Zaaknummer: 5488-2021

Documentnummer: 5488-2021:788258

Responsnota Mgr. Verhagenstraat ongenummerd

Notitie met betrekking tot de ingebrachte zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Overeenkomstig het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht juncto artikel 3.8, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening heeft met ingang van vrijdag 6 november 2020 tot en met vrijdag 18 december 2020 voor iedereen het ontwerpbestemmingsplan 'Mgr. Verhagenstraat ongenummerd' ter inzage gelegen.
De tervisielegging is overeenkomstig het bepaalde in de voornoemde wetsartikelen bekendgemaakt in de editie van de Nederlandse Staatscourant van vrijdag 6 november 2020 en de Mooilaarbeekkrant van donderdag 5 november 2020 en langs elektronische weg op de website van de gemeente Laarbeek en de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarbij is mededeling gedaan van de bevoegdheid van eenieder om gedurende de termijn van terinzagelegging schriftelijk dan wel mondeling een zienswijze kenbaar te maken over het ontwerpbestemmingsplan 'Mgr. Verhagenstraat ongenummerd'.

Ontvankelijkheid.
Tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Mgr. Verhagenstraat ongenummerd' zijn zes zienswijzen ingediend en wel door:

1.
2.
3.
4.
5.

Alle zes de zienswijzen zijn binnen de voorgeschreven termijn ontvangen en kunnen als ontvankelijk worden aangemerkt.

Beoordeling.
Onderstaand worden samenvattend de ingebrachte zienswijzen weergegeven evenals de inhoudelijke beoordeling ervan. Het feit dat de zienswijzen gecomprimeerd zijn weergegeven betekent niet dat die onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden genoemd, niet in de beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld.

1.

a) Reclamant geeft aan dat er nieuwe bebouwing gepland staat op een gedeelte van de grond waar al 50 jaar erfdienstbaarheid geldt voor de woning van reclamant. Er zijn onder andere bij de notaris afspraken vastgelegd over de erfdienstbaarheid, riolering en plaatsing van ramen in de zijgevel grenzend aan het plan. Het gaat om een strook van 5 meter langs de woning van Reclamant. Door de nieuwe bebouwing zou het uitzicht ernstig belemmerd worden en daarmee de mogelijkheid om ramen te realiseren.
b) Het aantal te realiseren nieuwe woningen vindt reclamant niet passen in de woonomgeving. Daardoor verwacht reclamant overlast van in- en uitrijdende auto's en een parkeerprobleem.
c) Bij de woning van reclamant is destijds de rooilijn van reeds aanwezige bebouwing gehanteerd (Mgr. Verhagenstraat 10 en 18). Bij de nieuwe woningen in onderhavig plan

wordt deze rooilijn niet doorgetrokken. Het zicht op de gevaarlijke kruising Mgr. Verhagenstraat – Bosscheweg wordt hierdoor belemmerd.

d) Reclamant vindt de twee parkeerplaatsen aangrenzend aan zijn woning ongewenst. Deze nieuwe parkeerplaatsen zullen geluidsoverlast geven.
e) De nieuwe woning dicht bij de werkplaats, achter in de tuin van reclamant, belemmert de gebruiksmogelijkheden van zijn werkplaats. De nieuwe buren zouden dagelijks kunnen klagen over geluidsoverlast.
f) Wanneer de brug openstaat verwacht reclamant dat de doorstroming van het verkeer belemmerd wordt door afslaand verkeer naar de nieuwe parkeerplaats ten behoeve van het plan. Daarbij verwacht reclamant dat de nieuwe bewoners de parkeerplaatsen aan de Mgr. Verhagenstraat gaan gebruiken in plaats van het nieuwe parkeerterrein. Ook het afslaande verkeer dat vanuit het dorp komt, gaat voor ernstige overlast en gevaar zorgen voor fietsers en voetganger die van en naar het dorp rijden en lopen.
g) Reclamant verzoekt de gemeente, voordat bouwwerkzaamheden aanvangen, een vooropname (buitengevel en inpandig) te doen van zijn perceel inclusief de bebouwing. Vanwege de schade die door de werkzaamheden (heien) kan optreden.

Reactie

a) Met de zienswijze van reclamant wordt benadrukt dat de erfdienstbaarheid gehandhaafd moet blijven. Het betreft een erfdienstbaarheid op het perceel kadastraal bekend als gemeente Beek en Donk Sectie C nr. 1241. Deze erfdienstbaarheid is geen "privaatrechtelijke belemmering met een evident karakter die aan uitvoering van dit bestemmingsplan in de weg staat" zoals die in de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt gehanteerd. De erfdienstbaarheid is geregeld tussen de eigenaar van de gronden en de reclamant. De gemeente is geen partij in deze erfdienstbaarheid. Het bijgebouw met toegang in de oostgevel (aangrenzend aan betreffend perceel) blijft toegankelijk voor reclamant. Het bouwvlak voor de drie grondgebonden woningen is in het ontwerpbestemmingsplan één vlak met daarin het opgenomen maximum van 3 wooneenheden met de bouwaanduiding 'vrijstaand'. In onder andere de paragraaf 2.2 van de Toelichting van het bestemmingsplan is te zien dat de twee-onder-één-kap woningen niet tegen de woning van reclamant worden gebouwd, maar dat hier ruimte tussen zit. Er is dus geen sprake van belemmering van het uitzicht ten opzichte van de huidige situatie. In het voorgaande Bestemmingsplan 'Kom Beek en Donk' was reeds een bouwvlak opgenomen tot aan de perceelsgrens van reclamant. Ter verheldering waar bebouwing komt, wordt de Verbeelding van het bestemmingsplan aangepast door het bouwvlak te beperken met twee bouwvlakken; 1 voor de twee-onder-één-kap woningen en 1 voor de vrijstaande woning.
b) In het beleidsstuk 'Wonen in Laarbeek – Woonvisie 2017-2021' staan de prioriteiten opgenomen voor de woningbouwopgaven van Laarbeek. Hierin staat onder andere dat de gemeente zich inzet voor 'een gevarieerd en aantrekkelijk aanbod van woningen dat aansluit op de vraag' en 'voldoende aanbod van middeldure huurwoningen'. Het voorliggende plan speelt in op deze behoeften. Door middel van herbestemming (inbreiding) van een voormalig bedrijfsperceel gaat deze invulling van de woningbouwbehoefte niet ten koste van schaarse groene en open plekken in de kern Beek en Donk of het buitengebied (uitbreiding).
   Eind 2018 heeft de ontwikkelaar een onderzoek gedaan naar de behoefte van middeldure huurwoningen/-appartementen op deze locatie. Geïnteresseerden konden zich gedurende

