

Nota zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Evenementenaccommodatie, Uden

Gemeente Uden



Nota zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Evenementenaccommodatie, Uden

Gemeente Uden

Datum:

22 augustus 2011

Projectgegevens:

NZW03-PBH00001-01e

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Zienswijzen	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Mondelinge zienswijze	3
2.3	Schriftelijke zienswijzen	4

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota zienswijzen behorende bij het ontwerpbestemmingsplan 'Evenementenaccommodatie, Uden' van de gemeente Uden. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van dinsdag 14 juni 2011 tot en met woensdag 27 juli 2011 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is voor iedereen de mogelijkheid geboden een zienswijze in te dienen.

Er zijn 4 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 samengevat en beantwoord.

Alle reacties zijn ontvankelijk. De ingediende zienswijzen worden in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Bij de beoordeling is zoveel mogelijk rekening gehouden met de volledige inhoud van de ingezonden reacties.

2 Zienswijzen

2.1 Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Evenementenaccommodatie, Uden' heeft conform het besluit van het college van burgemeester en wethouders met ingang van dinsdag 14 juni 2011 tot en met woensdag 27 juli 2011 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging is één mondelinge en zijn 3 schriftelijke zienswijzen ontvangen:

- De heer F.H.M. Couwenberg, Markt 26, Uden (eigenaar Market Place);
- Bewoners Kastanjeweg 48, 50, 52, 54, 56, 58, 62, 64, 66, Uden;
- Stichting Uden Promotie, Mondriaanplein 22a, 5401 HX, Uden;
- Horecavereniging HUVU, p/a/ Hobostraat 1, 5402 CB Uden.

De binnengekomen zienswijzen zijn hierna samengevat weergegeven en beantwoord.

2.2 Mondelinge zienswijze

De heer F.H.M. Couwenberg

Indiener heeft op 30 juni 2011 telefonisch zijn reactie betreffende het ontwerpbestemmingsplan 'Evenementenaccommodatie, Uden' gegeven.

Reactie

Bij de ontwikkeling van de evenementenaccommodatie worden geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit betekent dat Market Place in de toekomst mogelijk in de problemen komt als gevolg van te weinig openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving.

Beantwoording

Voor het berekenen van de toekomstige parkeervraag ten gevolge van de evenementenaccommodatie zijn de parkeernormen van de gemeente Uden toegepast (Parkeernormennota 2006). De parkeervraag van de evenementenaccommodatie is het hoogst op vrijdagavond (koopavond).

In het parkeeronderzoek (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, Goudappel Coffeng, 25 maart 2011) is de vrijdagavond als maatgevend moment genomen, omdat dan andere functies (zoals winkels, horeca, woningen en het Theater Markant) in het centrum ook een hoge parkeervraag kennen. Er is dan sprake van een worstcasescenario. De toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie op de drukste momenten bedraagt 102 parkeerplaatsen. Deze behoefte kan binnen 400 meter van de evenementenaccommodatie worden opgevangen. Er hoeven geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden. Voor de andere functies in het centrum van Uden, zoals winkels en horeca, blijven voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Dit geldt dus ook voor Market Place.

Aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

2.3 Schriftelijke zienswijzen

Bewoners Kastanjeweg

Indieners hebben op 5 juli 2011 (ontvangen op 18 juli 2011) hun reactie betreffende het ontwerpbestemmingsplan 'Evenementenaccommodatie, Uden' gegeven.

Reactie

- 1 Het is onbegrijpelijk en onacceptabel dat aan een dergelijke grootschalige ontwikkeling niet de eis wordt verbonden dat voldoende extra parkeerplaatsen in de omgeving worden gerealiseerd, dan wel op eigen terrein worden voorzien. Daarnaast is onvoldoende onderbouwd waarom van het gemeentelijk parkeerbeleid kan worden afgeweken.
De hoogte van de berekende extra parkeerbehoefte wordt bestreden, omdat de evenementenhal een capaciteit heeft van meer dan 1.000 bezoekers en de parkeerbehoefte bij een dergelijk aantal bezoekers in de praktijk zeker veel hoger zal liggen dan 102. Betwist wordt dat een restcapaciteit aan parkeerplaatsen beschikbaar is. Insprekers verwachten een enorme toename van de parkeerdruk en grote parkeer- en verkeersproblemen in de directe omgeving van hun woningen.
- 2 Men is van mening dat het aantal auto's dat vanwege de evenementenhal wordt aangetrokken beduidend hoger zal zijn dan het in het rapport genoemde aantal van 102. De werkelijke verkeersbewegingen zullen derhalve eveneens beduidend groter zijn dan in het rapport vermeld. Men bestrijdt dan ook de conclusie dat de toename van verkeersbewegingen minder dan 1% zal zijn. Vanwege het leefklimaat en de verkeersveiligheid vindt men het onverantwoord en onacceptabel dat de verkeersdruk op de Kastanjeweg verder zal toenemen. Ook de geplande herinrichting van de Kastanjeweg biedt geen ruimte voor een grotere verkeersbelasting.
- 3 De in het ontwerpbestemmingsplan aangedragen oplossingen voor laden en lossen acht men ongeschikt. Allereerst betwijfelt men of de capaciteit voor laden en lossen voldoende zal zijn. Er moet gezien de aard van de activiteiten rekening gehouden worden met veel intensiever expeditieverkeer. Het noodzakelijk manoeuvreren van vrachtauto's bij het achteruit indraaien in de expeditieruimte zal grote problemen veroorzaken. Voor de bewoners betekent dit dat de woningen niet of moeilijk bereikbaar zijn. De voorgestelde laad- en losstrook, parallel aan de Kastanjeweg, acht men eveneens geen geschikte oplossing. Dit gaat ten koste van de bestaande parkeercapaciteit en vervolgens zal laden en lossen in de avond- en nachturen zeker grote geluidhinder veroorzaken.
- 4 Men acht het onacceptabel dat voor de woningen aan de Kastanjeweg een hogere geluidsbelasting wordt toegestaan. In de huidige situatie kan men zich op de grens met het huidige omgevingsgeluid verenigen. Een verdere toename acht men niet acceptabel. De aangevoerde argumenten om hogere grenswaarden toe te staan betreffen een zeer eenzijdige benadering. Men vindt dat geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgehad.

