

NOTA van zienswijzen Breukelsestraat

Nota van zienswijzen			
Nr..	Onderwerp	Inhoud samenvatting zienswijze	Reactie
1, 2 en 3	Parkeergelegenheid	De komst van zes appartementen met vijf parkeerplaatsen gaat een negatieve weerslag hebben op de parkeerdruk in dit gedeelte van Boxtel. Al jaren is de parkeerdruk te hoog in de Breukelsestraat en aangrenzende straten (Ons Doelstraat, Wilhelminastraat en Van Leeuwenstraat).	Het initiatief op Breukelsestraat 47 betreft een herontwikkeling waarbij de functie van het gebouw verandert van winkel naar woonruimte. Bij een herontwikkeling is het beleid om de parkeernorm van de voormalige functie in de berekening mee te nemen, het zogenaamde salderen. De redenatie achter deze werkwijze is dat het voor de gemeente niet mogelijk is om van een ontwikkelaar te eisen dat deze ook nog eens bestaande parkeerproblemen gaat oplossen. Toen het pand nog een winkelfunctie had bedroeg de (theoretische) parkeernorm 8,4 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar gaf aan 5 parkeerplaatsen op eigen terrein te kunnen realiseren. Per saldo komen we dan in de parkeerbalans uit op 13,4 parkeerplaatsen voor 6 appartementen. Daarmee wordt ruimschoots aan de parkeernorm van 1,4 per wooneenheid voldaan (appartementen > 60 m2 in centrumgebied). In september 2019 heeft er een parkeerdrukmeting plaatsgevonden in het centrum van Boxtel. Voor de Breukelsestraat werden de volgende cijfers waargenomen: <u>Parkeerdruk Breukelsestraat</u> Dinsdagochtend: 46,9% Dinsdagmiddag: 60,5% Dinsdagnacht: 92,6% Vrijdagochtend: 58,0% Vrijdagavond: 77,8% Zaterdagmiddag: 63% Op basis van deze gegevens is de conclusie dat er in de Breukelsestraat alleen in de nacht (late avond) sprake is van relatief hoge parkeerdruk. In de nabije omgeving, o.a. het Breukelseplein en de Stationsstraat is er echter nog voldoende vrije parkeerruimte te vinden. Er is dus geen daadwerkelijk parkeerprobleem. Bewoners moeten in de nachtelijke uren alleen soms iets verder lopen om een vrije parkeerplaats te vinden. Daarnaast valt de Breukelsestraat binnen de zogeheten blauwe zone. Bewoners kunnen hier alleen langdurig parkeren als ze beschikken over een bewonersonthefving. Naar het oordeel van onze verkeersadviseur komen de toekomstige bewoners van Breukelsestraat 47 niet in aanmerking voor een bewonersonthefving voor het openbare gebied, maar moeten zij op eigen terrein parkeren of buiten de blauwe zone (bijvoorbeeld op het Breukelseplein). Er zal dus geen sprake zijn van een negatieve weerslag op de parkeerdruk in de Breukelsestraat en omliggende straten die tot de blauwe zone behoren. Deze ontwikkeling en mogelijke toekomstige ontwikkelingen die onder dezelfde voorwaarden worden goedgekeurd leiden niet tot een hogere parkeerbelasting in de blauwe zone. In directe omgeving zijn er met het Breukelseplein en de Stationsstraat tevens wel degelijk voldoende parkeergelegenheden om bezoekersparkeren en een hoger dan gemiddeld autobezit op te vangen. Het Breukelseplein heeft op dit moment nog restcapaciteit en zal in de toekomst nog verder worden uitgebreid.