een 7-daagse advertentiecampagne op sociale media inschrijven en daarbij hun huur-woonwensen aangeven zoals het aantal kamers, gewenste oppervlak en huurprijsrange. In deze week hebben 93 personen zich aangemeld als geïnteresseerde. Het huidige ontwerp met diverse appartemententypen is een letterlijke vertaling van deze behoefte. Binnenkort start de officiële verhuurcampagne.
Het woningbouwaantal hangt tevens samen met de stedenbouwkundige massa die gewenst is op deze hoek. De stedenbouwkundige massa markeert één van de dorpsentrees van de kern Beek en Donk vanuit Gemert. De wens om deze dorpsentrees meer aandacht te geven is opgenomen in 'Laarbeek, Waterpoort van de Peel (2007)' en is overgenomen in de 'Structuurvisie Laarbeek – Groei in Balans'.
De voormalige bestemmingen van het plangebied brachten circa 109 verkeerbewegingen te weeg (4,8 vervoersbewegingen per 100 m^2 BVO (CROW 381, bedrijf arbeidsextensief) + twee vrijstaande woning (CROW 381) = (1.942/100 x 4,8) + (7,8 x 2) = 93,2 + 15,6 = 109). Het nieuwe aantal verkeersbewegingen komt op maximaal 230 verkeersbewegingen per etmaal (CROW 381: 43 huurappartementen midden, 2 huurappartementen duur en 2 twee-onder-één kapwoningen en 1 vrijstaande woning (huur)). Het gaat dus om een toename van 121 verkeersbewegingen ten opzichte van de voormalige bestemming. Cumulatief gezien is dit een zeer bescheiden toename van de verkeersintensiteit, ook voor erftoegangswegen zoals de Mgr. Verhagenstraat en de Tuinstraat met een 30 km/uur-regime. Tevens is de parkeerplaats opgedeeld met een gedeelte aan de Mgr. Verhagenstraat-Tuinstraat en nog 9 parkeerplaatsen met een in- en uitrit aan de Bosscheweg. Zo wordt het aantal verkeersbewegingen per etmaal verdeeld over het plangebied.

Het mogelijk maken van deze woningbouwaantallen hangt inderdaad samen met de mogelijkheid tot het realiseren van parkeerplaatsen. Daarbij is het gemeentelijke uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost (conform de gemeentelijke Parkeerbeleidsnota 2019). De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren woningen in het betreffende plan. Aan de hand van publicatie van de stichting CROW (publicatie 381) komt het benodigde aantal parkeerplaatsen uit op:
43 x Huur, appartement, midden: 43 x 1,4 = 60,2
2 x Huur, appartement, duur: 2 x 1,9 = 3,8
3 x Huur, huis, vrije sector: 3 x 2,0 = 6
Dat betekent dat er totaal 70 parkeerplaatsen benodigd zijn. Door efficiënter ruimtegebruik blijkt dat er in onderhavig plan **75** parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd. Per abuis is in het ontwerpbestemmingsplan voor de drie grondgebonden woningen gerekend met de parkeerkencijfers voor koopwoningen. De Toelichting en bijhorende indicatieve schets van de inrichting van de parkeerplaats in het vast te stellen bestemmingsplan worden daarom geactualiseerd en overzichtelijker gemaakt. Daarmee komen de ingetekende parkeerplaatsen in de openbare ruimte te vervallen. Er worden op het parkeerterrein 64 parkeerplaatsen gerealiseerd, de grondgebonden woningen krijgen in totaal 2 parkeerplaatsen op hun perceel en aan de zuidzijde van het gebouw (ontsloten via de Bosscheweg) komen 9 parkeerplaatsen. Het plan voorziet dus in ruim voldoende parkeergelegenheid om aan de geldende parkeernorm te kunnen voldoen.

c) De mogelijkheden uit het voormalig bestemmingsplan 'Kom Beek en Donk' is als onderlegger gebruikt voor dit plan. In de Toelichting onder paragraaf 2.2 van het onderhavig plan is te zien dat de rooilijn van de twee-kapper nagenoeg aansluit op de rooilijn Mgr. Verhagenstraat 8 en 10. Dit versterkt het ensemble van de belendende woningen in schaal en maat. De twee-onder-één-kap komt daarmee circa 0,5 m meer terug te liggen dan de huidige bedrijfshal en sluit daarmee beter aan op de bestaande woningen aan de Mgr. Verhagenstraat. Het appartementengebouw op de kruising is een stedenbouwkundige markering van de dorpsentree vanuit Gemert-Bakel. Het volume volgt de contour en rooilijn van de aangrenzende kavels waardoor het gebouw zich aan de Mgr. Verhagenstraat op logische wijze in het weefsel voegt. De rooilijn wijkt daarmee licht af van de bouwmogelijkheden uit het voormalige bestemmingsplan 'Kom Beek en Donk'. Omdat deze integrale Kom-plannen altijd een conserverend karakter hebben, is met de situering van de bouwvlakken onder andere geen rekening gehouden met de wijziging van de verkeersituatie. Vanaf 2002 is de maximale snelheid van 50 km/uur aangepast naar 30 km/uur. Daarom is de situatie uit 1975 lastig vergelijkbaar met de huidige situatie. De nieuwe façades begeleiden visueel het zicht op de Donkse brug sterker door de meer terug liggende rooilijn van de twee-onder-één-kap woningen ten opzichte van de façade van de huidige bedrijfshal. In Reactie 1a is aangegeven dat de verbeelding aangepast wordt met twee aparte bouwvlakken in plaats van één bouwvlak. Hiermee wordt het duidelijker hoe de drie grondgebonden woningen in het plangebied zijn gesitueerd.

d) Zie reactie 1b. Hierin is te lezen dat de parkeerplaatsen efficiënter zijn gesitueerd. Daardoor kunnen de parkeerplaatsen aangrenzend aan het perceel van reclamant worden opgeheven. Deze parkeerplaatsen komen elders op eigen terrein te liggen. Een indicatieve schets van de inrichting van de parkeerplaats is geactualiseerd in het vast te stellen bestemmingsplan.

e) De vergunning voor de gebouwde werkplaats van reclamant dateert van 14 juni 1974. De werkplaats wordt feitelijk gezien als bijgebouw bij de woning. Het perceel van reclamant heeft volgens het bestemmingsplan Kom Beek en Donk de bestemming 'Wonen'. Binnen de bestemming 'Wonen' mogen 'Beroepsmatige activiteiten' (artikel 16 lid 1 sub 2) worden uitgevoerd. Daarbij is het van belang dat de woonfunctie op het bouwperceel primair blijft. Tevens mag het gebruik van bijgebouwen geen ernstige c.q. onevenredige hinder opleveren voor het woonmilieu en geen afbreuk doen aan het woonkarakter van de buurt. De werkplaats blijft bovendien toegankelijk voor reclamant en het gebruik van zijn werkplaats kan dus continueren mits hij voldoet aan de voorwaarden uit het bestemmingsplan Kom Beek en Donk.