De voorgestelde maatregelen betreffen slechts vrijblijvende en niet handhaafbare richtlijnen. Men bestrijdt ook de bewering dat als op de Kastanjeweg gedurende de nachtperiode eveneens vrachtwagens rijden, de geluidniveaus daarvan vergelijkbaar of hoger zijn dan de geluidniveaus veroorzaakt door het manoeuvreren van de voertuigen ter plaatse van de expeditieruimte.

Beantwoording

- 1 Het beleid van de gemeente Uden stelt dat iedere ontwikkeling in principe op eigen terrein de parkeervraag van de ontwikkeling dient te verzorgen. In de Structuurvisie Centrum Oost is aangegeven dat nieuwe functionele ontwikkelingen dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Zowel de bouwverordening van de gemeente als de gemeentelijke parkeernormennota bieden echter de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen, indien het voorgeschreven aantal benodigde parkeerplaatsen niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Hiervoor staat in de Parkeernormennota concreet het volgende:

In de toekomstige situatie is het bij nieuwbouw of verbouw een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Er zijn drie situaties waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

- *Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan worden gedacht aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de desbetreffende locatie via het voetgangersgebied.*
- *Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;*
- *Voor bezoekersparkeren bij woningen in principe uitgaan van 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.*

Voor de evenementenaccommodatie is de eerste situatie van toepassing: het is niet wenselijk op eigen terrein de parkeergelegenheid te creëren. Wanneer op eigen terrein de parkeervoorziening gerealiseerd wordt leidt dit tot een concentratie van verkeersbewegingen, dit is een risico voor de verkeersveiligheid en doorstroming. (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, Goudappel Coffeng, 25 maart 2011). Uitgangspunt voor de evenementenaccommodatie is dan ook dat bezoekers op openbare parkeerplaatsen in het centrum van Uden kunnen parkeren. In dit geval is bovendien sprake van een maatschappelijke voorziening, waardoor een uitzondering gemaakt kan worden op het beleid. De evenementenaccommodatie krijgt een belangrijke maatschappelijke functie. Het wordt een plek waar mensen elkaar opzoeken en ontmoeten. In de accommodatie wordt een laagdrempelig programma aangeboden voor allerlei doelgroepen en wordt bijvoorbeeld ook zaalruimte beschikbaar gesteld voor het Udense verenigingsleven.

De gemeente Uden beschouwt het als haar verantwoordelijkheid om het parkeren ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen te faciliteren. In de analyse van Goudappel Coffeng (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011) geldt dan ook als uitgangspunt dat bezoekers van de evenementenaccommodatie op openbare gelegenheden kunnen parkeren. Dit heeft een meerwaarde ten opzichte van een parkeergelegenheid op eigen terrein realiseren.

De meerwaarde is dat de parkeerdruk verspreid wordt, de verkeersbewegingen meer verdeeld worden (wat weer positievere effecten heeft op verkeersveiligheid en doorstroming, zeker omdat een evenement vaak piekmomenten kent) en daarnaast omdat bezoekers van de evenementenaccommodatie zo ook automatisch te voet het centrum van Uden bezoeken.

Voor het berekenen van de toekomstige vraag zijn de parkeernormen van de gemeente Uden toegepast (Parkeernormennota 2006). De parkeervraag van de evenementenaccommodatie is het hoogst op vrijdagavond (koopavond).

De totale capaciteit van parkeergelegenheid op acceptabele afstand van de evenementenaccommodatie is 1.001 parkeerplaatsen. In de situatie 'koopavond' is het aantal parkeerplaatsen dat volgens een 90% bezettingsgraad vrij moet blijven 100 parkeerplaatsen (10% van 1.001 parkeerplaatsen).

Van de 222 geconstateerde vrije parkeerplaatsen tijdens koopavond (op worstcasemoment) moeten er dan 100 parkeerplaatsen vrij blijven, om te zorgen dat de parkeerdruk in het centrum van Uden niet boven de 90% komt, en het te allen tijde mogelijk blijft een parkeerplaats te vinden. Dit betekent dat er nog 122 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, voordat de geanalyseerde parkeergelegenheid als 'vol' te beschouwen is. In de praktijk is het aantal 'beschikbare parkeerplaatsen voor toename' waarschijnlijk meer omdat de tellingen tijdens een worstcasemoment plaatsvonden.

De toenemende parkeervraag als gevolg van de evenementenaccommodatie mag bij realisatie op openbare parkeergelegenheid hiermee maximaal 122 parkeerplaatsen zijn, zodat de parkeergelegenheid in totaliteit niet als 'vol' te beschouwen is.

In het parkeeronderzoek is de vrijdagavond als maatgevend moment genomen, omdat dan andere functies (zoals winkels, horeca, woningen en het Theater Markant) in het centrum ook een hoge parkeervraag kennen. Er is dan sprake van een worstcasescenario. De toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie op de drukste momenten bedraagt 102 parkeerplaatsen. Deze behoefte kan binnen 400 meter van de evenementenaccommodatie worden opgevangen. Er hoeven geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden. Voor de andere functies in het centrum van Uden, zoals winkels en horeca, blijven voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Er is dan ook geen sprake van het schenden van belangen van bewoners en bestaande bedrijven.

