

Zienswijzennota bestemmingsplan Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)

8 oktober 2019



Zienswijzennota

**Bestemmingsplan
Beltrum, Dorp 2011,
herziening 2019-1 (Haarstraat 1)**

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Algemene toelichting ontwerpbestemmingsplan
3. Vervolg procedure
4. Overzicht indieners zienswijzen (*niet in digitale versie*)
5. Samenvatting en beoordeling zienswijzen per indiener
6. Integrale weergave ingediende zienswijzen

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1) heeft van 3 juli tot en met 13 augustus 2019 ter inzage gelegen. De gemeente heeft gedurende de periode van terinzagelegging drie schriftelijke zienswijzen ontvangen.

Deze zienswijzennota geeft een overzicht van de indieners van zienswijzen, de inhoud van de zienswijzen, de beoordeling ervan en de eventueel daaruit voortvloeiende aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan.

2. Algemene toelichting ontwerpbestemmingsplan

Aan de westzijde van Beltrum staat aan de Haarstraat 1 een voormalig schoolgebouw van de Jenaplanschool. In het kader van een CPO project is het voornemen om op deze locatie acht levensloopbestendige seniorenwoningen te ontwikkelen. De bestaande bebouwing wordt hiervoor gesloopt.

De percelen zijn nu nog bestemd voor maatschappelijke voorzieningen in de vorm van educatieve voorzieningen, kinderdagopvang en buitenschoolse opvang. Het bestemmingsplan moet worden herzien, om de bouw van de acht woningen mogelijk te maken.

Voor deze ontwikkeling heeft de gemeente het bestemmingsplan “Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)” gemaakt.

3. Vervolg procedure

Het bestemmingsplan “Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)” wordt door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld in de raadsvergadering van 12 november 2019.

Na de vaststelling wordt dit gepubliceerd. Gedurende een periode van zes weken kan dan iedere belanghebbende die een zienswijze heeft ingediend, beroep instellen bij de Raad van State. Tegen de gewijzigde onderdelen kan iedereen beroep instellen.

Na afloop van de zes weken treedt het bestemmingsplan in werking. Dit is echter niet het geval tegen die onderdelen waartegen een voorlopige voorziening wordt ingesteld. Deze treden eventueel pas in werking na uitspraak van de voorzieningenrechter of de Raad van State.

4. Overzicht indieners zienswijzen

5. Samenvatting en beoordeling zienswijzen per indiener

Indiener 1

Samenvatting zienswijze

Indieneren hebben tegen het voorontwerpbestemmingsplan een vergelijkbare inspraakreactie ingediend. Zij maken vooral bezwaar vanwege de veiligheid in de Haarstraat en de afname van parkeermogelijkheden. Met een gesprek met indiener, voorafgaand aan het ontwerp, hebben wij getracht onze keuzes uit te leggen en toe te lichten. Indieneren blijven bij hun standpunt en hebben derhalve deze zienswijze ingediend.

- 1.1. Voor de nieuwe woningen moet voor parkeren niet uitgegaan worden van 'woningen voor ouderen'. De woningen kunnen op termijn bewoond worden door iedereen, dus ook gezinnen.
- 1.2. Vanwege gebrek aan parkeermogelijkheden in de Haarstraat, wordt door bewoners en bezoekers van de huisartsenpraktijk veel geparkeerd bij Dacapo. Dit terrein kan voor eigen gebruik worden afgesloten.
- 1.3. Grote (vracht)auto's, waaronder bezorgdiensten, kunnen moeilijk keren aan het eind van de toegangsweg. Gevolg is parkeren aan de Haarstraat. Ook de toekomstige bewoners zullen minder snel op het nieuwe terrein parkeren.
- 1.4. Huisnummering van de woningen aan de Haarstraat leidt tot extra parkeerlast aan die Haarstraat.
- 1.5. Door de aanwezigheid van de huisartsenpraktijk met apotheek is het aantal bezoekers aanzienlijk. Het aantal parkeerplaatsen is hier niet op berekend.
- 1.6. Haakse parkeerplaatsen kunnen leiden tot gevaarlijke situaties met ongevallen tot gevolg. Zeker voor de groep mensen die regelmatig de huisartsenpraktijk bezoekt. Bij langspaarkeerplaatsen is dit probleem kleiner.
- 1.7. Het uitrijdende verkeer van de toegangsweg heeft meer aandacht nodig om de Haarstraat in te rijden. In de Haarstraat wordt (te) hard gereden.
- 1.8. Indiener vindt een ontsluiting van de nieuwe woningen op de Heelweg een beter alternatief.

Beoordeling zienswijze

- 1.1. Voor dit project zijn de parkeernormen van Berkelland gebruikt. Vastgesteld door de gemeenteraad. Deze zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen en tevens opgenomen in het bestemmingsplan. Hierbij wordt geen verschil gemaakt naar de leeftijd van de bewoner(s) van de woningen, maar van het type woning. Voor dit plan gelden de normen voor rij-/hoekwoningen. Voor elke woning wordt 1,5 parkeerplaats aangelegd.
- 1.2. Het terrein van Dacapo kan inderdaad worden afgesloten. Wij hebben niet de indruk dat dit ook gaat gebeuren. Bovendien wordt een groot deel van eventuele parkeeroverlast veroorzaakt door de bezoeken aan de praktijk en apotheek, en niet door de toevoeging van deze acht woningen. Op de school werkten immers ook medewerkers die de auto in de buurt parkeerden. De school zelf heeft/had geen parkeerplaatsen.
- 1.3. Deze aanname is niet gebaseerd op valide argumenten. Bovendien worden de woningen genummerd aan de Heelweg. Hier bevindt zich namelijk de voordeur.
- 1.4. De woningen krijgen de voordeur aan de Heelweg. Gebruikelijk is dan ook om de adressen en huisnummers aan de Heelweg te geven. Wij verwachten niet dat de gevreesde parkeeroverlast gaat ontstaan.
- 1.5. Een eventueel nu al aanwezig tekort aan parkeerplaatsen wordt vooral veroorzaakt door de praktijk en apotheek. Op het eigen terrein zijn geen parkeerplaatsen beschikbaar. Binnen het dorp Beltrum worden ook veel bezoeken per fiets of lopend gedaan. Waarnemingen ter plaatse geven niet aan, dat er van ernstige parkeerproblemen sprake is. Ook hebben ons geen andere berichten hierover bereikt. De

toevoegingen van 8 woningen, met ook nog eens eigen parkeerplaatsen, zal hier niet of nauwelijks aan bijdragen.

