

Zienswijzenverslag bestemmingsplan 'DAC-terrein, Groesbeek'

Inleiding

Op 25 september 2023 is in het Gemeenteblad bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan 'DAC-terrein, Groesbeek' vanaf 26 september 2023 gedurende zes weken ter inzage ligt. Op het ontwerpbestemmingsplan 'DAC-terrein Groesbeek' zijn 5 zienswijzen ontvangen:

Nr.	Naam	Datum ontvangen	Toelichting
1	Bewoners Majella Staete – Händelstraat, Groesbeek	27 oktober 2023	Namens 29 bewoners Majella Staete, in de omgeving van het plangebied
2	Bewoners Händelstaete, Groesbeek	30 oktober 2023	Namens 19 bewoners Händelstaete, in de omgeving van het plangebied
3	Bewoners Jonkheer van Grotenhuisstraat Groesbeek	6 november 2023	Eigenaren woningen in de omgeving van het plangebied
4	Bewoners Zevenheuvelenweg Groesbeek	7 november 2023	Eigenaren woning in de omgeving van het plangebied
5	ARAG Rechtsbijstand namens bewoner Majella State	28 november 2023	Buiten de termijn ingediend. Bewoner Majella State

Vier van de vijf zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en gemotiveerd.

Beantwoording zienswijzen

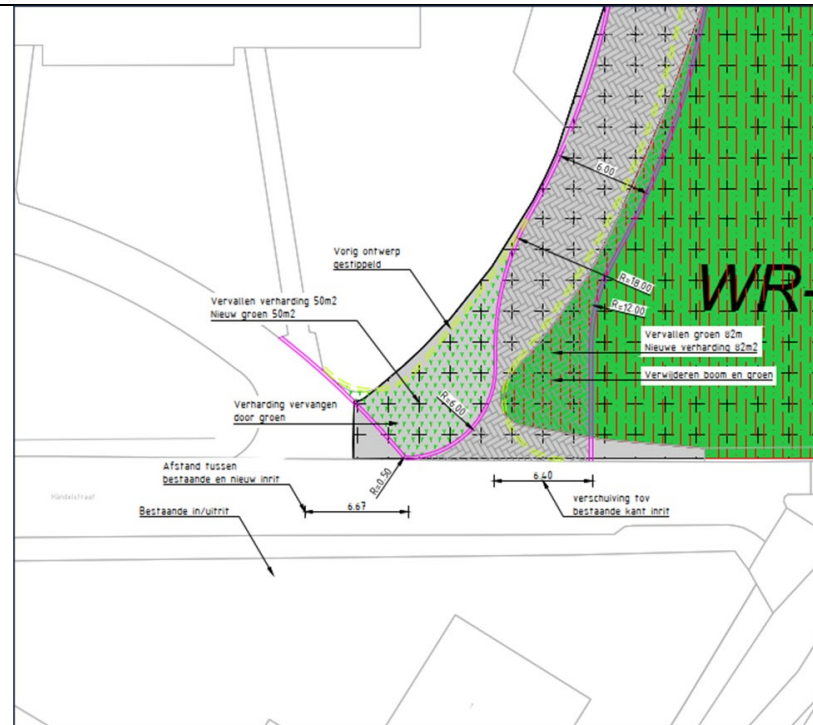
1. Bewoners Majella Staete – Händelstraat, Groesbeek	
Zienswijze	Antwoord
Indiener maakt zich zorgen om de verkeerssituatie die zal ontstaan door de geplande in- en uitrit en de daarmee te verwachten verkeershinder vanuit de 92 nieuw te bouwen appartementen tegenover de in- en uitrit van de	In plaats van 92 appartementen gaat het om 77 appartementen.

parkeerkelder van het complex van de bewoners aan de Händelstraat. De zorgen/bezwaren bestaan uit:

1. Er is slecht zicht vanuit de steile oprit van de parkeerkelder van het appartementencomplex van de indieners van de zienswijze. Dit levert gevaar op bij een toename van de verkeersdrukke vanuit de tegenovergelegen in- en uitrit van het plangebied op deze plek.
2. De Händelstraat is te smal voor de toenemende verkeersdrukke en eventueel geparkeerde auto's.
3. De toename van verkeer ter hoogte van het onoverzichtelijke zebrapad nabij de Zevenheuvelenweg.

1. De ligging van de huidige inrit naar het DAC-terrein en de aansluiting ervan op de Händelstraat, gecombineerd met de toerit naar de gebouwen van Pluryn aan de Händelstraat maakt dat er sprake is van een onoverzichtelijke verkeerssituatie die, zoals appellanten stellen, kan leiden tot lastige manoeuvres vanuit de tegenovergelegen parkeerkelder.