- 2 Het CROW¹ heeft op basis van diverse verkeersonderzoeken en praktijksituaties twee publicaties uitgebracht die kerncijfers geven voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen van functies. Dit zijn de volgende twee publicaties:

- CROW-publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden';
- CROW-publicatie 272: 'Verkeersgeneratie voorzieningen'.

Voor het berekenen van de verkeersbewegingen (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, Goudappel Coffeng, 25 maart 2011) is het kengetal voor theater en schouwburg gehanteerd, omdat deze het meest overeenkomt.

¹ Het CROW is een kennisinstituut dat op basis van onderzoeken en beschikbare cijfers richtlijnen voor verkeersgegevens opstelt. Deze richtlijnen worden door het CROW ook getoetst op correctheid.

Het kengetal voor centrumgebieden is 31,3 verkeersbewegingen per etmaal per 100 zitplaatsen.

Hierbij wordt uitgegaan van 60% autogebruik onder zowel werknemers als bezoekers, waarbij de autobezetting 2,4 personen/auto is voor bezoekers en 1,1 personen/auto voor werknemers van de evenementenaccommodatie. Het kengetal is daarnaast gebaseerd op gemiddeld 5 voorstellingen/evenementen per week op jaarbasis. De evenementenaccommodatie kent bij een volle bezetting een capaciteit van 700 zitplaatsen. Het aantal zitplaatsen is het normgetal voor het bepalen voor het aantal verkeersbewegingen, omdat evenementen met zitplaatsen een hoger autogebruik hebben (bron: CROW-publicatie 272) dan de evenementen met staanplaatsen (de 1.000 staanplaatsen zullen in de evenementenaccommodatie slechts incidenteel gebruikt worden voor evenementen die vooral op lokaal publiek gericht zijn waarbij een laag autogebruik te verwachten is, bijvoorbeeld met carnaval, wanneer het autogebruik onder bezoekers met circa 50% beduidend lager is). In de praktijk zal niet bij elk evenement de volledige capaciteit benut worden en is derhalve het aantal verkeersbewegingen lager. Verder zullen bezoekers niet alleen gebruik maken van de Kastanjeweg, maar ook van andere wegen.

In totaal komt dit neer op 219 verkeersbewegingen per etmaal. Dit is een realistisch scenario, omdat een groot deel van de evenementen op de gemeente en nabije regio gericht is.

- 3 De exploitant van de evenementenaccommodatie heeft op basis van zijn ondernemingsplan, met daarin een prognose van het aantal activiteiten op jaarbasis, een zo reëel mogelijke inschatting gemaakt van het aantal benodigde transportbewegingen voor vrachtwagens en bestelbussen in de dag-, avond- en nachtperiode. Het geschatte aantal verkeersbewegingen is opgenomen in het onderzoek van SCENA akoestisch adviseurs (Evenementenaccommodatie Uden, Ruimtelijke onderbouwing geluiduitstraling, 7 juni 2011).

In de analyse van Goudappel Coffeng (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011) is een viertal varianten voor een laad- en loslocatie bekeken. De afweging voor de keuze van laad- en loslocatie kan op basis van verschillende argumenten gekozen worden. De voorkeursvariant betreft een in pandige laad- en losruimte aan de Kastanjeweg. Er is geen sprake van een laad- en losstrook parallel aan de Kastanjeweg. Voor omwonenden zal de overlast van een in pandige expeditieruimte minder zijn dan bij de overige varianten. Met name het geluid van het in- en uitladen van vrachtwagens is een overlast die bij een in pandige expeditieruimte wordt weggehaald van de openbare ruimte.

Een aandachtspunt is de verkeersveiligheidssituatie rondom de in pandige expeditieruimte. Het in- en uitrijden van de expeditieruimte kan verkeersveiligheidsrisico's opleveren, met name de welbekende 'dode hoek' van vrachtwagens. Om verkeersveiligheidsrisico's te voorkomen zal de exploitant verkeersregelaars inzetten die de weg tijdelijk afsluiten bij het manoeuvreren van vrachtwagens die de in pandige expeditieruimte in- en uitrijden.

Op deze manier worden verkeersveiligheidsrisico's voorkomen, omdat het verkeer geregeld wordt en conflicten tussen verkeerssoorten onmogelijk worden.

De verkeersregelaars kunnen bestaan uit werknemers van de evenementenaccommodatie die hiervoor opgeleid zijn.

Uit het onderzoek van SCENA akoestisch adviseurs (Evenementenaccommodatie, Uden, Ruimtelijke onderbouwing geluiduitstraling, 7 juni 2011) blijkt dat de woon- en leefkwaliteit kan worden gewaarborgd na realisatie van de evenementenaccommodatie en gecombineerd met de activiteiten van Theater Markant.

- 4 De belangen van de omwonenden zijn uitgebreid betrokken bij de onderzoeken en besluitvorming. De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai van de Kastanjeweg is berekend op Lden 70 dB (geluidsbelasting afkomstig van project sanering wegverkeerslawaai). De geluidsbelasting ten gevolge van de evenementenaccommodatie is 60 dB(A) ten gevolge van transportbewegingen (zie tabel 3 van het onderzoek van SCENA akoestisch adviseurs: Evenementenaccommodatie Uden, Ruimtelijke onderbouwing geluiduitstraling, 7 juni 2011). Uit vergelijking van deze twee geluidsbelastingen is te concluderen dat de bijdrage van de evenementenaccommodatie niet relevant is ten opzichte van het wegverkeerslawaai, ofwel dat de toename van de geluidsbelasting acceptabel is.