f) Bij de kruising van de Mgr. Verhagenstraat en de Bosscheweg ligt de beweegbare Donkse brug over de Zuid-Willemsvaart. De brug staat per keer gemiddeld 5 minuten open. Wanneer de brug openstaat stopt tijdelijk de doorstroming van onder andere de route Mgr. Verhagenstraat-Koppelstraat/Kapelstraat en vice versa. Aangezien de Mgr. Verhagenstraat sinds 2010 voorrang heeft op de Bosscheweg, rijdt de Mgr. Verhagenstraat ook weer sneller door. De Mgr. Verhagenstraat is ingericht als erftoegangsweg en heeft daarmee tot doel om toegang tot bijvoorbeeld woningen, bedrijven, scholen en winkels te bieden. Er was in de oude situatie reeds een in- en uitrit tot het plangebied vanaf de Mgr. Verhagenstraat, de nieuwe inrit van het onderhavige plan wordt wellicht intensiever gebruikt dan voorheen. Dit zal echter nagenoeg geen extra gevolgen hebben voor de doorstroming ten opzichte van de huidige situatie. Het nieuwe

parkeerterrein en het parkeerterrein aan de Bosscheweg voorzien samen in 75 parkeerplaatsen, dit is voldoende om aan de geldende parkeernorm te voldoen op eigen terrein. Bovendien wordt het een afgesloten parkeerplaats en dat maakt deze parkeerplaatsen aantrekkelijker dan de openbare parkeerplaatsen aan de Mgr. Verhagenstraat.

g) Het bestemmingsplan biedt de juridische grondslag voor het bouwen en gebruiken van gebouwen en gronden. Zaken als de wijze van het bouwrijp maken of de bouwkundige staat van de bestaande woningen kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld. Deze zaken worden in het kader van de omgevingsvergunning behandeld waartegen separaat bezwaar open staat. Op 24 januari 2020 is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de ontwikkelaar en de gemeente. Daarin is onder andere het volgende artikel opgenomen: *'Om schade aan opstallen van naburige percelen te voorkomen zal Wederpartij (de ontwikkelaar), daar waar de noodzaak aanwezig is om een paalfundering aan te brengen, een heitechniek toepassen die geen trillingshinder veroorzaakt, wat inhoudt dat de palen zullen worden geschroefd of geboord.'*

2.

a) Reclamant verzoekt de gemeente om het kruispunt Mgr. Verhagenstraat – Tuinstraat te herinrichten. De entree van de Tuinstraat ziet er onverzorgd en niet representatief uit. Het aantal verkeersbewegingen en de verkeersonveiligheid zal toenemen vanwege het plan.
b) Reclamant verzoekt de gemeente om de parkeerproblematiek in de Tuinstraat aan te pakken. Reeds in de huidige situatie van de Tuinstraat stagneert de doorgang als gevolg van het huidige parkeerbeleid. Bewoners moeten regelmatig de 'sluipweg' achter de woningen (oneven nummers) nemen.

Reactie

a) De Mgr. Verhagenstraat is in 2018 mede ter hoogte van het plangebied op de schop gegaan. De hergebruikte gebakken klinkers zijn vervangen voor geluidreduceerde betonklinkers. De oude klinkers leverden voor omwonenden veel geluids- en trillingsoverlast op. Omdat beide wegen erftoegangswegen zijn, is de kruising Mgr. Verhagenstraat – Tuinstraat gelijkvloers vormgegeven en geaccentueerd door een punaise. Deze bolvormige verhoging heeft voor het verkeer een attentieverhogende en snelheidsremmende signaalfunctie. De kruisingen van de Mgr. Verhagenstraat met de Parallelweg en de Brakenstraat zijn hetzelfde vormgegeven. Er wordt hier gestreefd naar zoveel mogelijk vergelijkbare kruisingen om de weggebruiker duidelijkheid en herkenbaarheid te bieden. Het herinrichten van het uiterlijk van de kruising Mgr. Verhagenstraat – Tuinstraat is geen onderdeel van dit bestemmingsplan omdat het uiterlijk van een straat niet wordt geregeld in een bestemmingsplan. Tevens ligt de betreffende kruising buiten het bestemmingsplangebied. Het aantal verkeersbewegingen neemt inderdaad toe, maar niet dermate dat een nieuw wegprofiel noodzakelijk is. Om de doorstroming in de Tuinstraat te bevorderen overweegt de gemeente om het parkeren aan één zijde van de straat te regelen. Dit zijn echter uitvoeringsaspecten die later nog aan de orde zullen komen en geen deel uitmaken van deze bestemmingsplanprocedure.
b) Zoals hierboven onder 2a) is aangegeven, wordt overwogen om het parkeren in de Tuinstraat aan één zijde te regelen. Dit ligt echter buiten het plangebied en valt daarmee

buiten deze bestemmingsplanprocedure. In een later stadium zal een en ander worden bezien en hierop teruggekomen.

3.

a) De nieuw te realiseren parkeerplaats in dit plan scheidt het perceel van reclamant slechts met een laag hekwerk. De tuin van reclamant komt daardoor in het zicht te liggen. Tevens verwacht reclamant dat uitlaatgassen, koplampen, stemmen, geluidhinder van open- en dichtslaande deuren, etc. een storende factor zullen zijn.
b) Reclamant verzoekt de gemeente om toestemming te verlenen aan de ontwikkelaar om een 'geluiddempende' muur te realiseren. Daarnaast verzoekt reclamant om een toegang tot het eigen perceel te verkrijgen middels de nieuwe parkeerplaats.
c) Uit het plan zou blijken dat er onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd gaan worden. Reclamant vraagt zich af waar de overige auto's gaan parkeren. In de nabijgelegen Tuinstraat zijn geen mogelijkheden, omdat hier reeds een parkeerprobleem is. De doorstroming van de Tuinstraat wordt regelmatig geblokkeerd door dit parkeerprobleem.
d) Reclamant vindt het in- en uitrijden middels de Tuinstraat een onveilige situatie. Er wordt hard gereden en het is elke dag opletten geblazen.
e) Reclamant verzoekt de gemeente om de Tuinstraat op te vijzelen. De straat zou een ondergeschoven kindje zijn en niet aantrekkelijk.

Reactie

a) De ontwikkelaar werkt voor de inrichting van het parkeerterrein een groenplan uit met onder andere hagen en laag groen. Door strategische plaatsing van het groen kan grotendeels lichthinder en inkijk worden voorkomen.

   Verder is er een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de nieuwe parkeerplaats. Uit het onderzoek van Tritium Advies d.d. 9 februari 2021 blijkt dat in het kader van best beschikbare technieken (BBT) een geluidafschermende voorziening dient te worden gerealiseerd op de perceelgrens van de woningen aan de Tuinstraat, grenzend aan het parkeerterrein. Deze afscherming blijkt niet noodzakelijk voor de woning van reclamant, omdat ter plaatse een akoestisch goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd.