- 1.6. Een auto haaks in een parkeervak zetten is onderdeel van de rijvaardigheid van de bestuurder. Ons is niet gebleken dat haakse parkeerplaatsen onveiliger zijn dan langsparkerplaatsen. Bij langsparkerplaatsen moet rekening worden gehouden met passerend verkeer. Bij het wegrijden met een geparkeerde auto moet altijd rekening worden gehouden met het overige verkeer. Zowel bij langs- als bij haaksparkeren.
- 1.7. Deelnemen aan het verkeer vraagt om aandacht. De ontsluitingsweg is niet anders dan elke andere aansluiting/uitrit. De Haarstraat is een 30 km/uur weg. Wij hebben geen signalen dat er overmatig vaak te hard wordt gereden. De weg is gemaakt als een 30 km/uur weg. Wat betekent, dat de weg ook niet uitnodigt om veel harder te rijden dan die 30 km/uur. Uitzonderingen zijn er helaas altijd, en vaak zijn dit personen die de verkeerssituatie goed kennen. Bewoners dus.
- 1.8. Een ontsluiting op de Heelweg is zeker in het voortraject een overweging geweest. Dit is uitvoerig onderzocht, en bleek niet goed mogelijk. Langs de Heelweg staat een karakteristieke bomenrij, die wij niet willen opofferen. Dit markeert ook de karakteristieke entree van Beltrum aan de Heelweg. Het behoud van deze bomenrij is een belangrijke voorwaarde bij de ontwikkeling van dit bouwplan.

Aanpassing ontwerpbestemmingsplan:

Nee.

Indieners 2

Samenvatting zienswijze

Indieners hebben tegen het voorontwerpbestemmingsplan een vergelijkbare inspraakreactie ingediend. Zij maken vooral bezwaar tegen het verlies aan uitzicht vanuit hun woning en het kwijt raken van de vrije ligging.

- 2.1. Indieners raken vrije ligging en uitzicht kwijt door de bouw van acht woningen van 7 meter hoog. Het bouwoppervlakte van de acht woningen is groter en hoger dan de voormalige school. Indieners komen door dit plan volledig tussen de bebouwing te zitten.
- 2.2. De woningen zijn een verkapte uitbreiding van het 'normale' woningaanbod. Op de woningmarkt zijn ze ongeschikt voor de gemiddelde senioren (die iets kleiner willen gaan wonen).
- 2.3. De aanleg van een geluidscherm belemmert het uitzicht ernstig. Onduidelijk is de exacte plaats en hoogte. Hoe hoog en lang wordt het scherm. Wie onderhoud het groen.
- 2.4. Is een geluidscherm op die plek wel noodzakelijk, en verlies daarbij de praktijk ook niet uit het oog. Er zijn verder meerdere parkeerplaatsen zonder geluidscherm. Voorstel is om geluidscherm achterwege te laten.
- 2.5. De ontsluitingsweg achterlangs de nieuwe woningen tast de verkeersveiligheid aan en er vervallen parkeerplaatsen.
- 2.6. De globale uitleg dat de uitrit aan de landelijke richtlijnen voldoet en de parkeerplaatsen worden gecompenseerd is onvoldoende.
- 2.7. De uitrit aan de Haarstraat is niet de juiste oplossing en tast de verkeersveiligheid aan. Er zijn veel verkeersbewegingen, veelal ouderen, bij een onoverzichtelijke bocht en er is te weinig overzicht. Grotere auto's (bezorgdiensten) kunnen moeilijk keren in/op de ontsluitingsweg. De verkeersveiligheid is niet gewaarborgd.
- 2.8. Indiener vind een ontsluiting op de Heelweg beter.

Beoordeling zienswijze

- 2.1. In onze beoordeling van de inspraakreactie hebben wij hier al uitgebreid op gereageerd. De voorgestelde bebouwde oppervlakte is vergelijkbaar met het huidige. Ook lag het bouwvlak van de school (met ruimte om nog uit te breiden in

noordelijke richting) vrijwel op het nu voorgestelde bouwvlak. Enig verschil is dat de goot- en bouwhoogtes voor het voorgestelde bouwvlak nu lager zijn dan het geldende. Dat indieners vooral het bestaande fysieke beeld beoordelen, en zich hier niet in kunnen vinden is jammer. Bovendien is een vrije ligging en uitzicht geen blijvend recht. Zeker niet als dit over het eigendom van derden gaat.

- 2.2. Het initiatief voor dit plan is genomen door een groep van acht oudere stellen. Allen boven de pensioengerechtigde leeftijd. Zij hebben hun wensen op papier gezet, en daar is dit bouwplan uitgekomen. Woonwensen zijn niet voor iedereen hetzelfde. Toch menen wij door het initiatief bij de gebruikers zelf neer te leggen, er een woningtype ontstaat waar de betreffende doelgroep ook behoefte aan heeft. Hoe woonwensen in de toekomst veranderen hebben wij nu geen invloed op.
- 2.3. Het geluidsschermbord wordt geplaatst binnen de op de kaart (verbeelding) aangegeven aanduiding Deze is al zeer nauwkeurig. Het scherm wordt 2,5 meter hoog. De precieze vormgeving wordt later uitgewerkt. Het eventuele onderhoud ligt bij de gemeente. Het bestemmingsplan legt nu alleen vast dat er een scherm moet komen, waar en hoe hoog.
Het kan zijn dat het scherm belemmering van het zicht geeft. Echter, de mogelijke aanplant van bijvoorbeeld een coniferen- of beukenhaag op dezelfde plek zou dit ook doen. Hier is geen vergunning of toestemming van omwonenden voor nodig. Het te realiseren scherm wordt bovendien groen ingekleed.
- 2.4. Voor de bouw van nieuwe woningen is het noodzakelijk dat een goed woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd. Een van de aspecten hiervoor is geluidhinder. Met een akoestisch onderzoek kan dit aangetoond worden. De wetgeving geeft ons richtlijnen hoe een dergelijk onderzoek moet worden uitgevoerd. Het onderzoek van Sain Milieuadvies voldoet hier aan. Zo mag de gevelbelasting (geluid op een gevel) niet meer zijn dan 48 dB. Op de gevels van enkele nieuwe woningen is berekend dat dit net iets meer is. Door het plaatsen van het scherm kan aan de normen worden voldaan. Het achterwege laten van het scherm is uiteraard onderzocht, maar niet mogelijk om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.
- 2.5. De aansluiting op de Haarweg van de ontsluitingsweg van de acht woningen, en de bijbehorende voertuigbewegingen, zorgen niet voor een sterk gewijzigde verkeerssituatie. De aansluiting voldoet aan de landelijke richtlijnen. Het zorgt niet voor een verhoogde verkeersonveilige situatie. De Haarstraat is bovendien een 30 km/uur weg. De vormgeving is hier aangepast aan de gebruikers. Het aantal parkeerplaatsen na realisering is 1 meer dan nu. Er vervallen qua aantal dus geen parkeerplekken.
- 2.6. Een uitgewerkte tekening van de nieuwe aansluiting op de Haarweg met parkeerplaatsen is nu nog niet gereed. Dit volgt pas nadat de woningen gerealiseerd zijn. Wij zijn als overheid gebonden aan wettelijke voorschriften voor de uitvoering van het openbaar gebied. Dat dit voor indieners onvoldoende is en er schijnbaar ook geen vertrouwen hiervoor is, vinden wij jammer.
- 2.7. De Haarstraat en omliggende wegen zijn een 30 km/uur gebied. Het verkeer past zich hier aan, aan de verschillende gebruikers. De ontsluiting van de extra acht woningen zorgt niet voor een veel grotere onveiligheid. Juist de aanwezigheid van meerdere contactpunten zorgt ervoor dat bestuurders allerter zijn en hun snelheid daar (meestal) op aanpassen. Zie ook onze reactie onder 1.3 en 1.7.
- 2.8. Zie onze reactie onder 1.8.

