met Rijkswaterstaat is op zijn plaats.

Commentaar:

Verwezen wordt naar het commentaar onder 3.1.

Samenvatting:

Mr. van Coothstraat (cat. III)

De zorgen over de bouwmassa in de Mr. van Coothstraat, geuit in het directie-advies, worden gedeeld door de commissie maar de commissie is van mening dat dit een categorie III- opmerking is. Beeldkwaliteit is een primaire zaak van de gemeente.

Commentaar:

Verwezen wordt naar het commentaar onder 3.3, 2c.

3.5. Advies Ruimtelijke Kwaliteitscommissie Waalwijk

Samenvatting:

1. *Het 'havengebied' ten zuiden van de Maasroute dient te worden opgenomen in het bestemmingsplan, omdat de Winterdijk en de Taxandriazône doorlopen tot in de historische kern van Besoyen. Het entreegebied kan dan uitgebreid worden tot en met Besoyen, waardoor de historische structuur versterkt kan worden.*

Commentaar:

1. De begrenzing is zodanig gekozen dat de grens van het voorontwerp-bestemmingsplan aansluit op de begrenzing van de omliggende bestemmingsplannen. In het kader van de actualisatie bestemmingsplannen zullen de 'historische linten', en niet alleen het havengebied Waalwijk, gekenmerkt door veelal een verscheidendheid aan functies, opgenomen worden in een afzonderlijk

bestemmingsplan Gemengde Gebieden. Uiteraard zijn er verbanden te leggen tussen de door de commissie genoemde gebieden, maar om dit historische gebied van Besoyen te gaan bestempelen als entreegebied van het centrum van Waalwijk is niet logisch en staat haaks op de historische ontwikkeling van de kernen Besoyen en Waalwijk. De structuurnota 'Zwarte Gebieden' (1990), opgesteld voor de vooroorlogse gebieden van Besoyen, Waalwijk Centrum en Baardwijk (de zgn. 'Langstraatse' bebouwingslinten) en in navolging daarvan het bestemmingplan 'Besoyen' doen daar duidelijke uitspraken over.

De nota 'Herontwikkeling Isco terrein en omgeving (een stedenbouwkundige verkenning) van de afdeling ROV is de autonome herontwikkelingspotentie van het gebied rondom de Gedempte Haven eerder dit jaar aan de commissie gepresenteerd. Het huidige politiebureau, het appartementengebouw Heulstraat en het viaduct over de A59 vormen een barrière met het daadwerkelijke entreegebied van Waalwijk (de Taxandriazone tussen Hertog Janstraat en Heulstraat). Om het gebied rondom de Gedempte haven 'historisch verantwoord' te laten verkleuren zijn vijf zaken van belang: een autonome ontwikkeling rondom de Gedempte Haven als belangrijk onderdeel van het historische Besoyen (cultureel erfgoed en), de her- en opwaardering van de Winterdijk (landschappelijk historisch), zoeken naar een aansprekende wijze en niet letterlijke 'ontdemping van de haven' (collectief geheugen en ruimtelijk historisch), verwijderen van het viaduct (ruimtelijk) en het eventueel thematiseren van de nieuwe bebouwing in dit gebied (functioneel). Wij onderschrijven net als de commissie de uitgangspunten in de boven-genoemde nota, zullen de daadwerkelijke ontwikkelingen nauwlettend volgen en daar waar zich mogelijk herontwikkelingskansen voordoen initiërend 'ingrijpen'.