   Onderhavig plan levert een 'niet in betekende mate bijdrage' (NIBM) aan de luchtverontreiniging. Middels deze tool van Kenniscentrum InfoMil is het eenvoudig en snel te bepalen of een plan niet-in-betekende-mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Zeker gezien de herbestemming van de bedrijfsbestemming (met een bouwvlak) van circa 1.900 m^2 naar 48 woningen. De berekening bijhorend bij deze NIBM-conclusie wordt inzichtelijk gemaakt door deze toe te voegen aan de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.
b) Zie reactie 3a. Voor het gedeelte waar de geluidsafschermende voorziening dient te komen, wordt het bestemmingsplan gewijzigd en een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de bestemmingsregels. Aangezien de ontwikkelaar het parkeerterrein in eigen beheer houdt kan de gemeente geen uitspraken doen over de toegankelijkheid tot het perceel van reclamant via het parkeerterrein. Reclamant kan hierover in gesprek gaan met de ontwikkelaar.
c) Zie reactie 1b. Alle parkeerplaatsen kunnen op eigen terrein worden gerealiseerd. Er is dus geen noodzaak om van de parkeerplaatsen aan de Tuinstraat gebruik te maken.

d) Door het uitrijden aan de Tuinstraat te organiseren, wordt voorkomen dat er een (extra) uitrit aan de Mgr. Verhagenstraat ontstaat. Deze (extra) uitrit zou voor een nieuwe gelijkwaardige kruising zorgen op de Mgr. Verhagenstraat. Dit zou niet bevorderlijk voor de doorstroming op de Mgr. Verhagenstraat zijn. Met de uitrit aan de Tuinstraat kan er gebruik worden gemaakt van al bestaande infrastructuur en dus van een bestaande gelijkwaardige kruising om de Mgr. Verhagenstraat op te rijden. Het aantal verkeersbewegingen in de Tuinstraat neemt met maximaal 230 verkeersbewegingen per etmaal (CROW 381: 43 huurappartementen midden, 2 huurappartementen duur en 2 twee-onder-één kapwoningen en 1 vrijstaande woning (huur)) toe. In werkelijkheid zal dit zeer waarschijnlijk minder zijn, omdat er 9 parkeerplaatsen gelegen zijn aan de Bosscheweg en dus niet uitrijden aan de Tuinstraat. De verkeersintensiteit op de Tuinstraat komt volgens vergelijkbare berekening (CROW 381: 23 tussenwoningen/hoekwoningen, 5 vrijstaande woningen en 3 twee-onder-één kap) op een intensiteit uit van maximaal 247 verkeersbewegingen per etmaal. Cumulatief is dit nog altijd een zeer bescheiden verkeersintensiteit, ook voor een erftoegangsweg met een 30 km/uur-regime. Om de doorstroming in de Tuinstraat te bevorderen overweegt de gemeente om het parkeren aan één zijde van de straat te regelen. Dit zijn echter uitvoeringsaspecten die in een later stadium nog aan de orde komen. Het bestemmingsplan is niet het document om dergelijke praktische zaken, die overigens buiten het plangebied liggen, te benoemen.
e) De Tuinstraat hoort formeel gezien niet bij het plangebied van dit bestemmingsplan. Daarbij wordt het opvijzelen van een straat niet in een bestemmingsplan geregeld. In het Wegenbeheerplan van de gemeente worden de prioriteiten voor de instandhouding van de wegenstructuur vastgelegd. Voor de komende vijf jaar staat de Tuinstraat niet opgenomen in deze planning. Wel zal de uitrit van de nieuwe parkeerplaats conform de kruisingen in de directe omgeving worden vormgegeven. Dat betekent een gelijkwaardige kruising en geaccentueerd met een punaise. Deze bolvormige verhoging heeft voor het verkeer een snelheidsremmende signaalfunctie.

4.

a) Reclamanten geven aan dat in het ontwerpbestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met de belangen van de omgeving. De mogelijke (negatieve) effecten voor omwonenden zouden ontbreken. De omgeving lijkt door de gemeente niet serieus te worden beschouwd en als gelijkwaardige partner te worden gezien. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de afweging die nodig is om te spreken van goede Ruimtelijke Ordening.
b) Reclamanten geven aan dat ook de ontwikkelaar de omgeving niet voldoende serieus heeft genomen. De georganiseerde informatiebijeenkomst is midden in de zomer gehouden en de uitnodiging hiervoor is enkele dagen daarvoor verzonden. Niet iedereen kon daardoor aanwezig zijn. De ontwikkelaar heeft tevens telefonisch contact gehad met omwonenden, maar dit gesprek heeft geen vertrouwen gegeven dat de omgeving serieus wordt genomen. Veel van de beloften uit deze gespreken zijn niet terug te vinden in dit ontwerpbestemmingsplan.
c) Bij de woningen aan de even-zijde van de Mgr. Verhagenstraat is sprake van een zeer matig tot tamelijk slechte milieukwaliteit (aspect geluid) volgens de methode Miedema. Ook de luchtkwaliteit is matig tot slecht te noemen (uitlaatgassen, roet en fijnstof). Aan de achtergevels zou sprake zijn van een goede tot redelijke goede milieukwaliteit. De

woningen aan de oneven zijde van de Mgr. Verhagenstraat hebben te maken met de drukke weg en het geluidgezoneerd industrieterrein aan de achterzijde van de woningen. Het woon- en leefklimaat bij deze woningen zou zeer matig tot slecht zijn. De komst van het appartementencomplex zal niet bijdragen tot een verbetering. Ook voor de woningen aan de Tuinstraat geldt dat de kwaliteit bij een rondom deze woningen goed tot redelijk goed zou zijn. De huidige kwaliteit moet minimaal behouden blijven om gemiddeld een redelijk goed woon- en leefklimaat te hebben. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zorgt volgens reclamanten voor een aanzienlijke verslechtering van het milieu-, woon- en leefklimaat bij omliggende woningen. Volgens reclamanten blijkt dit niet uit de onderbouwing bij het ontwerpbestemmingsplan.