De gemeente Uden heeft de volgende argumenten om door middel van maatwerkvoorschriften hogere grenswaarden toe te staan:

- Het op een andere plek realiseren van de expeditieruimte is redelijkerwijs niet mogelijk/gewenst (vanwege intern logistiek, stedenbouwkundige aspecten en gevoelige functies in de omgeving).
- De woningen aan de Kastanjeweg zijn voorzien van verhoogde geluidisolatie tegen het verkeerslawaai. Bij bepaling van de te verwachten binnenniveaus in de woningen, kunnen de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,T}$) en de maximale geluidniveaus (L_{Amax}) worden gewaarborgd. Kortom: er is sprake van een acceptabele geluidsbelasting.
- Aanvullend op de reguliere regelgeving is in het onderzoek van SCENA akoestisch adviseurs (Evenementenaccommodatie, Uden, Ruimtelijke onderbouwing geluiduitstraling, 7 juni 2011) een onderzoek opgenomen naar slaapverstoring op verzoek van de Gemeente Uden om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen. Hierbij is getoetst aan parameters die gebruikt worden voor het beoordelen van slaapverstoring. De conclusie is dat in alle gevallen wordt voldaan aan drempelwaarden uit diverse onderzoeken.
- Het manoeuvreren van de voertuigen gebeurt op beheerste wijze en met lage snelheid. Door een geïnstrueerde medewerker van de Evenementenaccommodatie wordt hierop toegezien. Ook wordt de chauffeur door middel van borden op de buitenzijde van de deur van de expeditieruimte en in de expeditieruimte gewezen op zijn verantwoordelijkheid om op beheerste wijze en met lage snelheid te manoeuvreren.

De maatwerkvoorschriften worden in het 'milieuspoor' getoetst en vervolgens geregeld.

In de ruimtelijke onderbouwing is hierop vooruitlopend inzichtelijk gemaakt hoe hoog de geluidsbelasting is, of er reducerende maatregelen mogelijk zijn en of er voldaan kan worden aan de criteria om een maatwerkvoorschrift conform de Wet Milieubeheer/Activiteitenbesluit op te nemen. Deze info is benodigd om een juiste ruimtelijke afweging te kunnen maken.

Aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Stichting Uden Promotie

Indiener heeft op 20 juli 2011 (ontvangen op 22 juli 2011) haar reactie betreffende het ontwerpbestemmingsplan 'Evenementenaccommodatie, Uden' gegeven.

Reactie

- 1 De evenementenaccommodatie wordt door de gemeente zelf vrijgesteld van de verplichting om op eigen terrein in de parkeervraag te voorzien, aangezien het een maatschappelijke voorziening betreft. Deze reden is echter niet in het gemeentelijke parkeerbeleid als afwijkingsmogelijkheid opgenomen en kan dus niet als uitzonderingsreden worden toegepast. Verder is er onvoldoende gemotiveerd waarom van het gemeentelijke beleid kan worden afgeweken.
- 2 Volgens het onderzoek door adviesbureau Goudappel Coffeng zou de extra parkeerbehoefte kunnen worden opgevangen in het bestaande parkeeraanbod in het centrum van Uden, waarbij tijdens een worstcase moment nog 120 vrije parkeerplaatsen beschikbaar zouden zijn.
Deze conclusie is niet juist aangezien enkele essentiële meetgegevens en conclusies in de verkeersrapportage niet juist zijn:
 - a In het rapport wordt aangegeven dat op een koopavond in een worstcase scenario nog 79 parkeerplaatsen beschikbaar zouden zijn. De ervaring leert echter dat dit aantal slecht 0 tot 8 bedraagt. In het rapport zou het aantal dus met 70 moeten worden verminderd. Daarbij wordt aangegeven dat met het vervallen van de huidige functies er 38 plaatsen vrijkomen voor de nieuwe functies. Echter, de huidige functies (café en discotheek) hebben pas een verkeersaantrekkende werking als de winkels al gesloten zijn. Er zou dus niet met 38 vrijkomende plaatsen, maar met hooguit 3 vrijkomende plaatsen moeten worden gerekend. Per saldo betekent het bovenstaande dat niet met de gestelde 120 vrije parkeerplaatsen, maar met maximaal 20 vrije parkeerplaatsen moet worden gerekend.
 - b De hoogte van de berekende extra parkeerbehoefte wordt bestreden, omdat de evenementenhal een capaciteit heeft van meer dan 1.000 bezoekers en de parkeerbehoefte bij een dergelijk aantal bezoekers in de praktijk zeker veel hoger zal liggen dan 102 (eerder tussen de 350 en 400). Insprekers verwachten een enorme toename van de parkeerdruk en grote parkeer- en verkeersproblemen in de directe omgeving.

Gezien het voorgaande concluderen zij dat de extra parkeervraag vanwege de evenementenaccommodatie niet kan worden opgevangen in de huidige parkeercapaciteit. Het parkeerverwijssysteem biedt hierin eveneens geen oplossing, als er vanuit wordt gegaan dat de extra parkeervraag opgevangen dient te worden binnen 400 meter afstand van de evenementenaccommodatie. Er zullen derhalve grote parkeerproblemen ontstaan, waarbij de kans op foutparkeren en de daarbij komende overlast en gevaarzetting voor het verkeer aanzienlijk zal toenemen.

- 3 De in het ontwerpbestemmingsplan aangedragen oplossingen voor laden en lossen acht men ongeschikt. Het afsluiten van de Kastanjeweg door verkeersregelaars bij het in- en uitmanoeuvreren van vrachtauto's in en uit de inpandige expeditieruimte van de evenementenaccommodatie zal de verkeersdoorstroming op de Kastanjeweg belemmeren en daarbij hinder en gevaar veroorzaken. Bovendien ontbreekt de problematiek van het noodzakelijk in de directe nabijheid van de evenementenaccommodatie parkeren van bestelbussen volledig in het ontwerpbestemmingsplan. De logistieke gevolgen vanwege de evenementenaccommodatie zullen problematisch gevolgen hebben voor de omging en bedrijven in der vorm van een verslechterde doorstroming van verkeer en een tekort aan parkeerplaatsen.
- 4 De verkeersaantrekkende werking van de evenementenaccommodatie zal veel hoger zijn dan in het ontwerpbestemmingsplan wordt beschreven. Daarnaast zal bij gebrek aan voldoende parkeerplaatsen de piekbelasting leiden tot opstoppen en hinderlijke verkeerssituaties.