Aanpassing ontwerpbestemmingsplan:

Nee.

Indiener 3

Samenvatting zienswijze

Indiener heeft tegen het voorontwerpbestemmingsplan een vergelijkbare inspraakreactie ingediend. Zij maakt vooral bezwaar tegen het verlies aan uitzicht vanuit haar woning en raakt de vrije ligging kwijt.

- 3.1. De woning is gekocht vanwege de fraaie ligging en het open uitzicht richting de Heelweg. Door de bouw van de acht woningen verdwijnt dit.
- 3.2. De huidige bebouwing is kleiner dan de bouw met acht woningen. Ook de bouwhoogte van 7 meter is een stuk hoger als de bebouwing van de school.
- 3.3. Door de huidige opzet kan de woning in de toekomst aan een ieder worden verkocht. Er is geen ondergrens gesteld qua leeftijd. In de toekomst kunnen ook gezinnen in deze woningen gaan wonen.
- 3.4. In de woningen zijn ook vrije beroepen toegestaan. Deze leeftijdsgroep doet dit niet.
- 3.5. In de Haarstraat en omgeving zijn veel vervoersbewegingen. Hier is geen onderbouw van gegeven. Vooral de huisartsenpraktijk genereert veel voertuigbewegingen. Dit zijn ook vaker ouderen en hulpbehoevenden.
- 3.6. De bezorgdiensten zijn niet meegenomen in de voertuigbewegingen en de mogelijke vestiging van vrije beroepen.
- 3.7. Bij verkoop kunnen gezinnen de woningen bewonen met een hoger autobezit, waardoor meer parkeerruimte gevraagd wordt. Dacapo kan het parkeerterrein afsluiten, waardoor het parkeerprobleem groter wordt. Verplichting tot parkeren op eigen terrein, ook bij meerdere auto's.
- 3.8. De straat wordt veel gebruikt. Van fietsende kinderen tot ouderen. De verkeerssituatie wordt door de ontsluitingsweg nog onoverzichtelijker met alle gevolgen van dien. Dit is een zeer onwenselijke en gevaarlijke situatie. Er is geen rapport van Veilig Verkeer Nederland over de huidige situatie en de mogelijke toekomstige gevolgen.
- 3.9. Er is niet nagedacht over de gevolgen van de uitrit op de Haarstraat en de gevolgen daarvan.
- 3.10. Voorstel is om de uitrit te verplaatsen naar de Heelweg en minder woningen te bouwen.
- 3.11. Waarom zijn de huidige woningen niet meegenomen in de meting. De kans dat de geluidsbelasting straks hoger is, is aannemelijk.
- 3.12. Hoe noodzakelijk is het geluidscherm en wie doet het onderhoud

Beoordeling zienswijze

- 3.1. De woning van indiener ligt aan de oostzijde van de Haarstraat. Dit is in de kom van Beltrum, en niet aan de rand. Tussen de woning en het buitengebied (de Heelweg) liggen het muziekgebouw en de voormalige school. Ook staan in dit tussenliggende gebied meerdere bomen en struiken. Het genoemde "vrije uitzicht" gaat over gronden van andere eigenaren. Een recht om dit open te houden bestaat niet. Bovendien laat het nu geldende bestemmingsplan meer en hogere bebouwing toe dan op dit moment is uitgevoerd.
- 3.2. Zoals in onze beoordeling op de ingediende inspraakreactie en onder punt 2.1 is beschreven, is de nieuwe bebouwde oppervlakte vergelijkbaar met het huidige. Zie ook onze reactie onder 2.1.
- 3.3. In een bestemmingsplan kunnen geen voorwaarden worden opgenomen over de leeftijd van bewoners. Dit willen wij ook niet. Met de maximale begrenzing van de goothoogte (3 meter) en nokhoogte (7 meter) is een hele ruime woning niet mogelijk. Dit type woningen is dan ook uitermate geschikt voor senioren, zeker aangezien er een slaapkamer op de begane grond wordt gerealiseerd.
- 3.4. Voor (vrijwel) elke woning in Berkelland geldt dat een vrij beroep aan huis onder voorwaarden mogelijk is. Er is geen noodzaak om dat voor deze woningen specifiek uit te sluiten.
- 3.5. Dat er in de Haarstraat veel verkeer is, lezen wij in de ingediende zienswijzen. Dat dit mede veroorzaakt wordt door de huisartsenpraktijk en apotheek lezen wij hier ook in. De bouw van de acht seniorenwoningen zorgt echter niet voor een dermate verhoging van deze intensiteiten dat bijzondere maatregelen aan de vormgeving van de Haarstraat gedaan moeten worden. Ons zijn geen andere berichten bekend,