d) In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een gemengd gebied in overeenstemming met de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. Dit is volgens reclamanten een onjuiste gebiedstypering van de huidige woonomgeving. Het plangebied met omgeving heeft diverse functies, maar komt niet overeen met de typering gemengd uit de brochure. Met name voor de oneven woningen aan de Mgr. Verhagenstraat en de woningen aan de Tuinstraat zou sprake zijn van een rustige woonwijk. In dat gebied zou sprake zijn van uitsluitend wonen. Het typeren van het plangebied als gemengd gebied doet ernstige afbreuk aan de feitelijke en door reclamanten ervaren situatie.
e) In het bestemmingsplan Kom Beek en Donk (2012) is op het planperceel in de huidige situatie een maximum bouwhoogte van 6 meter en een goothoogte van 4,5 meter toegestaan. Met dit ontwerpbestemmingsplan is een goothoogte van 15 meter toegestaan en de maximale bouwhoogte is niet vastgelegd. Hierdoor mag het nieuwe gebouw minimaal 3,3 keer zo hoog worden nu toegestaan (15:4,5). Reclamanten vinden dit onaanvaardbaar en vinden de aanvaardbaarheid van deze afwijkende bouwhoogte ten opzichte van de omgeving niet aangetoond.
f) De hoogte van het appartementengebouw past niet in de omgeving. Het hoogste gebouw in de directe omgeving is het pand aan de Bosscheweg 6, met een maximum goothoogte van 9,0 meter. Dat is maximaal 2 keer zo hoog als de goothoogte dat nu is toegestaan volgens het bestemmingsplan Kom Beek en Donk. Op het bedrijventerrein ten noorden van het plangebied is de maximum bouwhoogte 10 meter. Ten westen, aan de overzijde van het kanaal, hebben de gebouwen een maximum bouwhoogte van 9 meter. Het onderhavige plan bevindt zich volgens reclamanten in een woongebied waarin de maximum goothoogte ten hoogste 6 meter bedraagt. De hoogte van het complex doet een grove inbreuk op het aanzicht van de woonomgeving. Een pand met deze omvang doet afbreuk aan het woongebied en het dorpse karakter. Reclamanten vinden de aanvaardbaarheid van deze afwijkende bouwhoogte ten opzichte van de omgeving niet aangetoond. Door de gebouwhoogte ontstaat er hinder voor de omgeving, zoals geluidreflectie, lichthinder, zon en schaduw en inkijk in tuinen.
g) Door de gebouwhoogte is het volgens reclamanten mogelijk dat zonreflecties ontstaan die hinder voor omwonenden kunnen opleveren. Tevens beperkt het gebouw de inval van zonlicht. Reclamanten vinden het ongewenst dat het licht dat nu in hun tuinen valt door het gebouw wordt opgeheven. Reclamanten verzoeken dat het effect van het gebouw op zonreflecties en zonafscherming wordt onderzocht.
h) De hoogte van het gebouw en de aanwezigheid van appartementen met balkons op hoogte leidt tot inkijk in tuinen van de omliggende woningen. Reclamanten vinden dat het niet is aangetoond dat hiervan geen sprake is en/of op welke manier het wordt voorkomen.

i) Voor het realiseren van de parkeerplaats moet volgens Reclamanten aangetoond worden dat er sprake is van aanvaardbare akoestische kwaliteit bij de bestaande geluidgevoelige gebouwen. Volgens de VNG-brochure zou er een minimale afstand voor het aspect geluid gehanteerd moeten worden van 30 meter. Deze afstand geldt voor een rustige woonwijk, waarvan zeker aan de achterzijde van de woningen aan de even zijde van de Mgr. Verhagenstraat en woningen aan de Tuinstraat sprake is. De afstand tussen de nieuwe parkeerplaats en de woningen is zeer minimaal (tuinen op 0 meter afstand). Door verschillende bronnen (rijden van auto's, autodeuren/kofferbak, pratende personen) kunnen onaanvaardbare pieken ontstaan wat voor slaapverstoring kan zorgen. De geluidsbelasting door deze activiteiten op de gevels van de bestaande woningen is niet in beeld gebracht. Aangezien dat de meeste woningen met een achtertuin tegen de parkeerplaats komen te liggen moet ook de geluidbelasting in de tuinen worden bepaald. De in- en uitrit van de parkeerplaats ligt direct naast woningen en de tuinen daarvan. Handelingen als rijdende auto's, remmen en optrekken zorgen voor geluidsoverlast. Voorheen ging het uitsluitend over een auto van en naar de woning aan Tuinstraat 2a. Reclamanten verwachten tientallen bewegingen die voor overlast zorgen.
j) Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet waar installaties, in- en uitlaten van installaties en andere mogelijke geluidbronnen worden gerealiseerd. Afhankelijk van de positie en uitvoering hiervan zal hinder naar de omgeving ontstaan verwachten de reclamanten.
k) Reclamanten vragen voor welke doelgroep deze appartementen beschikbaar komen. Het is ongewenst dat de appartementen beschikbaar komen voor een doelgroep waarbij geluidoverlast eerder is te verwachten.
l) De vele geluidbronnen in de omgeving vragen om een integrale beoordeling. Er moet volgens reclamanten rekening worden gehouden met een cumulatie van geluid.
m) Reclamanten verzoeken duidelijkheid over de wijze waarop de parkeerplaats en de in- en uitrit verlicht gaat worden en hoe wordt lichthinder voorkomen in de omgeving en tuinen van omwonenden. Wordt verlichting ingezet om hinder (hangplek/ontmoetingsplek) te voorkomen? Hiernaast verzoeken reclamanten duidelijkheid over de lichthinder van de verlichting van het appartementencomplex naar de omgeving. Hoe wordt gezorgd dat de lichthinder van auto's die uit de uitrit rijden op de woningen aan de Tuinstraat 5 tot en met 13 aanvaardbaar is?
n) De Reclamanten vinden het onwenselijk dat er ongewenste personen op de parkeerplaats komen. Het is daarom gewenst dat er goede verlichting is, maar niet hinderlijk voor de omgeving. Daarbij wensen reclamanten toezicht op het parkeerterrein, omdat door de ligging van de parkeerplaat het geheel onttrokken wordt van toezicht.
o) Reclamanten wensen waarborging van het éénrichtingsverkeer voor de inrit aan de Mgr. Verhagenstraat en de uitrit via de Tuinstraat.
p) Een nieuwe in- en uitrit met parkeerplaats in een nu bestemde woonomgeving wordt niet wenselijk geacht door reclamanten. Hinder door geluid, luchtvervuiling, stof, veiligheid en dergelijke zal optreden. Volgens reclamanten zou het logischer zijn om het verkeer via de Bosscheweg af te wikkelen. Hier zou voldoende ruimte zijn om een veilig de weg te verlaten of op te gaan. Een verandering van een woonbestemming naar verkeersbestemming is hierdoor niet nodig.
q) Het verkeer van met name de Mgr. Verhagenstraat veroorzaakt reeds een ongewenste hoeveelheid stof, uitlaatgassen, roet en fijnstof. Niet alleen het rijdende verkeer, maar

ook het wachtende verkeer voor de brug. Extra verkeer veroorzaakt extra bronnen die stof, uitlaatgassen, roet en fijnstof veroorzaken en is dan ook onaanvaardbaar.