Samenvatting:

2. *In de ruimtelijke analyse wordt gesproken over aanwezige maximale bouwhoogten. Echter in de bebouwingsbepalingen wordt in het kernwinkelgebied een hogere maximale bouwhoogte toegestaan. Een differentiatie in hoogte met name naar de historische linten toe zou meer op zijn plaats zijn. Elders in het bestemmingsplan vindt een zeer gedetailleerde hoogtebepaling plaats. De commissie zou er voor willen pleiten om een te groot schaalniveau te vermijden, omdat er anders een dissonantie ontstaat ten opzichte van de bestaande bebouwing.*

Commentaar:

2. Er is een inventarisatie van bestaande bouwhoogtes uitgevoerd om referentie te verkrijgen voor de nieuw te realiseren en de te verbouwen bouwmassa's in het centrumgebied. Juist in het kernwinkelgebied is, aansluitend bij de doelstellingen uit de Structuurvisie Centrum, ruimte geboden voor hogere bouwhoogtes. Dit geldt evenzeer voor de ontwikkelingslocaties.
Rijks- en gemeentemonumenten zijn hierin niet meegenomen aangezien hiervoor de bestaande (goot)hoogte, dakhelling, kapvorm uitgangspunt zijn. Bij nieuwbouw aan de historische linten, Grotestraat, Stationsstraat en mr. van Coothstraat is het beleid gericht op het bouwen met een kap. Het beleid ten aanzien van de bouwhoogtes is overgenomen uit de Beleidsnotitie bestemmingsplan centrumgebied Waalwijk, door de raad vastgesteld d.d 19 februari 2004.

Samenvatting:

3. *In par. 4.4.2 wordt beschreven, dat woonbebouwing aan de zijde van de A59 niet mogelijk is, omdat de reflectie als gevolg van de ten zuiden van deze woningen te realiseren bebouwing negatief bijdraagt. Echter is dit wel als mogelijkheid ingepast. Bij de ontwikkelingslocaties wordt ook als mogelijkheid woonbebouwing toegestaan. Reflectie kan wellicht worden voorkomen door te kiezen voor een bebouwingsoriëntatie in slagenstructuur.*

Commentaar:

3. In paragraaf 4.4.2 wordt ten aanzien van woonbebouwing aan de A59 niet gesteld dat dit onmogelijk zou zijn. Onder strikte voorwaarden aan de afschermbouw en de situering van de woningen kan voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde.
De opmerking over reflectie wordt meegenomen.

Samenvatting:

4. *Bij de Taxandriazône is behoud van het groene karakter uitgangspunt, waarbij grootschalige vrijstaande bebouwing wordt toegestaan. Dit is wellicht in tegenspraak met het qua geluid gewenste bebouwings-percentages van 80 %. Wat erg opvalt is, dat de slagenstructuur hier plotseling wordt verlaten. Op de ontwikkelingslocaties worden concrete plannen beschreven. Wellicht is het beter om uit oogpunt van esthetische kwaliteit en uitdaging hier algemene ontwerpuitgangspunten mee te geven.*

Commentaar

4. Wij kunnen de opmerking omtrent 'het verlaten van het slagenlandschap' niet duidelijk plaatsen. Waarschijnlijk duidt de commissie op de presentatie van architectenbureau EGM in het kader van de architectenselectie voor het nieuwe gemeentehuis. De herintroductie van het slagenlandschap heeft op deze locatie geen enkele meerwaarde in ruimtelijk structurerende zin. Uit de topografische kaarten van 1900 en 1969 (zie Welstandsnota) en kan worden opgemaakt dat het slagenlandschap van de buitenpolders van Waalwijk en Besoyen ten zuiden van de Maasroute/A59 (omstreeks 1960 aangelegd) niet meer bestaat. De Winterdijk en de lintbebouwing van de Grotestraat zijn grotendeels in tact en zijn in heel vooroorlogs Waalwijk (van oost naar west) als belangrijke structurerende elementen te beschouwen. Zie verder het commentaar onder 3.3 2^e.