- dat de Haarstraat een knelpunt is voor wat betreft de hoeveelheid te verwerken verkeersbewegingen.
- 3.6. In de opgenomen kerncijfers (zie pagina 45 van de bestemmingsplantoelichting) zijn deze gegevens wel degelijk een onderdeel. Bovendien worden de woningen genummerd aan de Heelweg (daar is ook de voordeur) en dus zullen bezorgdiensten vooral daar bezorgen.
 - 3.7. De hoeveelheid parkeerplaatsen die voor het plan (moeten) worden aangelegd zijn berekend op het type woning. Niet op de leeftijd van de bewoners. Hiervoor zijn landelijke richtlijnen en gelden onze parkeernormen. Deze zijn gehanteerd. Voor het mogelijk afsluiten van het parkeerterrein van Dacapo is onder 1.2 al gereageerd. Er worden voldoende parkeerplaatsen op het terrein van de voormalige school aangelegd. Een verplichting aan de bewoners om ook hier te parkeren is juridisch niet mogelijk.
 - 3.8. Onder 3.5 hebben wij hier al een reactie over gegeven. Het betreft een 30 km/uur gebied waarbij de verkeersdeelnemers rekening met elkaar dienen te houden. De aansluiting van de acht woningen met een inritconstructie zal de veiligheid in de Haarstraat niet nadelig beïnvloeden. Onze eigen verkeersdeskundigen hebben ruim voldoende kennis en ervaring om deze (nieuwe) situatie te beoordelen. Het staat indieners uiteraard vrij om de verkeerssituatie te laten beoordelen door een andere instantie, zoals Veilig Verkeer Nederland.
 - 3.9. Zie onze reactie onder 3.8.
 - 3.10. Voor de aansluiting op de Heelweg, zie onze reactie onder 1.8. Het aantal woningen is vastgesteld op acht. Dat aantal past goed op deze locatie, zowel ruimtelijk als stedenbouwkundig. Er is geen noodzaak om dat aantal te verlagen.
 - 3.11. Het akoestisch onderzoek is gedaan om te beoordelen of de omliggende bedrijven door de bouw van de woningen worden belemmerd, en of voor de nieuwe woningen een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Het is, vooral gezien de gemeten waarden, niet aannemelijk dat door dit bouwplan de gevelbelasting op de bestaande woningen toe neemt.
 - 3.12. Zie onze reactie onder 2.4.

**Aanpassing ontwerpbestemmingsplan:
Nee.**

6. Integrale weergave ingediende schriftelijke zienswijzen

Aan de Gemeenteraad van de Gemeente Berkelland.

Betreft: indienen zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)"

Beltrum, 6 augustus 2019,

Geachte raadsleden,

GEMEENTE BERKELLAND	
Ing.	08 AUG. 2019
grp	
type	liedme
zknr.	14.25

Wij willen met het indienen van deze zienswijze bezwaar maken tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Het nieuwe Jena'.

Wij ontvingen van de heer Nieuwenhuis een samenvatting en beoordeling op onze inspraakreactie van 9 mei jl. op het hieraan voorafgaande voorontwerpbestemmingsplan. In onze inspraakreactie maakten wij bezwaar tegen dit voorontwerpbestemmingsplan omwille van veiligheid in de Haarstraat, veiligheid van en hinder voor onze patiënten, en de afname van parkeermogelijkheden in de Haarstraat.

Tevens nodigden de heer Obdeijn, en de heer van Raan, ons uit voor een gesprek met als doel het toelichten van de gemaakte keuzes over een mogelijke invulling van het parkeren aan de Haarstraat.

Wij hebben voornamelijk bezwaren tegen het huidige plan vanwege de bedreiging van parkeermogelijkheden, het ontstaan van een onveilige verkeerssituatie in de Haarstraat, en de bedreiging van de veiligheid van onze patiënten en andere bezoekers van onze apotheek en huisartsenpraktijk.

Over de bedreiging van parkeermogelijkheden willen wij opmerken dat er voor de nieuwe woningen van uit zal moeten worden gegaan, dat er in de toekomst geen sprake meer zal zijn van 'bewoning door ouderen'. De woningen zijn koopwoningen, en kunnen aan eenieder worden verkocht. Het ligt dan ook voor de hand dat toekomstige bewoners meer auto's per woning dan ouderen zullen hebben dan waar van uit is gegaan bij het ontwerp. Bewoners kunnen ook niet worden gehouden een van hun auto's op eigen terrein te parkeren, en zullen eerder gebruik maken van parkeermogelijkheden in de Haarstraat.

Omdat er nu al een gebrek is aan parkeermogelijkheden in de Haarstraat, wordt door bewoners en ook door bezoekers aan onze praktijk, veel gebruik gemaakt van het parkeerterrein van Dacapo. Dit is echter een privéterrein, en kan door Dacapo voor eigen gebruik worden afgesloten.

De getekende parkeervoorziening naar de nieuwe woningen is geschikt voor 5 personenauto's en is gelegen aan het eind van een 70 meter lange toegangsweg vanaf de Haarstraat. Hier is geen ruimte voor keren voor groter dan gemiddelde auto's, denk aan bezorgdiensten als TNT, UPS en DHL, en zeker niet wanneer alle 5 parkeerplaatsen vol zijn. Hier aangekomen met de auto, rest dus niets anders dan achteruitrijdend het terrein weer te verlaten richting de Haarstraat. Elke volgende keer dat dezelfde bestuurder bij deze woningen moet zijn, zal hij/zij met grote waarschijnlijkheid gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de Haarstraat.

Dit geldt zeker ook voor toekomstige bewoners: zij zullen eerder gebruik maken van parkeerplaatsen aan de Haarstraat, dan op zoek gaan naar een parkeerplaats aan het eind van deze toegangsweg.

Tijdens het gesprek op 11 juli heb ik gevraagd naar de nummering van de woningen: krijgen de woningen een nummer aan de Haarstraat of aan de Heelweg? Wanneer de woningen een nummer krijgen aan de Haarstraat, zullen bezorgdiensten als pakjesdiensten, maar ook wijkhulpen en andere bezoekers, gebruik maken van parkeerhavens aan de Haarstraat. Bij huisnummering aan de Heelweg worden zij naar de Heelweg gestuurd en zullen zij indien de toegang vanaf de Heelweg is wél parkeren op de beoogde parkeerplaats naast de nieuw te bouwen woningen.

Betreffende de verkeersveiligheid willen wij opmerken dat wij een grote huisartsenpraktijk hebben, waar niet alleen de huisarts, maar ook 4 praktijk-ondersteuners spreekuur doen. Tevens heeft onze praktijk een apotheek, wat tot zeker zoveel bezoekers en daarmee verkeersbewegingen leidt als de huisartsenpraktijk zelf.