r) Uit de motivatie in het bestemmingsplan blijkt dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen minder is dan nodig. Dit is onwenselijk volgens reclamanten. Het is daarnaast onduidelijk welke publicatie is gebruikt door de stichting CROW. Tevens is onduidelijk waarom er twee verschillende normen zijn gehanteerd. Reclamanten vinden het onduidelijk waar bezoekers van de appartementen parkeren. Het is namelijk niet gewenst dat er door de nieuwe bewoners/bezoeker wordt geparkeerd in de nabijgelegen straten Mgr. Verhagenstraat en de Tuinstraat, omdat hier al een parkeerdruk is volgens reclamanten. Het is bovendien niet wenselijk volgens reclamanten dat ongeduldige bewoner gebruik gaan maken van bestaande parkeerplaatsen langs de weg. Hiernaast zijn een zestal 'nieuwe' parkeerplaatsen zijn ingetekend aan de Mgr. Verhagenstraat, dit zouden niet allemaal nieuwe parkeerplaatsen zijn. Reclamanten vragen zich ook af of onderzocht is een parkeergarage onder appartementen tot de mogelijkheden behoord. Volgens reclamanten zou het vooraf duidelijk moeten zijn wat het eindbeeld gaat zijn wat betreft parkeren.
s) Reclamanten geven aan dat wanneer de parkeerplaatsen langs de Mgr. Verhagenstraat worden gerealiseerd het trottoir dicht bij de inrit niet meer zichtbaar is. Hierdoor kan een onveilige situatie ontstaan.
t) Reclamanten vragen zich ook af hoe de inrit zichtbaar wordt gemaakt en het snelheidsverschil van rijdend verkeer naar afslaand verkeer wordt opgevangen. De situering van de eerste parkeerplaatsen op het parkeerterrein zijn volgens reclamanten gevaarlijk wanneer men achteruitrijdt, komt men namelijk op het trottoir en er ontstaat kans op aanrijdingen met inrijdend verkeer.
u) De weg vanaf de brug tot aan de Tuinstraat wordt door reclamanten als zeer onveilig ervaren. Extra verkeer zal tot een onveiligere situatie leiden; extra parkeerplaatsen aan de weg, afslaande voertuigen en het snelheidsverschil.
v) Wanneer de brug open staat, staat een lange rij auto's te wachten tot voor de Tuinstraat. Reclamanten vragen zich af of bewoners dan gebruik maken van de uitrit aan de Tuinstraat in plaats van de inrit aan de Mgr. Verhagenstraat. Bovendien wordt door de toename van verkeer uit de Tuinstraat de kruising van de Tuinstraat – Mgr. Verhagenstraat aanzienlijk onveiliger. Het uitrijden uit de smalle Tuinstraat zal voor grotere voertuigen zeer moeilijk zijn, omdat het zicht bij uitrijden op straat beperkt is. Reclamanten verwachten dat hierdoor opstopping ontstaat door tegemoetkomende, afslaande en geparkeerde voertuigen.
w) De kruising van de Bosscheweg en Mgr. Verhagenstraat is al zeer onveilig. Niet alleen voor voertuigen, maar zeker ook voor fietsers en voetgangers. De komst van het appartementengebouw dicht tegen de weg maakt de situatie niet overzichtelijker en ook niet veiliger. Er is hierdoor minder zicht op de wandel- en fietsstroken.
x) Volgens reclamanten geeft de tekst in de bodemparagraaf onvoldoende waarborging dat de bodem voldoende wordt gesaneerd voordat de werkzaamheden aanvangen. Momenteel staat er dat 'voorafgaand aan de nieuwbouw de bodem op die locaties gesaneerd worden'. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met 'die locaties'. Reclamanten verzoeken daarom dat aan de regels wordt toegevoegd: 'voorafgaand aan de nieuwbouw zal de locatie minimaal worden gesaneerd tot de bodemkwaliteitsklassen Wonen of beter'.
y) Gevraagd wordt of het riool de extra hoeveelheid water vanuit de appartementen en de woningen aan kan en of het regenwater voldoende kan worden afgevoerd. Reclamanten

vragen duidelijkheid over hoe wordt voorkomen dat regenwater vanaf de parkeerplaats in de tuinen stroomt. Reclamanten wensen dat afstroming van water vanaf parkeerplaatsen te allen tijde wordt voorkomen.

z) Reclamanten hebben een alternatief plan om een gedeelte van de bedrijfsbestemming om te zetten in wonen (appartement gedeelte) en een deel in verkeer (voor de parkeerplaatsen). De huidige woonbestemming van Tuinstraat 2a kan zo behouden blijven en de drie woningen kunnen daarop worden geprojecteerd. Reclamanten verwachten dat er zo minder afbreuk wordt gedaan aan het huidige woon- en leefklimaat. Reclamanten vragen of deze invulling is onderzocht die minder belastend is voor de omgeving. Ook wordt gevraagd of het alternatief van parkeerruimten onder de appartementen is onderzocht.

aa) Reclamanten vragen wat bedoeld wordt met de planregels 9.1.3 en 3.1 over evenementen. Reclamanten geven aan dat de omgeving niet geschikt is als evenementenlocatie. Daarnaast verzoeken reclamanten om de bouwhoogte vast te leggen zodat het gebouw niet nog hoger kan worden dan nu in het plan is opgenomen.

bb) Reclamanten vragen wat de ingeschatte geluidsoverlast is van de bouw en het bouwverkeer. Daarbij wordt gevraagd hoe dit aanvaardbaar wordt gehouden en de veiligheid van de omgeving wordt geborgd.

cc) Reclamanten geven aan dat tijdens de aanleg van de brug/sluis veel schade aan de woningen is ontstaan door het heien. Hoe gaat de gemeente dit voorkomen?

dd) Er is al veel gebouwd in Beek en Donk. In de woonvisie staat beschreven dat er meer gebouwd zou moeten worden in Aarle-Rixtel en Lieshout, niet in Beek en Donk. Gaat de gemeente met deze hoeveelheid nieuwe woningen niet over de grens van wat men mag bouwen en wat echt nodig is voor Beek en Donk.

ee) De nieuwbouw is langs de weg gesitueerd, echter in het verleden mocht dit niet vanwege zicht op de kruising bij de brug. Waarom mag er zo kort op de weg worden gebouwd.

ff) Waar komt de vuilnis van het appartementencomplex? Veroorzaakt dit geuroverlast? Hoe wordt het vuil opgehaald en welke impact heeft dit voor de omgeving?

gg) Waar komen pakketdiensten pakketjes afgeven en welke impact heeft dit voor de buurt?

hh) Wie beheert de in- en uitritten en het parkeerterrein?

ii) Reclamanten verzoeken dat de invoergegevens van het onderzoek en de toelichting van de normstelling aan het wegverkeerslawaai onderzoek worden toegevoegd.

jj) Het plan zoals het nu voorligt leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Hierdoor zullen de bestaande woningen in waarde verminderen.