Samenvatting:

5. *Het wonen boven panden in het kernwinkelgebied wordt voorgestaan. In de entreegebieden ook op de begane grond te realiseren. Het parkeren voor bewoners gaat hier een probleem vormen. Wellicht is het een optie om voor het kernwinkelgebied en de ontwikkelingsgebieden reserveringen te doen t.a.v. het parkeren voor 'binnenstad'-bewoners. De commissie moedigt wel het wonen in de luwte aan, dat in het bestemmingsplan is opgenomen, zodat er een levendige en afwisselende bebouwingsstructuur wordt vormgegeven, passend bij een transparante woonbebouwing (pag. 43)*

Commentaar:

De opmerkingen worden voor kennisgeving aangenomen. Parkeren is een aspect van verkeer dat voortdurend in de aandacht blijft staan. Omdat de beschikbare (parkeer)ruimte in het centrum schaars is, wordt middels het heffen van parkeergelden getracht tot een zo doelmatig mogelijk gebruik te komen van de parkeerplaatsen.

Dat wil zeggen: de plaatsen beschikbaar houden voor wie ze bedoeld zijn: de (winkelende) bezoekers van het centrum. Omdat er ook mensen in het centrum wonen en er bedrijven gevestigd zijn zonder een parkeermogelijkheid op eigen terrein, is de mogelijkheid geschapen een parkeervergunning of parkeerontheffing aan te schaffen. Met de uitgifte van deze parkeerkaarten in het betaald parkeergebied wordt terughoudendheid betracht; voorkomen moet worden dat er geen parkeergelegenheid meer over is voor de bezoekers.

Door het huidige systeem van parkeervergunningen met plaatsgarantie op te heffen wordt gekomen tot een efficiënter gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Veel vergunninghoudersplaatsen zijn overdag namelijk onbezet. Volgens het op 30 mei 2005 vastgestelde toekomstige parkeertarievenbeleid komen bewoners van de kern, al dan

niet beschikkende over een parkeergelegenheid op eigen terrein, evenals de daar gevestigde ondernemers alsmede hun werknemers, in aanmerking voor een parkeerontheffing. Daarbij zijn zij vrijgesteld van het betalen van belasting bij de parkeerautomaat en hebben geen 'recht' (meer) op een gegarandeerde parkeerplaats. Hiertegenover staat dat er meer parkeerplaatsen beschikbaar komen voor bezoekers van het centrum, zonder ook maar één parkeerplaats aan te hoeven leggen. In de kern mag worden verondersteld dat ten gevolge van het betaald parkeren er bij voortdurend voldoende vrije parkeergelegenheid aanwezig is voor bewoners in de onmiddellijke omgeving van het woonadres. Zie ook het commentaar onder 3.4.

Samenvatting:

6. *De landschappelijke uitwerking, verkeersstructuur en ontsluitingen zijn onvoldoende in het bestemmingsplan opgenomen.*

Commentaar:

6. Het bestemmingsplan bevat een uitgebreide verkeersparagraaf waarin het verkeerscirculatieplan van Waalwijk dat voorziet in een stadsring en een centrumring worden toegelicht.
De rol van het belangrijkste landschappelijke element in het centrum van Waalwijk (de Winterdijk) is uitgebreid beschreven in het voorontwerp bestemmingsplan (zie ook commentaar onder 7). Aanvullend zal er in het aankomende ontwerp bestemmingsplan nog nadrukkelijker de toekomstige rol van de Winterdijk in relatie tot de Taxandriazone en de twee beoogde projecten ten zuiden van de Winterdijk (Cultuurhistorische ankerpunt (CHAP) en Hooisteeg West) worden toegelicht.