Tijdens het gesprek op 11 juli, is gebleken dat de verkeerskundige een veronderstelling had van 2.500 bezoekers in onze praktijk per jaar, en dat het wel mee zou vallen met parkeerbehoefte en drukte in de Haarstraat. De werkelijkheid is echter dat het er een veelvoud hiervan zijn! Het aantal bezoekers op de verschillende spreekuren in de praktijk is 18.000 per jaar, en in de apotheek worden jaarlijks ruim 33.000 verstrekkingen door patiënten afgehaald. Wanneer het slecht weer is komen de meeste mensen met de auto.

De bezoekers zijn veelal ouderen, en mensen die minder goed ter been zijn. Zij zijn vaak afhankelijk van rollator of rolstoel, steken over van de parkeerplaats naar de praktijk en vice versa. Door de positie van de voorgenomen haakse parkeerplaatsen op de plaats van de huidige langs de weg gesitueerde parkeerplaatsen, zullen mensen achteruit moeten steken om weer weg te kunnen rijden. Dit kan zeker tot gevaarlijke situaties leiden met persoonlijke ongevallen tot gevolg.

Haaks parkeren is voor deze groep ook veel lastiger met in- en uitstappen dan langsparkeren omdat er een auto naast staat. Bij langsparkeren is dat geen probleem.

Gevaarlijke situaties zullen ook ontstaan doordat het uitrijdende verkeer van de nieuwe woningen, meer aandacht nodig zal hebben voor verkeer dat schuin rechts achter hen de Haarstraat in rijdt (soms met hoge snelheid), dan voor het verkeer wat voor hen van links komt, en waaraan zij ook voorrang moeten verlenen. Dat in dit gedeelte van de Haarstraat met een onoverzichtelijk bocht met hoge snelheid gereden wordt, blijkt uit de gegevens van de verkeerskundige: de V85 bedraagt 30-31 km per uur!

Gevaarlijke situaties zullen eveneens ontstaan doordat bestemmingsverkeer naar de nieuwe woningen, groter dan een gewone personenauto, zoals bezorgdiensten van TNT, UPS e.d., alleen maar achteruit kunnen rijden de Haarstraat op om dit gebied weer te verlaten. Het hoeft geen betoog wat dit voor de veiligheid in de geplande situatie zal betekenen!

Het is niet aan ons om een wijziging voor het voorliggende ontwerp aan te dragen. Wij zouden dezelfde bezwaren hebben wanneer er geen wijzigingen mogelijk zouden zijn maar wij denken wel mee en willen daarom opmerken dat er een beter alternatief is. Dit wanneer ook in aanmerking is genomen dat;

- De 30 km zone op de Heelweg wordt uitgebreid ten gevolge van het verschuiven van de komgrens om naar aanleiding van het akoestisch onderzoek van begin dit jaar de woningbouw op het huidige Jenaplanschool terrein überhaupt mogelijk te maken,
- De toepassing van de aanleg van de toegangsweg tot de nieuwe woningen indien vanaf de Heelweg uitgevoerd, binnen de 30 km zone van Beltrum komt,
- Vanaf de genoemde toegangsweg vanaf de Heelweg in tegenstelling tot een toegangsweg vanaf de Haarstraat, perfect uitzicht is over het verkeer van beide kanten,
- Voor de uitvoering van de toegangsweg vanaf de Haarstraat bovendien het laten vervallen van 5 recent aangelegde, langs de weg gelegen parkeerplaatsen aan de Haarstraat, het laten vervallen van 35 meter recent aangelegd trottoir aan de Haarstraat, het opofferen van een 70 meter lange, 50 jaar oude beukenhaag aan de Haarstraat noodzakelijk is:
- Het aanleggen van een aantal haakse insteekhavens aan de Haarstraat met als gevolg het ontstaan van een onveilige parkeersituatie voor bezoekers van de huisartsenpraktijk en alle andere weggebruikers, waaronder veel schoolgaande kinderen
- Het aansluiten van de toegangsweg naar de nieuwe woningen vlak achter de bocht in de Haarstraat leidt tot onveilige verkeerssituaties,
- Het aanleggen van haakse parkeerhavens aan de Haarstraat moet gebeuren in een terrein wat nu bestemming groen heeft.
- Het aanleggen van 30 meter nieuw trottoir nodig is
- Het aanleggen van nieuwe beplanting rondom de haakse insteekhavens aan de Haarstraat nodig is

Dit alternatief is het aanleggen van de toegangsweg vanaf de Heelweg. Hiervoor zien wij, naast dat alle genoemde bezwaren hierboven komen te vervallen, alleen maar voordelen:

Korte toegangsweg tot de parkeerplaats: bezoekers of bewoners kunnen gelijk zien of er plaats is om te parkeren.

Voor bezoekers is gelijk duidelijk wat de voorkant en de achterkant van de huizen is, en waar de brievenbussen zich bevinden. Dit is niet alleen praktisch voor bezorgdiensten met grote bussen, maar ook zeer praktisch voor hulpdiensten als ambulance en huisartsenpost, die anders gaan zoeken.

Het kan nog beter worden wanneer het gebied van de 5 getekende parkeerhavens naast kavel 1, wordt uitgebreid tot een pleintje, wat aansluit op de grens van het terrein. Op dit pleintje zijn dan ook verkeersbewegingen beter mogelijk.

Zowel het antwoord op onze inspraakreactie, als wel de uitkomsten van het gesprek met de heren Obdeijn en van Raan hebben het voor ons nog duidelijker gemaakt dat in de aanloop naar het voorontwerpbestemmingsplan, beslissingen zijn genomen op grond van feiten die in de periode hierna zijn achterhaald. Ik doel hiermee op het wijzigen van de komgrens naar aanleiding van het (extra) akoestisch onderzoek in het begin van dit jaar.

Naast alle genoemde afwegingen en het gegeven dat vooraf geen kennis aanwezig was over de drukte van het aantal verkeersbewegingen bij de huisartsenpraktijk (10-20-voudig van wat verondersteld), en gezien het feit dat door het verschuiven van de bebouwde kom grens welk gegeven recent is bekend geworden en daarmee de 30 km zone richting Borculo, de alternatieve toegangsweg vanaf de Heelweg tot de woningen als veiliger beschouwd moet worden voor zowel het wegverkeer als de bezoekers van de huisartsenpraktijk dan een toegangsweg vanaf de Haarstraat, verzoeken wij u het ontwerpbestemmingsplan te heroverwegen.