Beantwoording

- 1 Het beleid van de gemeente Uden stelt dat iedere ontwikkeling in principe op eigen terrein de parkeervraag van de ontwikkeling dient te verzorgen. In de Structuurvisie Centrum Oost is aangegeven dat nieuwe functionele ontwikkelingen dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Zowel de bouwverordening van de gemeente als de gemeentelijke parkeernormennota bieden echter de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen, indien het voorgeschreven aantal benodigde parkeerplaatsen niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Hiervoor staat in de Parkeernormennota concreet het volgende:

In de toekomstige situatie is het bij nieuwbouw of verbouw een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Er zijn drie situaties waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

- *Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan worden gedacht aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de desbetreffende locatie via het voetgangersgebied.*
- *Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.*
- *Voor bezoekersparkeren bij woningen in principe uitgaan van 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.*

Voor de evenementenaccommodatie is de eerste situatie van toepassing: het is niet wenselijk op eigen terrein de parkeergelegenheid te creëren.

Wanneer op eigen terrein de parkeervoorziening gerealiseerd wordt leidt dit tot een concentratie van verkeersbewegingen, dit is een risico voor de verkeersveiligheid en doorstroming. (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, Goudappel Coffeng, 25 maart 2011). Uitgangspunt voor de evenementenaccommodatie is dat bezoekers op openbare parkeerplaatsen in het centrum van Uden kunnen parkeren, mits daar voldoende ruimte beschikbaar is. In dit geval is er voldoende parkeerruimte aanwezig in de openbare ruimte, zoals ook is aangetoond in het onderzoek van Goudappel Coffeng (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011). In dit geval is bovendien sprake van een maatschappelijke voorziening, waardoor een uitzondering op het eerder beleid voor de hand ligt. De gemeente Uden beschouwt het als haar verantwoordelijkheid om het parkeren ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen te faciliteren. Het parkeren op openbare parkeerplaatsen heeft bovendien een meerwaarde ten opzichte van een parkeergelegenheid op eigen terrein realiseren. De meerwaarde is dat de parkeerdruk verspreid wordt, de verkeersbewegingen meer verdeeld worden (wat weer positievere effecten heeft op verkeersveiligheid en doorstroming, zeker omdat een evenement vaak piekmomenten kent) en daarnaast omdat bezoekers van de evenementenaccommodatie zo ook automatisch te voet het centrum van Uden bezoeken.

- 2a Om te analyseren of het huidige parkeeraanbod voldoet aan de parkeervraag is tijdens drie momenten het aantal vrije parkeerplaatsen geteld (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011). Dit is tijdens het eerste onderzoek (november 2009) gedaan tijdens koopavonden (13 november en 27 november) en op een dinsdagavond (17 november). Het tweede onderzoek heeft plaatsgevonden op een koopavond in november 2010. De koopavond is gekozen omdat dan zowel bezoekers van de winkels in het centrum van Uden als bezoekers van het theater gebruik maken van de parkeerterreinen nabij theater Markant. Bij beide tellingen op koopavond was er ook een voorstelling in het Theater Markant gaande gelijktijdig met de opening van de winkels. Alle huidige functies hadden op het moment van de parkeertellingen daarmee een volledige parkeervraag. Omdat verder tijdens de wintermaanden het aantal bezoekers per auto hoger is, moet worden vastgesteld dat de tellingen zijn uitgevoerd tijdens een moment met hoog auto-gebruik. Zeker gezien het feit dat de drukste telling ook nog op een moment was dat het fietsgebruik waarschijnlijk lager was dan normaal, vanwege de vele regen die dag. Gezien het feit dat de tellingen beide amper een jaar oud zijn (vergelijkbare sociaaleconomische omstandigheden), en er geen grote wijzigingen qua verkeersstructuur in het centrum van Uden hebben plaatsgevonden wordt de telling als representatief beschouwd. Uit deze parkeertellingen blijkt dat er in de huidige situatie in totaliteit nog voldoende parkeergelegenheid is. Bestreden wordt dan ook dat de gehanteerde tellingen onjuist zouden zijn. De momenten waarop de tellingen hebben plaatsgevonden, zijn bovendien gekozen op basis van diverse publicaties van het CROW waarin aangegeven wordt dat deze dagen en maanden representatief zijn voor de functies in het centrum. Ook zijn de telmomenten in overeenstemming met de gemeente Uden bepaald.

2b Voor het berekenen van de toekomstige vraag zijn, net zoals voor de huidige situatie, de parkeernormen van de gemeente Uden toegepast. Er is geen specifieke norm voor evenementenaccommodatie. Voor het berekenen van de parkeervraag is uitgegaan van de parkeernorm voor theater/schouwburg, omdat deze qua evenementen het meest vergelijkbaar is. De aan de evenementenaccommodatie verwante zaken zoals opslag- en kantoorruimtes worden gebruikt door personeel, en zijn verwerkt in de normen. De normen worden als algemeen uitgangspunt gehanteerd en er is op dit moment geen reden om af te wijken van deze normen. Op basis van deze gegevens blijkt de toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie op de drukste momenten 102 parkeerplaatsen te bedragen. Deze behoefte kan binnen 400 meter van de evenementenaccommodatie worden opgevangen. Er hoeven geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden. Voor de andere functies in het centrum van Uden, zoals winkels en horeca, blijven voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Het parkeerverwijssysteem kan eraan bijdragen dat de verkeersstromen zo goed mogelijk worden geleid naar de beschikbare parkeerplaatsen binnen een afstand van 400 meter tot de evenementenaccommodatie. Het risico op gevaarlijke situaties en foutparkeren en dergelijke is derhalve minimaal.