			Wanneer de parkeerplaatsen op eigen terrein geheel bezet zijn en er op de nabijgelegen parkeerterreinen ook geen plek is zullen toekomstige bewoners/bezoekers verder moeten lopen. Fout parkeren kan hier een gevolg van zijn, maar dat is geen verkeersprobleem maar een handhavingsvraagstuk.
4	Negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid en woon- en leefbaarheid	De verkeersveiligheid komt ernstig in het geding door de geplande in- en uitrit. Naast de onveilige situatie bij het oprijden op de stoep, zorgt ook het indraaien op de Breukelsestraat zelf voor een onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie. Onduidelijk is of in de uitritvergunning rekening gehouden wordt met de smalle uitrit en het achterliggende parkeerterrein.	De geplande uitweg is vakinhoudelijk beoordeeld op verkeersveiligheid en praktisch gebruik. Er is verkeerskundig gezien bij de uitweg geen sprake van een bijzondere situatie die een dusdanige negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid dat deze beter niet kan worden aangelegd. In het geval van een uitweg is het zeer gebruikelijk dat er een trottoir gekruist moet worden alvorens men de rijbaan op kan draaien. De verkeersregels zijn voor alle weggebruikers helder: verkeer afkomstig uit een uitweg moet te allen tijde voorrang verlenen aan alle verkeersdeelnemers dat het tegenkomt. Een automobilist die een uitrit verlaat heeft een lage snelheid (stapvoets) en kan gemakkelijk anticiperen op naderende verkeersdeelnemers die hij voorrang moet verlenen. Verkeersonveilige situaties en eventuele conflicten bij uitwegen ontstaan voornamelijk als weggebruikers niet opletten, afgeleid zijn of roekeloos rijgedrag vertonen. Dit valt allemaal onder de noemer gedrag, waarbij de inrichting niet de oorzaak is van verkeersonveiligheid. Wat betreft de geplande uitweg kan beargumenteerd worden dat het zicht niet optimaal is. Het is geenszins het geval dat auto's afkomstig van de uitweg 'blind' het trottoir en de weg op moeten rijden. Binnen de stedelijke omgeving zijn de zichtlijnen echter vrijwel altijd in meer of mindere mate beperkt door bebouwing, beplanting en geparkeerde auto's. Dit geldt zowel voor kruisingen als uitritten. Het is de verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer (die de uitrit verlaat) om zich ervan te vergewissen dat er geen kruisende voetgangers of auto's zijn. De voorrangssituatie is volledig duidelijk. Als een verkeerssituatie om welke reden dan ook onoverzichtelijker blijkt dan wat men gewend is, dan zou van de weggebruiker verwacht mogen worden dat deze ook voorzichtiger handelt. Niemand wil immers bij een aanrijding betrokken raken. Juist omdat een onoverzichtelijk punt in het algemeen vaker leidt tot voorzichtiger verkeersgedrag kan nooit per definitie worden gesteld dat onoverzichtelijke verkeerssituaties objectief gezien onveiliger zijn dan overzichtelijke verkeerssituaties. De uitweg voor Breukelsestraat 47 is daarnaast lang niet de enige uitweg in de straat. Weggebruikers zijn ervan op de hoogte dat er in de bebouwde kom (woonwijken) relatief veel particuliere uitwegen zijn. Hier houden zij dan ook over het algemeen goed rekening mee. Ook de automobilisten die gebruik maken van de Breukelsestraat zullen altijd rekening moeten houden met een onverwachte verkeerssituatie, bijvoorbeeld een voetganger die plotseling oversteekt achter een geparkeerde auto. Van verkeersdeelnemers wordt met andere woorden voldoende anticipatievermogen verwacht. Verkeersveiligheid draait immers om samenspel: weggebruikers houden rekening met elkaar en de bijzondere situaties die zij tegenkomen in het verkeer.
4	Negatieve gevolgen voor de parkeerdruk en parkeeroverlast	De realisatie van vijf parkeerplaatsen voor zes appartementen heeft een negatieve weerslag op de parkeerdruk. In de parkeernorm van gemeente Boxtel wordt er voor appartementen een > 60 m² geëist dat er 1,4 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. In dit geval zijn dat 9 parkeerplaatsen. Ook in de directe omgeving van het bouwproject zijn er feitelijk onvoldoende parkeergelegenheden. In de ruimtelijke onderbouwing wordt verwezen naar een parkeeronderzoek. Deze houdt geen rekening met deze en toekomstige ontwikkelingen.	Voor beantwoording hiervan wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1, 2 en 3.