Graag zien wij uw reactie tegemoet,

Met vriendelijke groet,

Aan de burgemeester en wethouders van Berkelland
Postbus 200
7270 HA Borculo

Beltrum, 9 augustus 2019

Onderwerp: Indienen zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)"

GEMEENTE BERKELLAND	
Ing.	09 AUG. 2019
gro type	11.21 uur
zknr.	7000000

Geacht college,

Van de heer Nieuwenhuis ontvingen wij een samenvatting en beoordeling op onze ingediende zienswijze op het voorontwerpbestemmingsplan "Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)".

De beoordeling van de heer Nieuwenhuis geeft ons geen bevredigende antwoorden op onze ingediende zienswijze en roepen zelfs nieuwe vragen op. Graag willen we dit hieronder uitleggen en daarbij onze zienswijze nogmaals onder uw aandacht brengen.

In onze eerder ingediende zienswijze geven we aan dat door de bouw van 8 woningen van 7 meter hoog, wij onze vrije ligging en uitzicht kwijt zijn, welke zeer bepalende factoren waren tijdens de aanschaf van de woning in 2006 en nog steeds door ons zo ervaren worden. Vooral omdat het bouwoppervlak van de 8 woningen groter is en de bouwhoogte hoger dan de bestaande bebouwing van de school.

In de beoordeling van de heer Nieuwenhuis wordt alleen gesproken over de vierkante meters van het bouwoppervlak. Dit is voor ons niet heel relevant, in die zin dat het ons met name gaat om de verdeling van het bouwoppervlak, waardoor wij onze vrije ligging en uitzicht kwijtraken. Door de bouw van 8 woningen op een rij komen wij volledig tussen de bebouwing te zitten, daar waar we nu nog een vrije ligging en uitzicht op het buitengebied hebben.

Daarnaast wordt in de beoordeling gesproken over voldoende licht en lucht door de lagere aanbouwen tussen de woningen, waardoor het geheel minder als een massief blok zal worden beleefd. Dit is op ons niet van toepassing, aangezien wij schuin op de woningen kijken, waardoor wel degelijk van een massief blok gesproken moet worden.

Bovendien wordt in de beoordeling een opmerkelijk verschil in terminologie gebruikt. In het ontwerpbestemmingsplan wordt alleen maar gesproken over 'seniorenwoningen' of 'relatief kleine, levensloopbestendige woningen voor senioren'. Naar ons idee is het hele ontwerpbestemmingsplan met de bouw van 8 seniorenwoningen daar ook op gestoeld: een verbetering van de kwalitatieve woonbehoefte, bedoeld om de doorstroming naar passende woningen op gang te brengen. Terwijl de heer Nieuwenhuis gebruikt maakt van de termen 'levensloopbestendige woningen die uitermate geschikt zijn voor senioren' en 'Er wordt geen voorwaarde opgenomen voor de leeftijd van toekomstige bewoners c.q. eigenaren. Die is er op dit moment ook niet'.

Dan vragen we ons serieus af of de bouw van deze 8 woningen niet deels een verkapt uitbreiding van het 'normale' woningaanbod is. Gezien de grootte, hoogte en prijs (?) van deze 8 woningen, mag je naar ons idee gerust stellen dat deze woningen straks op de huizenmarkt ongeschikt zijn voor de gemiddelde senioren (die iets kleiner willen gaan wonen voor een redelijke prijs?), maar wel geschikt zijn voor gezinnen.

Waarom kunnen hier dan niet relatief kleine seniorenwoningen gebouwd worden zoals aangegeven en bedoeld in het bestemmingsplan? Hiermee kan onze vrije ligging en uitzicht behouden blijven.

In onze eerder ingediende zienswijze geven wij tevens aan dat het aanleggen van een geluidsscherm ons uitzicht ernstig belemmert en aantast. Hoewel het geluidsscherm niet genoemd is in het voorontwerpbestemmingsplan, is het wel genoemd op de voorlichtingsavond van de bewoners.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt nu wel gesproken over een geluidsscherm (met groen aangekleed) van maximaal 2,5 meter hoogte langs de west- en (een deel van) de zuidzijde van het parkeerterrein van het muziekgebouw.

In de beoordeling van de heer Nieuwenhuis staat echter aangegeven dat de exacte plaats en hoogte van het geluidsscherm nog bepaald moet worden.

Deze onduidelijkheid baart ons ernstig zorgen. Hoe hoog en lang wordt nu het geluidsscherm? Hoe wordt het groen tegen het geluidsscherm onderhouden, aangezien dit direct grenst aan het privéterrein van de muziekvereniging?

Het geluidsscherm is nodig voor het beperken van het maximale geluidniveau vanwege activiteiten op het parkeerterrein. Als naaste bewoners kunnen wij U meedelen dat het geluidniveau op de parkeerplaats zeker niet de grootste 'geluidshinder' geeft. Aangezien wij op dezelfde afstand van de parkeerplaats wonen en dezelfde 'geluidshinder' ondervinden als de mogelijke toekomstige bewoners, hebben wij ernstige twijfels bij het praktische nut en voordeel van een geluidsscherm op die plek. We snappen dat de (waarschijnlijk onder ideale omstandigheden) gedane geluidmeting dit voorschrijft, maar dat de praktijk hierbij niet uit het oog moet worden verloren!!

Bovendien zijn er legio voorbeelden van parkeerplaatsen met aangrenzende woningen waar ook geen geluidsscherm geplaatst is. Als voorbeeld noemen we de parkeergelegenheid in de directe omgeving van de Haarstraat 10-12 en de aanleunwoningen van de Hassinkhof.

Naar aanleiding van bovenstaande willen wij voorstellen het geluidsscherm achterwege te laten en niet te plaatsen.

In onze eerder ingediende zienswijze geven wij ook aan dat de ontsluiting van de weg achterlangs de 8 woningen aan de Haarstraat de verkeersveiligheid in dit gebied aantast en parkeerplaatsen vervallen.

In de beoordeling van de heer Nieuwenhuis wordt gesteld dat de ontsluiting wordt uitgevoerd als uitrit volgens de landelijke standaard en rekening wordt gehouden met het zicht op de uitrit. Parkeerplaatsen worden gecompenseerd door aanleggen van haakse parkeerplaatsen.