Reactie

a) Bij het opstellen van een bestemmingsplan voor een ruimtelijke ontwikkeling moet worden beoordeeld of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De Wet ruimtelijke ordening stelt eisen aan een bestemmingsplan. Eén daarvan is dat in de toelichting bij het bestemmingsplan de voor het plan relevante beleids- en milieuaspecten worden benoemd. In de toelichting van het bestemmingsplan is aandacht besteed aan alle relevante aspecten volgens de geldende wet- en regelgeving, waarbij de effecten van het plan op de omgeving zijn onderzocht. Zoals benoemd in reactie a van zienswijze 3 wordt hoofdstuk 4 van de toelichting aangevuld met een akoestisch onderzoek omgevingslawaai ten behoeve van het parkeerterrein en met de resultaten van de tool van Kenniscentrum InfoMil in het kader van mogelijke luchtverontreiniging. Belangrijk om te vermelden is dat de locatie in de huidige situatie grotendeels een bedrijfsbestemming heeft die met dit

plan wordt omgezet naar een woonfunctie. Op basis van bovenstaande informatie en aanpassingen in het bestemmingsplan zijn wij van mening dat dit plan getuigt van een goede ruimtelijke ordening.

b) De zienswijzeprocedure is in de wet geregeld. Het is daardoor een juridische, formele fase. Zoals uit rechtspraak blijkt, dient de zienswijzeprocedure er ook voor om eventuele gebreken in het plan aan het licht te stellen en alle belangen, waaronder die van omwonenden en de eigenaar van het perceel, in de besluitvorming te betrekken.
De formele fase van de zienswijzeprocedure wordt vaak voorafgegaan door een informele fase, waarin met omwonenden wordt gesproken. Dit is niet wettelijk voorgeschreven hetgeen ook in de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bevestigd is. In dit geval is dit wel gebeurd, zoals in de zienswijze ook is aangegeven. In het kader van de omgevingsdialoog had de ontwikkelaar gepland om te starten met keukentafelgesprekken met de direct belanghebbenden die grenzen aan het plangebied om vervolgens een plenaire bijeenkomst met de overige buren/belanghebbenden te organiseren. Dit laatste is sterk verhinderd door de coronapandemie. De ontwikkelaar heeft vervolgens besloten om op korte termijn alsnog een plenaire presentatie te verzorgen voor belanghebbenden, vanwege het willen starten met de bestemmingsplanprocedure. Deze bijeenkomst had als doel om eventuele zienswijzen van aanwezigen te inventariseren en is aangekondigd met een brief. Vanwege de korte planning was de zomervakantie de enige mogelijkheid voor de ontwikkelaar. Tijdens de presentatie is aangegeven dat in een tweede presentatie nader zou worden ingegaan op de geplaatste opmerkingen van de belanghebbenden.
Vanwege een nieuwe lockdown werd echter een tweede plenaire bijeenkomst organiseren onmogelijk. Daarop heeft de ontwikkelaar telefonisch contact gezocht met de direct belanghebbenden voor een terugkoppeling. Op meerdere momenten is ruimte gegeven om aanvullende vragen te stellen. Deze in- en samenspraak heeft dus plaatsgevonden voordat het ontwerpbestemmingsplan in procedure is gebracht door de gemeente. Aanvullend geldt, dat overleg met omwonenden niet hoeft te leiden tot algehele goedkeuring/instemming. Zoals de rechter overweegt: “niet is vereist dat initiatiefnemer en omwonenden met elkaar overeenstemming bereiken” (o.a. ECLI:NL:RVS:2017: 1542). Niet iedereen hoeft het dus uiteindelijk ook eens te zijn met een bouwplan.

c) In het voormalige bestemmingsplan ‘Kom Beek en Donk’ zit op een deel van de percelen van het plangebied de bestemming ‘Bedrijf’. Deze percelen worden herbestemd naar ‘Wonen’. Dit is planologisch en milieutechnisch gezien juist een vooruitgang ten opzichte van de bestaande situatie. De bestemming ‘Wonen’ geeft over het algemeen minder milieuhinder dan een bedrijfsbestemming. Het bedrijfspand is weliswaar sinds 2008 niet meer in gebruik als bedrijf, maar de mogelijkheid om een bedrijf te starten is nog steeds vastgelegd in het geldende bestemmingsplan ‘Kom Beek en Donk’. Met de opmerking dat het plan zou leiden tot een aanzienlijke verslechtering van het milieu-, woon- en leefklimaat” kunnen wij dan ook niet instemmen.

d) In de VNG-brochure wordt het omgevingstype "gemengd gebied" als volgt omschreven: "Een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden zijn lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen. In die gebieden kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten

daarbij veelal bepalend.

Het gebied kan in zijn algemeenheid worden beschouwd als een gebied waar verschillende typeringen aan de orde zijn. Het centrum van Beek en Donk (omgeving Piet van Thielplein) en bedrijventerrein 'De Bemmer' zijn in de buurt gelegen, evenals de Zuid-Willemsvaart. Op basis van deze omstandigheden is er sprake van een "gemengd gebied" als bedoeld in de VNG-brochure.

Om te streven naar het voordeligste scenario voor de omgeving is in het uitgevoerde akoestisch onderzoek ten behoeve van het parkeerterrein als uitgangspunt het plangebied als een "rustige woonwijk" genomen en niet als "gemengd gebied", mede gelet op de situatie aan de achterzijde van de woningen.

e) De Mgr. Verhagenstraat is een bebouwingslint volgens de Herziene Welstandsnota – Deelgebiedennota gemeente Laarbeek. Het bebouwingslint onderscheidt zich door een sterk naar bouwperiode en stijl variërende bebouwing. Kenmerkend aan het lint is een sterke menging van bebouwing en functie, gezien de nabijheid van het bedrijventerrein Bemmer. Het bebouwingslint heeft een fijne korrel aan volumes. In deze Mgr. Verhagenstraat zijn woningen veelal individueel van karakter en variërend in vrijstaand of geschakeld, maar ook variërend in kapvormen, tussenruimtes, hoogtes en verspringingen in de voorgevelrooilijn. Het is daarmee verworden tot een typische lintbebouwing met zogenaamde vernaculaire architectuur. Streekgebonden en dorps, met over het algemeen traditionele details. De volumes aan de Bosscheweg zijn daarentegen van een groter schaalniveau door onder andere bedrijfsgebouwen en de woonvoorziening 'De Bleek'. Aan de Bosscheweg is een mix te vinden van zowel klassieke als moderne architectuur, in zowel oorspronkelijke bebouwing als in nieuwbouw. Juist op de kruising van deze twee wegen, wordt hier nadrukkelijk rekening mee gehouden.



Figuur 1 Stedenbouwkundige analyse van de architect.

Het voorliggende plan heeft zich te voegen in het fijnmazige lint, alsmede in de grove korrel aan de Zuid-Willemsvaart. Door het maken van een volume dat op zichzelf opgebouwd is uit losse woonvolumes, wordt deze grove korrel weer wat verfijnd. Er wordt nog extra rekening gehouden met de context doordat het volume 'afkalft' in hoogte richting het bestaande lint. Voor de laatste volumes na de inrit van de parkeerplaats, worden archetype woningen ingezet die de voorgevelrooilijn laten verspringen om goed aan te sluiten in het beeld en morfologie van de lintbebouwing. Door de hoogtes van de archetypes te variëren en af te laten lopen in de richting van Gemert, sluit het in profiel aan op de reeds bestaande woningen uit het lint. Het voorliggende plan toont een interessant antwoord op de verschillende schaalniveaus van de grote bouwvolumes aan de Bosscheweg tot de (kleinschalige) woningen aan de Mgr. Verhagenstraat. Volgens de gemeentelijke supervisor is op een ingenieuze en sprekende wijze de kenmerkende architectuur van het dorp vertaald in massa-opbouw, geleding en uitstraling. Waar de bebouwing in schaal en maat afwijkt van de dorpse schaal en maat van de Mgr. Verhagenstraat wordt in architectuur juist verbinding gelegd. Door verfijning in de details en ornamentering, als ook de materiaal- en kleurtoepassing die eigen is voor de omgeving, is het complex passend gemaakt op de locatie. Juist hierdoor blijft sprake van samenhang.