Door de inrit van het DAC-terrein anders vorm te geven, meer haaks aan te laten sluiten op de Händelstraat en deze los te koppelen van de inrit van de Pluryn-gebouwen zal de verkeerssituatie sterk verbeterd worden. De ligging van de uitrit ten opzichte van de uitrit van de parkeerkelder van Majella Staete wijzigt hierdoor dusdanig dat deze niet meer recht tegenover elkaar komen te liggen. Het risico op tegenover elkaar uitrijdende voertuigen vanuit de parkeerkelder van Majella Staete en auto's vanaf het DAC-terrein wordt hiermee weggenomen. Onderstaande afbeelding geeft de beoogde aanpassing in de aansluiting op de Händelstraat weer. (zie bijlage 'Verkeerskundige onderbouwing zienswijzen DAC-terrein', p.9 voor hogere kwaliteit weergave)



2. De Händelstraat betreft een 30 km/u-gezoneerde erftoegangsweg, welke aan de zijde van de Molenweg is afgesloten voor autoverkeer; hiermee is het een doodlopende straat.

De huidige verkeersbewegingen zijn daarmee uitsluitend gerelateerd aan de aanliggende wooncomplexen. In totaal betreffen het 55 appartementen die in de huidige situatie ontsluiten op

	de Händelstraat. Dit leidt, op basis van kengetallen voor deze woningtypen, tot een verkeersintensiteit van 366,3 verkeersbewegingen per werkdag over de Händelstraat. Uit verkeerstellingen blijkt echter dat het daadwerkelijke aantal rijdende voertuigen in de Händelstraat aanzienlijk lager ligt, zijnde circa 100-150 voertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie zullen er maximaal 77 appartementen extra ontsluiten op de Händelstraat. Op basis van kengetallen voor de te realiseren woningen (appartementen met oppervlaktes < 55 m², 55-70 m² en > 70 m²) leidt dit tot een toename van 342 verkeersbewegingen per etmaal (werkdag). Er is daarmee sprake van een verdubbeling van de verkeersbewegingen over de Händelstraat (in de toekomstige situatie zijn dit er circa 708 per werkdagetmaal) op basis van kentalberekeningen. Indien uitgegaan wordt van de telgegevens zal het aantal verkeersbewegingen beduidend lager liggen. De Händelstraat is conform de CROW te categoriseren als erftoegangsweg waar langsparkeren is toegestaan. Voor dergelijke wegen is volgens het handboek ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) een minimaal profiel van 4,80 meter benodigd binnen de trottoirbanden, een ideaal profiel bedraagt 5,80 meter. De Händelstraat kent een breedte tussen de trottoirbanden van 5,90 meter en voldoet daarmee aan de vereisten voor een
--	--

	dergelijke weg. Het langsparkeren heeft een remmend effect op de snelheid van het verkeer over de weg. De CROW heeft voor dergelijke wegen een maximale wenselijke capaciteit van 5.000 voertuigen per etmaal vastgesteld. Met de toekomstige intensiteit van 708 verkeersbewegingen per werkdag etmaal kan worden geconcludeerd dat de Händelstraat de aantallen verkeersbewegingen goed kan verwerken. Een uitgebreide verkeerskundige onderbouwing ten aanzien van de aantallen verkeersbewegingen en alternatieve ontsluitingswijzen is opgenomen in bijlage 1 bij dit zienswijzenverslag. 3. Binnen 30 km/u-gebieden is het toepassen van zebrapaden niet gebruikelijk, tenzij hiervoor door de wegbeheerder de keuze is gemaakt omdat er een grote voetgangersstroom bestaat of te verwachten is. De kruising Händelstraat-Zevenheuvelenweg is voldoende overzichtelijk en breed genoeg om te overzien, ook wanneer er meer verkeer vanaf de Händelstraat richting de Zevenheuvelenweg rijdt.
Indiener stelt voor de nieuwe appartementen te ontsluiten via de Zevenheuvelenweg.	Binnen het plangebied is een hoogteverschil van ongeveer 10 meter aanwezig. Deze hoogteverschillen zijn kenmerkend voor Groesbeek. De hoogteverschillen geven de locatie een uniek karakter dat als uitgangspunt is meegenomen in het nieuwe ontwerp. Voor het plan is de bestaande ontsluitingsstructuur als uitgangspunt genomen. In de bestaande ontsluitingsstructuur is het bovenste deel van het plangebied

	ontsloten via een inrit aan de Zevenheuvelenweg. Het lagere deel is ontsloten met een private toegangsweg vanaf de Händelstraat. Uit de beantwoording van voorgaande zienswijze volgt dat de (beperkte) verkeerstoename niet tot problemen leidt in deze verkeersstructuur. Met een doorgaande verkeersroute door het terrein in combinatie met de hoogteverschillen en omliggende bebouwing zou een goed inpasbaar stedenbouwkundig plan onvoldoende realiseerbaar zijn.
<i>Verwerking</i>	
De zienswijze leidt tot een aanpassing van de toelichting en verbeelding van het bestemmingsplan. De toelichting wordt voorzien van een uitgebreidere verkeerskundige onderbouwing. Daarnaast wordt de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' ter plekke van de aansluiting op de Händelstraat verlegd zodat een haakse, separate inritconstructie kan worden gerealiseerd.	