3 In de analyse van Goudappel Coffeng (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011) is een viertal varianten voor een laad- en loslocatie bekeken. De afweging voor de keuze van laad- en loslocatie kan op basis van verschillende argumenten gekozen worden. De voorkeursvariant betreft een inpandige laad- en losruimte aan de Kastanjeweg. Om de inpandige expeditieruimte te kunnen bereiken moet inderdaad een draaibeweging gemaakt worden, en daarnaast moet achteruit de expeditieruimte in gestoken worden. Bij deze manoeuvre wordt tijdelijk de weg geblokkeerd. De manoeuvre is echter tijdelijk van aard waardoor de verkeerssituatie veilig geregeld kan worden door middel van verkeersregelaars. De overlast zal dus, mede gezien het beperkt aantal vrachtauto's, beperkt blijven. De verkeersregelaars kunnen bestaan uit werknemers van de evenementenaccommodatie die hiervoor opgeleid zijn. De expeditieruimte biedt ook ruimte voor 2 bestelbusjes naast een 18- meter vrachtwagen. Wanneer deze niet aanwezig is, kunnen er meerdere bestelbusjes in de expeditieruimte laden en lossen.

4 Het CROW heeft op basis van diverse verkeersonderzoeken en praktijksituaties twee publicaties uitgebracht die kerncijfers geven voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen van functies. Dit zijn de volgende twee publicaties:

- CROW-publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden';
- CROW-publicatie 272: 'Verkeersgeneratie voorzieningen'.

Voor het berekenen van de verkeersbewegingen (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, Goudappel Coffeng, 25 maart 2011) is het kengetal voor theater en schouwburg gehanteerd, omdat deze het meest overeenkomt. Het kengetal is gebaseerd op de verkeersgeneratie van bestaande theater- en evenementenvoorzieningen.

Het kengetal voor centrumgebieden is 31,3 verkeersbewegingen per etmaal per 100 zitplaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van 60% autogebruik onder zowel werknemers als bezoekers, waarbij de autobezetting 2,4 personen/auto is voor bezoekers en 1,1 personen/auto voor werknemers van de evenementenaccommodatie. Het kengetal is daarnaast gebaseerd op gemiddeld 5 voorstellingen/evenementen per week op jaarbasis. De evenementenaccommodatie kent bij een volle bezetting een capaciteit van 700 zitplaatsen. Het aantal zitplaatsen is het normgetal voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen, omdat evenementen met zitplaatsen een hoger autogebruik hebben (bron: CROW-publicatie 272) dan de evenementen met staanplaatsen (de 1.000 staanplaatsen zullen in de evenementenaccommodatie slechts incidenteel gebruikt worden voor evenementen die vooral op lokaal publiek gericht zijn waarbij een laag autogebruik te verwachten is, bijvoorbeeld met carnaval, wanneer het autogebruik onder bezoekers met circa 50% beduidend lager is). In de praktijk zal niet bij elk evenement de volledige capaciteit benut worden en is derhalve het aantal verkeersbewegingen lager.

In totaal komt dit neer op 219 verkeersbewegingen per etmaal. Dit is een realistisch scenario, omdat een groot deel van de evenementen op de gemeente en nabije regio gericht is.

Op basis van deze representatieve gegevens blijkt dat de toename van verkeer zowel in de huidige als in de toekomstige situatie minder is dan 1%. Een dergelijke toename is in de praktijk niet merkbaar. Een eventuele toename van verkeersbewegingen heeft daarmee geen nadelig effect op verkeersveiligheid.

Aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Horecavereniging HUVU

Indiener heeft op 21 juli 2011 (ontvangen op 22 juli 2011, gedateerd op 19 juli 2011) haar reactie betreffende het ontwerpbestemmingsplan 'Evenementenaccommodatie, Uden' gegeven.

Reactie

- 1 De evenementenaccommodatie wordt door de gemeente zelf vrijgesteld van de verplichting om op eigen terrein in de parkeervraag te voorzien, aangezien het een maatschappelijke voorziening betreft. Deze reden is echter niet in het gemeentelijke parkeerbeleid als afwijkingsmogelijkheid opgenomen en kan dus niet als uitzonderingsreden worden toegepast.

Verder is er onvoldoende gemotiveerd waarom van het gemeentelijke beleid kan worden afgeweken en trekt de indiener het in twijfel dat het een maatschappelijke voorziening betreft. Elke dwingende verplichting om zaalruimte beschikbaar te stellen aan het Udens verenigingsleven ontbreekt namelijk.