Samenvatting:

7. *Vanuit cultuurhistorisch oogpunt wordt opgemerkt, dat de historische groenstructuren beter dienen te worden aangegeven en te worden opgenomen in het bestemmingsplan. De bomennota die in jan.1999 is vastgesteld, zou hierin een goede bijdrage kunnen leveren, evenals de cultuurhistorische waardekaart. Zijn bijvoorbeeld de monumentale bomen in het bestemmingsgebied beschermd? Bij art. 3.2.4. wordt gesproken over verder definitief archeologisch onderzoek. Gezien de geroerde grond is dat in de bovenste lagen niet interessant. Echter wanneer diepere lagen worden geroerd dient een vervolgonderzoek te worden gedaan. Dit zou kunnen worden opgenomen. Volgens de bijgevoegde kaart op blz. 20, worden de gegevens van de monumenten aangegeven, maar deze zijn onvolledig in vergelijking met de cultuurhistorische waardenkaart, blz. 16. Ook zijn er objecten in beide kaarten niet aangeduid en ook niet op het bestemmingsplan zelf. In het bestemmingsplan is onvoldoende de cultuurhistorisch waardevolle Winterdijk aangegeven. Zowel in het renvooi als op de plankaart zou hier meer aandacht aan moeten worden besteed, zodat er een beschermende werking vanuit gaat. Er zou meer aandacht aan de cultuurhistorie en monumentale bebouwing in het bestemmingsplan moeten worden besteed.*

Commentaar:

7. Op basis van de bomennota zijn boomstructuren aangewezen die worden beschermd. Om deze bomen te kunnen kappen is altijd een kapvergunning nodig. Het al dan niet afgeven van een kapvergunning wordt beoordeeld op basis van de bomennota. De bescherming van waardevolle bomen hoeft dus niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen.
Verder hebben structuurbepalende groen- en waterelementen een passende bescherming in de vorm van een water- of groenbestemming.
In paragraaf 3.2.4 wordt ten aanzien van het St. Jansplein juist gesteld dat definitief archeologisch onderzoek overbodig is.

Herinventarisatie van gemeentelijke en rijksmonumenten heeft plaatsgevonden en geleid tot aanpassingen op de kaart.

De Winterdijk heeft in het plan de bestemming groenvoorzieningen. De Winterdijk is nadrukkelijk meegenomen in de ruimtelijke inventarisatie en planbeschrijving.

Er wordt een regeling voorgestaan die enerzijds de bestaande cultuurhistorische en landschappelijke waarde van deze zone respecteert en anderszijds mogelijkheden biedt voor een opwaardering van de zone gelegen tussen de Hooisteeg en het gebied achter het bestaande gemeentehuis. Bij de herinrichting van de zone langs de Taxandrieweg wordt het aldaar gelegen deel van de Winterdijk van cruciaal belang als onderdeel van de verbinding tussen de functies aan de Taxandriaweg en het kernwinkelgebied.

De Winterdijk en de Hooisteeg moeten aantrekkelijke langzaam-verkeersverbindingen worden en het gemotoriseerd verkeer dient beperkt te blijven.

Voor handhaving van de karakteristiek van de Winterdijk is het van belang dat het gemotoriseerd verkeer op de dijk afneemt. Het is primair een langzaam-verkeersroute en secundair voor medegebruik voor auto's (bestemmingsverkeer).

Het gemeentelijk beleid is gericht op handhaving en bescherming van de karakteristiek van de Winterdijk, dat wil zeggen handhaving en bescherming van de menging van functies aan de dijk, waarbij behoud van de karakteristieke bomenopstand uitgangspunt is. Het ruimtelijk beleid schrijft een regeling voor die weinig ruimte biedt c.q. weinig mogelijkheden opent tot het oprichten van bebouwing en bouwwerken nabij de Winterdijk. Uitbreiding van de functies is dus nauwelijks mogelijk. Wisselingen van de verschillende functies zijn wel mogelijk, waarbij aangemerkt dient te worden dat het oppervlak bedrijfsruimte niet uitgebreid mag worden.

Samenvatting:

8. Het verdient aanbeveling om de toegankelijkheid en leesbaarheid van het bestemmingsplan voor de burgers te vergroten.

Commentaar:

8. De opmerking wordt onderschreven en voor kennisgeving aangenomen. Ook dit bestemmingsplan zal worden gedigitaliseerd.