2. Bewoners Händelstaete, Groesbeek	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
Indiener maakt zich zorgen om de verkeerssituatie die zal ontstaan door de geplande in- en uitrit en daarmee te verwachten verkeershinder vanuit de 77 nieuw te bouwen appartementen. De zorgen/bezwaren bestaan uit: 1. Er is slecht zicht vanuit de oprit van de parkeerkelder van het appartementencomplex van de indieners van de zienswijze. Dit levert gevaar op bij een toename van de verkeersdruk op deze plek. 2. Aantasting van de leefomgeving door toename uitstootgassen en verkeerslawaaï. 3. De Händelstraat is te smal voor de toenemende verkeersdruk en eventueel geparkeerde auto's.	1. De ontsluiting van de beoogde appartementen op de Händelstraat heeft een toename aan verkeersbewegingen op de Händelstraat tot gevolg; uit de eerdere beantwoording van zienswijze 1, sub 1 volgt dat de Händelstraat deze aantallen goed kan verwerken. 2. In de toelichting van het bestemmingsplan is het bouwplan getoetst aan de thema's luchtkwaliteit en verkeerslawaaï. Hieruit volgt dat het plan in beide gevallen niet leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat in de omgeving en in

4. De toename van verkeer ter hoogte van het onoverzichtelijke zebrapad nabij de Zevenheuvelenweg.	overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening voor wat betreft deze aspecten. 3. Voor dit punt verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 1 (punt 1, sub 2). 4. Voor dit punt verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 1 (punt 1, sub 3).
Indiener stelt voor de nieuwe appartementen te ontsluiten via de Zevenheuvelenweg.	We verwijzen voor dit punt naar de reactie op zienswijze 1 (punt 2).
<i>Verwerking</i>	
De zienswijze leidt tot een aanpassing van de toelichting en verbeelding van het bestemmingsplan. De toelichting wordt voorzien van een uitgebreidere verkeerskundige onderbouwing ten aanzien van de ontsluiting op de Händelstraat. Daarnaast wordt de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' ter plekke van de aansluiting op de Händelstraat verlegd zodat een haakse, separate inritconstructie kan worden gerealiseerd.	

3. Bewoners Jonkheer van Grotenhuisstraat, Groesbeek	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
Indiener maakt zich zorgen om de waarborging van de privacy. Ze zien graag een meer permanente erfafscheiding in de vorm van bijvoorbeeld een schutting, muur of kokoswal. Deze erfafscheiding moet ook rekening houden met het hoogteverschil tussen de percelen.	In het inpassingsplan is een haag als erfafscheiding opgenomen tussen de woningen van de indieners en de nieuwe percelen aan de insteekweg van de Zevenheuvelenweg. In het inpassingsplan is de te behouden hoogte niet nader gedefinieerd. Uit de luchtfoto blijkt ook dat in de huidige situatie er hagen staan op de naastgelegen percelen. Deze percelen liggen hoger dan de nieuwe ontwikkeling, wat ten gunste is van de privacy van de bewoners van de Jonkheer van Grotenhuisstraat. Met de bewoners uit de Jonkheer van Grotenhuisstraat zullen vanuit

	de ontwikkelaar nadere afspraken gemaakt worden voor een exacte erfafscheiding.
<i>Verwerking</i>	
De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan.	