- 2 Volgens het verkeersonderzoek (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, Goudappel Coffeng, 25 maart 2011) zou de extra parkeerbehoefte kunnen worden opgevangen in het bestaande parkeeraanbod in het centrum van Uden, waarbij tijdens een worstcase moment nog 120 vrije parkeerplaatsen beschikbaar zouden zijn. Deze conclusie is niet juist aangezien enkele essentiële meetgegevens en conclusies in de verkeersrapportage niet juist zijn. Zo wordt in het rapport wordt aangegeven dat op een koopavond in een worstcase scenario nog 79 parkeerplaatsen beschikbaar zouden zijn. De ervaring leert echter dat dit aantal slecht 0 tot 8 bedraagt. In het rapport zou het aantal dus met 70 moeten worden verminderd. Daarbij wordt aangegeven dat met het vervallen van de huidige functies er 38 plaatsen vrijkomen voor de nieuwe functies. Echter, de huidige functies (café en discotheek) hebben pas een verkeersaantrekkende werking als de winkels al gesloten zijn. Er zou dus niet met 38 vrijkomende plaatsen, maar met hooguit 3 vrijkomende plaatsen moeten worden gerekend. Per saldo betekent het bovenstaande dat niet met de gestelde 120 vrije parkeerplaatsen, maar met maximaal 20 vrije parkeerplaatsen moet worden gerekend.
- 3 De hoogte van de berekende extra parkeerbehoefte wordt bestreden, omdat de evenementenhal een capaciteit heeft van meer dan 1.000 bezoekers en de parkeerbehoefte bij een dergelijk aantal bezoekers in de praktijk zeker veel hoger zal liggen dan 102 (eerder tussen de 350 en 400). Insprekers verwachten een enorme toename van de parkeerdruk en grote parkeer- en verkeersproblemen in de directe omgeving. Gezien het voorgaande concluderen zij dat de extra parkeervraag vanwege de evenementenaccommodatie niet kan worden opgevangen in de huidige parkeercapaciteit. De reeds in de omgeving gevestigde bedrijven, waaronder talrijke horecabedrijven ondervinden hier veel hinder van. Er zullen derhalve grote parkeerproblemen ontstaan, waarbij de kans op foutparkeren en de daarbij komende overlast en gevaarstelling voor het verkeer aanzienlijk zal toenemen.
- 4 De in het ontwerpbestemmingsplan aangedragen oplossingen voor laden en lossen acht men ongeschikt. Het afsluiten van de Kastanjeweg door verkeersregelaars bij het in- en uitmanoeuvreren van vrachtauto's in en uit de inpandige expeditieruimte van de evenementenaccommodatie zal de verkeersdoorstroming op de Kastanjeweg belemmeren en daarbij hinder en gevaar veroorzaken. Bovendien ontbreekt de problematiek van het noodzakelijk in de directe nabijheid van de evenementenaccommodatie parkeren van bestelbussen volledig in het ontwerpbestemmingsplan. De logistieke gevolgen vanwege de evenementenaccommodatie zullen problematisch gevolgen hebben voor de omgng en bedrijven in der vorm van een verslechterde doorstroming van verkeer en een tekort aan parkeerplaatsen.
- 5 De verkeersaantrekkende werking van de evenementenaccommodatie zal veel hoger zijn dan in het ontwerpbestemmingsplan wordt beschreven.

En waar de verkeersrapportage stelt dat het verkeerverwijssysteem de parkeerders zo goed mogelijk zal verdelen over de parkeerplaatsen door het centrum neemt dat niet weg dat parkeerders van nature een parkeerplek zullen zoeken in de omgeving van de doelbestemming. De stelling dat 400 meter een acceptabele afstand is om te parkeren is gebaseerd op aannames van het CROW, maar in de praktijk zal de overgrote meerderheid van de bezoekers aan de evenementenaccommodatie, ongeacht aanduiding van het verkeerverwijssysteem, in de omgeving zoeken naar een parkeerplaats. Dit alles zal de doorstroming in het centrum belemmeren.

Beantwoording

- 1 Het beleid van de gemeente Uden stelt dat iedere ontwikkeling in principe op eigen terrein de parkeervraag van de ontwikkeling dient te verzorgen. In de Structuurvisie Centrum Oost is aangegeven dat nieuwe functionele ontwikkelingen dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Zowel de bouwverordening van de gemeente als de gemeentelijke parkeernormennota bieden echter de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen, indien het voorgeschreven aantal benodigde parkeerplaatsen niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Hiervoor staat in de Parkeernormennota concreet het volgende:

In de toekomstige situatie is het bij nieuwbouw of verbouw een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Er zijn drie situaties waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

- *Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan worden gedacht aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de desbetreffende locatie via het voetgangersgebied.*
- *Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.*
- *Voor bezoekersparkeren bij woningen in principe uitgaan van 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.*

Voor de evenementenaccommodatie is de eerste situatie van toepassing: het is niet wenselijk op eigen terrein de parkeergelegenheid te creëren. Wanneer op eigen terrein de parkeervoorziening gerealiseerd wordt leidt dit tot een concentratie van verkeersbewegingen, dit is een risico voor de verkeersveiligheid en doorstroming. (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011). Uitgangspunt voor de evenementenaccommodatie is dat bezoekers op openbare parkeerplaatsen in het centrum van Uden kunnen parkeren, mits daar voldoende ruimte beschikbaar is. In dit geval is er voldoende parkeerruimte aanwezig in de openbare ruimte, zoals ook is aangetoond in het onderzoek van Goudappel Coffeng (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011).

In dit geval is bovendien sprake van een maatschappelijke voorziening, waardoor een uitzondering op het beleid eerder voor de hand ligt. De te realiseren evenementenaccommodatie zal dé plek worden waar zowel het vrijwilligersleven als professionele instellingen en het onderwijs elkaar ontmoeten en de ruimte krijgen hun voorstellingen en evenementen te organiseren tegen draagbare huurlasten. Het dient daarmee een breed publiek.

De gemeente Uden beschouwt het als haar verantwoordelijkheid om het parkeren ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen te faciliteren. Het parkeren op openbare parkeerplaatsen heeft bovendien een meerwaarde ten opzichte van een parkeergelegenheid op eigen terrein realiseren. De meerwaarde is dat de parkeerdruk verspreid wordt, de verkeersbewegingen meer verdeeld worden (wat weer positievere effecten heeft op verkeersveiligheid en doorstroming, zeker omdat een evenement vaak piekmomenten kent) en daarnaast omdat bezoekers van de evenementenaccommodatie zo ook automatisch te voet het centrum van Uden bezoeken.