Deze globale uitleg geeft ons onvoldoende vertrouwen dat de oplossing toereikend wordt uitgevoerd en de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Er zijn een aantal argumenten waardoor de uitrit aan de Haarstraat en de haakse parkeerplaatsen niet de juiste oplossingen zijn en de verkeersveiligheid aantasten:

- Ter plaatse zijn veel verkeersbewegingen van bezoekers van en naar de huisartsenpraktijk.
- Bezoekers van de huisartsenpraktijk zijn veelal ouderen of mensen die minder goed ter been zijn.
- De ligging van de uitrit is direct na een flauwe, onoverzichtelijke bocht (waar soms ook met hoge snelheid gereden wordt) van rechts.
- Daarnaast dient het uitrijdende verkeer van de uitrit aan het verkeer van links voorrang te verlenen.
- Daarnaast rijden aan de linkerkzijde van de uitrit auto's uit de parkeerplaatsen achteruit de Haarstraat op.

- De parkeersituatie (achteruit de Haarstraat oprijden) en daarbij behorende gebrek aan overzicht brengen bezoekers van de huisartsenpraktijk en overige weggebruikers, waaronder veel schoolgaande kinderen, in gevaar.
- Bestemmingsverkeer met grotere vervoersmiddelen (zoals busjes van bezorgdiensten, etc.) dienen achteruitrijdend de Haarstraat in te rijden omdat geen mogelijkheid bestaat te keren op de weg achterlangs de woningen of de parkeerplaatsen aan het eind van die weg.

Samengevat ontbreekt op deze ligging elk overzicht en moeten ter plekke te veel bijzondere verkeersverrichtingen uitgevoerd worden (veelal door ouderen en mensen die minder goed ter been zijn), waardoor de verkeersveiligheid naar ons idee allesbehalve gewaarborgd kan worden.

Een betere oplossing zou zijn om de uitrit aan de Heelweg te realiseren. Door het verplaatsen van het bebouwde kom bord (wegens geluidsnormen) bestaat hier ook de mogelijkheid toe. Aan de Heelweg is het benodigde overzicht aanwezig en ter plaatse van de 5 aan te leggen parkeerplaatsen zou een pleintje gerealiseerd kunnen worden waar benodigde verkeersbewegingen (ook van grotere vervoersmiddelen) goed mogelijk zijn. Dit neemt de druk op de verkeersveiligheid in de Haarstraat weg!

Op basis van bovenstaande argumenten maken we bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan "Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)".

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken we u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan "Beltrum, Dorp 2011, herziening 2019-1 (Haarstraat 1)" gewijzigd vast te stellen, namelijk door de huidige bebouwing (bouwoppervlak, bouwvlakverdeling en bouwhoogte) van de Jenaplan school als uitgangspunt te nemen, relatief kleine seniorenwoningen te bouwen, geen geluidscherm te plaatsen en de ontsluiting van de weg achterlangs de woningen niet aan de Haarstraat maar aan de Heelweg te realiseren.

We gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groeten,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Berkelland
Postbus 200
7270 HA Borculo

Beltrum, 08-08-2019

GEMEENTE BERKELLAND	
Ing.	12 AUG. 2019 <i>ARZ.</i>
grp	
type	

Betreft: indienen zienswijze met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan "Beltrum, Dorp 2011. Haarstraat 1, Beltrum voor het oprichten van 8 woningen voor senioren
Geacht gemeenteraad,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de omgevingsvergunning voor het oprichten van 8 seniorenwoningen in het ontwerp bestemmingsplan "Beltrum, Dorp 2011" op perceel de voormalige Jenaplanschool, Haarstraat 1 te Beltrum.

Ik heb van dhr. Nieuwenhuis een samenvatting en beoordeling op de inspraakreacties Voorontwerpbestemmingsplan Beltrum ontvangen, die naar mijn gevoel onvoldoende /niet zijn beantwoord. Ze riepen alleen meer vragen op dan antwoorden die zijn gegeven.

Zoals al eerder aangegeven heb ik mijn woning gekocht niet alleen om de inhoud, maar ook zeker de fraaie ligging en daaraan gekoppeld het fraaie en open uitzicht richting de Heelweg. Door de bouw van de 8 woningen op het complex Jena plan school raak ik een van de grote pluspunten kwijt die de woning mij geeft. Als antwoord hierop wordt verder gegeven dat de woning momenteel niet aan het buitengebied grenst, en dat erfafscheidingen al eerder gebouwd hadden kunnen worden. De huidige situatie is dat ik de woning heb gekocht met **vrij uitzicht**. We spreken hier niet over iets wat er niet is, en wat door dhr. Nieuwenhuis gesuggereerd wordt als zijnde dat ik als burger genoeg moet nemen met obstakels.

Al eerder heb ik aangegeven het niet eens te zijn met de bouw van 8 woningen maar 6 woningen voldoende zijn op de **huidige** bebouwing zoals de huidige school heeft. Dhr. Nieuwenhuis geeft als antwoord dat de ontstane ruimte die vrijkomt door de sloop van de voormalige Jenaplanschool uitermate geschikt is voor 8 woningen. Tevens geeft hij aan dat de CPO-groep uit 8 initiatiefnemers bestaat, die graag zo spoedig mogelijk een andere woning willen. Dan zeg je eigenlijk; afhankelijk van de groep CPO-deelnemers gaan we woningen bouwen? Maar de huidige bebouwing is veel kleiner als de ruimte die de bouw van 8 woningen neemt. Dit spreek elkaar tegen, omdat er zeker niet wordt gesproken over de groenstrook die meegenomen is in de bebouwing. Daarnaast kan ik mij zeker niet vinden in de hoogte die wordt aangegeven van 7 meter, dit is namelijk een stuk hoger als de huidige bebouwing. De huidige locatie waar de school is gebouwd is al vanaf 1967 laagbouw. Gezichtsbepalend zou laagbouw een betere optie zijn, waardoor de woningen tevens een meer senioren / levensloopbestendige uitstraling krijgen. Ook toekomstgericht als de woningen weer in de verkoop komen, is duidelijk dat de woningen voor een bepaalde doelgroep geschikt zijn. Door de huidige opzet is het mogelijk dat de woning in de toekomst aan een ieder kan worden verkocht. Tevens merk ik op dat aan de huidige woningen geen ondergrens qua leeftijd wordt gesteld om in dit type woningen te gaan wonen. Uiteindelijk zal het zo zijn dat er in de toekomst gezinnen kunnen wonen. Daarnaast schrijft u nog dat er in de woningen zich "vrije beroepen" mogen vestigen, wat over het algemeen genomen niet door deze leeftijdsgroep wordt uitgevoerd.