4. Bewoners Zevenheuvelenweg, Groesbeek	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
Indiener vindt het in hoofdlijnen een goed plan, passend in de gemeente en de wijk. Toch hebben ze als directe burens een aantal opmerkingen.	
Indiener vraagt zich af of het vanwege het straatbeeld mogelijk is om aan de Zevenheuvelenweg de vrijstaande woning en de twee-onder-een-kap woning om te wisselen.	Het bestemmingsplan biedt ruimte voor drie woningen aan de Zevenheuvelenweg binnen het bouwvlak. Deze woningen mogen gebouwd worden in de typologie vrijstaand of twee-onder-een-kap. Het bestemmingsplan biedt dus ruimte voor de variant zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan, maar ook voor de variant zoals de indiener van de zienswijze voorstelt. Ook een invulling met drie vrijstaande woningen is mogelijk. Het beeldkwaliteitsplan stelt als eis onder punt 1 (Situering) dat er een representatieve gevel op de hoek van de ontsluitingsweg dient te worden gerealiseerd.
Indiener vraagt zich af of de woningen aan de Zevenheuvelenweg in bouwhoogte aan kunnen sluiten op de bouwhoogte van de naastgelegen woningen aan nummer 14 en 18. Deze woningen liggen iets verder van de Zevenheuvelenweg af en liggen daardoor iets lager dan straatniveau.	De voorgevel van de nieuwe woningen ligt gelijk aan de gevel van het bestaande DAC-gebouw. Ook het peil is gelijk aan die van de bestaande bebouwing. Voor de woningen aan de Zevenheuvelenweg geldt dat de goothoogte maximaal 6 meter mag bedragen en de bouwhoogte maximaal 10 meter. De gemiddelde bestaande

	hoogte van het aan het gebouw grenzende terrein geldt als peil. Dit zijn gangbare hoogtes waardoor de nieuwbouw met toepassing van genoemde peilmaat aansluit op de bestaande bebouwde omgeving. Het verder naar achteren plaatsen van de woningen is geen wenselijk optie, omdat daarmee de woningen te ver op het kavel komen te staan en er beperkte achtertuinen ontstaan.
Indiener pleit voor een meer permanente erfafscheiding tussen de bestaande percelen en de nieuwe percelen.	We verwijzen voor dit punt naar de reactie op zienswijze 3.
<i>Verwerking</i>	
De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan.	

5. ARAG Rechtsbijstand (namens bewoner Majella State)	
<i>Zienswijze</i>	<i>Antwoord</i>
Indiener is van mening dat de bestaande verkeersintensiteit inzichtelijk gemaakt moet worden alvorens een vergelijking te maken met de nieuwe te verwachten situatie.	De gemeente is het hiermee eens. De onderbouwing wordt aangepast waarbij duidelijk zal worden aangegeven wat de consequentie is van de toename aan verkeer ten opzichte van de bestaande situatie. Zie hiervoor tevens de reactie op zienswijze 1 (bezwaar 1).
Indiener wil weten welke conclusie de gemeente verbindt aan uitkomst 6 bewegingen per 100 m2 en hoe zij komt tot de uitspraak dat de toename gering zal zijn.	Er is een nieuwe onderbouwing opgesteld die beter weergeeft wat de toename is.
Indiener wil weten hoeveel verkeer de wegen in de directe omgeving kunnen verwerken, met name de Händelstraat	Zie beantwoording zienswijze 1.

Er wordt een alternatief aangedragen om het plangebied via de Händelstraat naar de Molenweg te ontsluiten.	Zoals aangegeven in de beantwoording van zienswijze 1 kan de Händelstraat de toename aan verkeersbewegingen goed verwerken. Het aansluiten van de nieuwbouw op de Molenweg is een forse en kostbare verkeerskundige ingreep. Een ontsluiting via de Händelstraat direct naar de Molenweg is om verkeerskundige redenen niet wenselijk; er ontstaat in dat geval een kruising van de Molenweg, Van Nispenstraat, in combinatie met fietsverkeer over de Molenweg en een bestaand zebrapad. De verkeerskundige wijzigingen die benodigd zijn om hier een geschikte kruising te maken zijn een forse ingreep die de doorstroming op de Molenweg meer beperkt dan de huidige situatie doet. Ook zal de potentiële verkeersonveiligheid met het voorstel uit de zienswijze toenemen omdat er meer conflictkansen zijn.
<i>Verwerking</i>	
De zienswijze leidt tot een aanpassing van de toelichting en verbeelding van het bestemmingsplan. De toelichting wordt voorzien van een uitgebreidere verkeerskundige onderbouwing ten aanzien van de ontsluiting op de Händelstraat. Daarnaast wordt de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' ter plekke van de aansluiting op de Händelstraat verlegd zodat een haakse, separate inritconstructie kan worden gerealiseerd.	

Conclusie

Op grond van de ingediende zienswijzen wordt voorgesteld het bestemmingsplan op de volgende punten aan te passen:

Aanpassing	Onderdeel van het bestemmingsplan
Toelichting	
- Aanpassing paragraaf 5.3.1 Verkeer en Parkeren	
Regels	<i>Artikelnr.</i>
Verbeelding	
- De bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' ter plekke van de aansluiting op de Händelstraat is verlegd in oostelijke richting zodat een haakse, separate aansluiting op de Händelstraat gerealiseerd kan worden.	