- 2 Om te analyseren of het huidige parkeeraanbod voldoet aan de parkeervraag is tijdens drie momenten het aantal vrije parkeerplaatsen geteld (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011). Dit is tijdens het eerste onderzoek (november 2009) gedaan tijdens koopavonden (13 november en 27 november) en op een dinsdagavond (17 november). Het tweede onderzoek heeft plaatsgevonden op een koopavond in november 2010. De koopavond is gekozen omdat dan zowel bezoekers van de winkels in het centrum van Uden als bezoekers van het theater gebruik maken van de parkeerterreinen nabij theater Markant. Bij beide tellingen op koopavond was er ook een voorstelling in het Theater Markant gaande gelijktijdig met de opening van de winkels. Alle huidige functies hadden op het moment van de parkeertellingen daarmee een volledige parkeervraag. Omdat verder tijdens de wintermaanden het aantal bezoekers per auto hoger is, moet worden vastgesteld dat de tellingen zijn uitgevoerd tijdens een moment met hoog auto-gebruik. Zeker gezien het feit dat de drukste telling ook nog op een moment was dat het fietsgebruik waarschijnlijk lager was dan normaal, vanwege de vele regen die dag. Gezien het feit dat de tellingen beide amper een jaar oud zijn (vergelijkbare sociaaleconomische omstandigheden), en er geen grote wijzigingen qua verkeersstructuur in het centrum van Uden hebben plaatsgevonden wordt de telling als representatief beschouwd. Uit deze parkeertellingen blijkt dat er in de huidige situatie in totaliteit nog voldoende parkeergelegenheid is. Bestreden wordt dan ook dat de gehanteerde tellingen onjuist zouden zijn. De momenten waarop de tellingen hebben plaatsgevonden, zijn bovendien gekozen op basis van diverse publicaties van het CROW waarin aangegeven wordt dat deze dagen en maanden representatief zijn voor de functies in het centrum. Ook zijn de telmomenten in overeenstemming met de gemeente Uden bepaald.
- 3 Voor het berekenen van de toekomstige vraag zijn, net zoals voor de huidige situatie, de parkeernormen van de gemeente Uden toegepast. Er is geen specifieke norm voor evenementenaccommodatie. Voor het berekenen van de parkeervraag is uitgegaan van de parkeernorm voor theater/schouwburg, omdat deze qua evenementen het meest vergelijkbaar is. De aan de evenementenaccommodatie verwante zaken zoals opslag- en kantoorruimtes worden gebruikt door personeel, en zijn verwerkt in de normen. De normen worden als algemeen uitgangspunt gehanteerd en er is op dit moment geen reden om af te wijken van deze normen.

Op basis van deze gegevens blijkt de toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie op de drukste momenten 102 parkeerplaatsen te bedragen. Deze behoefte kan binnen 400 meter van de evenementenaccommodatie worden opgevangen. Er hoeven geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden. Voor de andere functies in het centrum van Uden, zoals winkels en horeca, blijven voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Het parkeerverwijssysteem kan eraan bijdragen dat de verkeersstromen zo goed mogelijk worden geleid naar de beschikbare parkeerplaatsen binnen een afstand van 400 meter tot de evenementenaccommodatie. Het risico op gevaarlijke situaties en foutparkeren en dergelijke is derhalve minimaal.

- 4 In de analyse van Goudappel Coffeng (bron: Verkeersonderzoek Evenementenaccommodatie Uden, 25 maart 2011) is een viertal varianten voor een laad- en loslocatie bekeken. De afweging voor de keuze van laad- en loslocatie kan op basis van verschillende argumenten gekozen worden. De voorkeursvariant betreft een inpandige laad- en losruimte aan de Kastanjeweg. Om de inpandige expeditieruimte te kunnen bereiken moet inderdaad een draaibeweging gemaakt worden, en daarnaast moet achteruit de expeditieruimte in gestoken worden. Bij deze manoeuvre wordt tijdelijk de weg geblokkeerd. De manoeuvre is echter tijdelijk van aard waardoor er een mogelijkheid bestaat de verkeerssituatie veilig te regelen door middel van verkeersregelaars. De overlast zal dus, mede gezien het beperkt aantal vrachtauto's, beperkt blijven. De verkeersregelaars kunnen bestaan uit werknemers van de evenementenaccommodatie die hiervoor opgeleid zijn. De expeditieruimte biedt ook ruimte voor 2 bestelbusjes naast een 18- meter vrachtwagen. Wanneer deze niet aanwezig is, kunnen er meerdere bestelbusjes in de expeditieruimte laden en lossen.
- 5 Het CROW heeft op basis van diverse verkeersonderzoeken en praktijksituaties twee publicaties uitgebracht die kerncijfers geven voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen van functies. Dit zijn de volgende twee publicaties:
 - CROW-publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden';
 - CROW-publicatie 272: 'Verkeersgeneratie voorzieningen'.

Voor het berekenen van de verkeersbewegingen is het kengetal voor theater en schouwburg gehanteerd. Het kengetal is gebaseerd op de verkeersgeneratie van bestaande theater- en evenementenvoorzieningen. Op basis van deze representatieve gegevens blijkt dat de toename van verkeer zowel in de huidige als in de toekomstige situatie minder is dan 1%. Een dergelijke toename is in de praktijk niet merkbaar. Een eventuele toename van verkeersbewegingen heeft daarmee geen nadelig effect op verkeersveiligheid.

Ook de afstand van 400 meter is afkomstig van het CROW en gebaseerd op reële aannames. Dit wordt dan ook alom geaccepteerd als acceptabele afstand voor bezoekers. Het parkeerverwijssysteem zal wel degelijk de bezoekers geleiden naar de beschikbare parkeerplaatsen.

Hiermee wordt eventuele overlast niet helemaal uitgesloten, maar wel tot een minimum beperkt. Gezien de ligging in een centrumomgeving wordt dit acceptabel beschouwd.

Aanpassing

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.