Binnen de Haarstraat en omgeving zijn zeer veel verkeersbewegingen, van allerlei verkeersdeelnemers. Om deze allemaal op een juiste manier deel te laten nemen aan het verkeer is er geen onderbouwing van de hoeveelheid verkeersbewegingen in deze straat. Alleen al de huisartsenpraktijk zal zo rond de 50.000 bezoekers kennen op jaarbasis. De bezoekers van de huisartsenpraktijk, veelal ouderen, en patiënten die minder goed ter been zijn, en mogelijk afhankelijk van een rollator / rolstoel. Waarbij we verder nog niet spreken over alle andere gebruikers binnen deze straat. Daarnaast is er een berekening van het aantal bewegingen vanuit de nieuw te bouwen woningen, waar in 1^e instantie senioren gaan wonen, waarbij naar mijn idee niet is meegenomen dat er ook de bezorgdiensten gaan komen. Daarnaast schrijft u nog dat er in de woningen zich "vrije beroepen" mogen vestigen, die ook verkeersbewegingen met zich meebrengen.

En indien de huizen in de toekomst verkocht worden, er door de toekomstige bewoners, relatief vaak hebben zij een 2^e auto, geen verplichting bestaat te parkeren op eigen terrein / gebruik te maken van de carport. Officieel is namelijk het terrein van Dacapo privéterrein en zij stellen dit momenteel open. Mocht deze vereniging zich beroepen op afsluiten van het terrein voor alleen gebruikers van het DACAPO gebouw, is er geen ruimte om te parkeren. Hierdoor wordt de verkeerssituatie nog onduidelijker / gevaarlijker, mede door het feit dat er dan onvoldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Daarnaast is er nu al onvoldoende parkeerruimte aanwezig.

Vanuit de nieuwe positie die is voorgenomen om haakse parkeerplaatsen te maken zal dit tevens betekenen dat er mensen achteruit moeten rijden om weer op te doorgaande weg te komen. Daarnaast komt er verkeer vanuit Dorpstraat, Heelweg de straat inrijden die een haakse bocht doorrijden en waarachter straks de uitrit van de nieuwe woningen volgt, vlak daarachter de haakse parkeerplaatsen en daarop volgend de uitrit Dacapo, en uitgang Haarstraat vanuit de aanleunwoningen.

Dit alles binnen een straal van **minder** dan 100 meter.

Hier spreken we alleen al over veel verkeersdeelnemers, van zeer jeugdige fietsende schooldeelnemers tot de ouderen, die straks geen overzicht meer hebben over deze korte maar heftige verkeerssituatie, met alle mogelijke gevolgen van dien.

Tevens kan je stellen dat de verkeerssituatie niet is uitgewerkt volgens de nu al huidige situatie.

Alles samen genomen is dit een zéér onwenselijke en zéér gevaarlijke situatie, waarbij ik ook geen rapport heb kunnen vinden van Veilig Verkeer Nederland, over de huidige situatie en de mogelijke toekomstige gevolgen van het voorgenomen beleid.

Dit alles geeft aan dat er niet is nagedacht over wat de uitrit bij de woningen richting de Haarstraat voor consequenties heeft.

Ook de kosten die het met zich meebrengt om het parkeren te herinrichten, en verdwijnen van het groen zijn niet noodzakelijk.

Voorstel zou zijn; De uitrit verplaatsen naar de Heelweg, gaat gepaard met minder kosten, hierdoor ontstaat duidelijkheid wat de ingang is van de woningen, meer parkeerruimte creëren. Dit is mogelijk door minder woningen neer te zetten en deze ruimte gebruiken door mogelijkheden te scheppen voor grotere bezorgdiensten, hulpdiensten als brandweer en ambulance voertuigen.

Geen kosten voor herinrichting parkeerplekken en vervangen van het groen.

Mijn vraag in de vorige zienswijze; De geluidsmeting van muziekgebouw Dacapo, is met gesloten deuren geweest, maar heeft deze ook plaats gevonden met de deuren open? In warme zomers, gaan namelijk geregeld de deuren open, voor frisse lucht. Het antwoord wat ik hierop heb ontvangen; is dat er een geluidsmeting is gedaan bij het muziekgebouw Dacapo met gesloten deuren en is berekend wat de maximale geluidsbelasting op de **“nieuwe gevels”** zal zijn.

Zoals U weet waait de wind nooit één zijde op, maar is dit een continu proces van weersomstandigheden. Als ik nogmaals kijk is de afstand van onze woningen niet verder af, als de te nieuw te bouwen woningen. Hoe kan het zijn dat er rekening wordt gehouden met de nieuw te bouwen woningen, die als de plannen doorgaan, straks een blok van woningen gaan vormen, en de huidige woningen die er staan niet zijn meegenomen in deze meting. De kans dat de geluidsbelasting straks hoger zal zijn dan nu het geval is wordt aannemelijk groter. Het geluid van de auto's die geparkeerd staan op het terrein kan nu verwaaien omdat het een open terrein is, maar zal straks zijn afgesloten door de woningen, gebouw van Dacapo en een te bouwen geluidsscherm.

Daarnaast is mijn vraag; hoe noodzakelijk en wat is de noodzaak van het geluidsscherm? Tevens vergt dit onderhoud, wie gaat dit op zich nemen?

Samengevat zijn er een aantal niet opgeloste problemen;

Minder woningen bouwen en aanpassing van de hoogte.

Leeftijdsgrens instellen [55+] waardoor het senioren/ leeftijdsgebonden woningen worden.

Aanpassen totale verkeerssituatie, zowel bij de woningen als de Haarstraat

Verplichting tot parkeren op eigen terrein, ook bij meerdere auto's

Behouden van de hoeveelheid groen zoals nu ook aanwezig is

Beoordeling door Veilig Verkeer Nederland, huidige en toekomstige situatie

Meting geluidsbelasting voor de woningen aan de overzijde [indien noodzakelijk bij bouwen 8 woningen en plaatsen geluidsscherm

Geluidsscherm en de functie / onderhoud

Verleggen uitrit van de Haarstraat naar de Heelweg

Al met al zijn er vele vragen en onduidelijkheden die maken dat er voldoende argumenten zijn om bezwaar te maken tegen het ontwerpbestemmingsplan “Beltrum, Dorp 2011” Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, het ontwerp bestemmingsplan niet te verlenen, maar te heroverwegen in de punten zoals genoemd in deze zienswijze en samenvatting.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,