In de 'Structuurvisie Laarbeek 2010-2020 | Groei in Balans' staat onder andere opgenomen dat de entrees tot het dorp aandacht verdienen en stedenbouwkundig gemarkeerd moeten worden. De structuurvisie verwijst over deze stedenbouwkundige markering door naar 'Laarbeek, Waterpoort van de Peel (2007)'. Hierin staat onder andere dat deze belangrijke entrees een eerste indruk van Laarbeek geven en daarmee deels het 'visitekaartje' van de gemeente bepalen. De entrees van het dorp verdienen daarom meer stedenbouwkundige aandacht.

In dezelfde structuurvisie is ook geconstateerd dat de kern van Beek en Donk met de rug naar de Zuid-Willemsvaart is gekeerd. De nabijheid van en het zicht op water geven ook de mogelijkheid om een bijzondere woonkwaliteit te creëren. Zonder het groene beeld rigoureus geweld aan te willen doen, ziet de gemeente op bescheiden schaal woonpotentie aan onder andere de Zuid-Willemsvaart.

f) Zie reactie 4e voor motivering van de afwijkende gebouwhoogte. Door de aanwezigheid van hoge gebouwen kan inderdaad hinder ontstaan als geluidreflectie, zonreflectie, toename aan schaduw en inkijk in tuinen. Echter, in de onderzoeksrapporten omtrent geluid is in de rekenmodellen wel degelijk rekening gehouden met de hoogte van de gebouwen en de daarbij behorende reflecties. Zo is in het onderzoek 'Akoestisch onderzoek omgevingslawaai Monseigneur Verhagenstraat 2 te Beek en Donk' gerekend met een reflectiefactor van 0,8 voor gebouwen en schermen. Hieruit zijn geen noemenswaardige gevolgen gekomen op het gebied van geluidsreflectie.
Het aspect bezonning kan een onderdeel zijn bij de belangenafweging van ruimtelijke ontwikkelingen. Er is echter geen wet- of regelgeving over bezonning. In Nederland wordt verschillend met dit aspect omgegaan. In de praktijk wordt als richtlijn veelal de volgende TNO-norm gebruikt: minimaal twee uur zon op de vensterbank per dag in de periode 19 februari tot en met 21 oktober. Naar aanleiding van de zienswijze is een bezonningstudie uitgevoerd. De huidige bebouwing is over het algemeen genomen lager dan de voorgestelde nieuwbouw. Gezien de ruime afstanden van de beoogde bebouwing ten

opzichte van de bestaande omliggende bebouwing kan worden geconcludeerd dat ook in de nieuwe situatie ten minste wordt voldaan aan bovenstaande TNO-norm voor de nabijgelegen woningen. Het project zorgt om die reden niet voor een onevenredige schaduwwerking op de nabijgelegen woningen. Geconcludeerd wordt dat in het kader van bezonning sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De bijhorende beelden van de bezonningsstudie zijn aan deze responsnota toegevoegd.
Uit vaste jurisprudentie volgt dat aan het wonen in een verstedelijkte omgeving een zekere mate van inbreuk op privacy inherent is. Beek en Donk is weliswaar geen stad, maar gelet op de locatie en de inrichting van de omgeving kan ook hier gesproken worden van een verstedelijkte omgeving. Een zekere mate van inbreuk op privacy als gevolg van ontwikkelingen als onderhavig plan is onvermijdelijk. Vanuit het Bouwbesluit moeten er immers buitenruimtes worden gemaakt. Kijkend naar het plan, dan valt op dat de projectie van het woongebouw zodanig is gekozen dat niet direct kan worden gesproken van frontaal zicht op de achtertuinen van de omliggende woningen. Er is dan ook zoveel mogelijk rekening gehouden met de omliggende bebouwing, om de negatieve gevolgen zo beperkt mogelijk te houden. Verder is het woongebouw gepositioneerd aan de Mgr. Verhagenstraat (in de voorgevelrooilijn) en is er sprake van een behoorlijk achter terrein. Gezien de ligging in het bebouwd gebied, de bebouwing in de omgeving en de daar geldende bouwhoogten, de afstanden die hiervoor zijn genoemd en de inrichting van het plangebied, is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de privacy.

g) De gevels van het appartementengebouw worden vlak uitgevoerd (niet hol) met weinig reflecterende materialen waardoor concentratie van zonlicht op een specifiek punt niet zal optreden. Hierdoor zal er geen sprake zijn van hinderlijke gevelreflecties.
h) Zie reactie 4f.
i) Naar aanleiding van de zienswijze is door Tritium Advies een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het omgevingslawaai van het parkeerterrein. In het akoestisch rapport is als uitgangspunt genomen dat het plangebied een "rustige woonwijk", als bedoeld in de VNG-brochure, is. Teven is in dit rapport getoetst aan de toetsingssystematiek uit de VNG-brochure.

   In paragraaf B5.3 van bijlage 5 van de VNG-brochure is deze toetsingssystematiek opgenomen die ook algemeen geaccepteerd is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Die bestaat uit vier stappen, waarbij per stap een hogere geluidbelasting aanvaardbaar wordt geacht en telkens hogere eisen worden gesteld aan het benodigde onderzoek en de motivering van het besluit waarmee planologische inpassing mogelijk wordt gemaakt. Indien voldaan wordt aan de toepasselijke richtafstand uit de VNG-brochure, is volgens de toetsingssystematiek in beginsel sprake van een aanvaardbare geluidbelasting (stap 1). Indien stap 1 niet toereikend is, dient volgens de toetsingssystematiek met akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat de geluidbelasting op de gevel van de woningen voldoet aan de geluidwaarden als opgenomen in paragraaf B5.3 van bijlage 5 van de VNG-brochure. Deze geluidwaarden bedragen - in een rustige woonwijk - in eerste instantie 45 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, 65 dB(A) voor het maximale geluidniveau en 50 dB(A) ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking (stap 2). Bij overschrijding van deze waarden is planologische inpassing nog steeds mogelijk, bij een geluidwaarde van - eveneens in een rustige woonwijk - maximaal 50 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, 70 dB(A) voor het maximale geluidniveau en 50 dB(A) ten gevolge

van de verkeersaantrekkende werking. De raad dient dan te motiveren waarom hij deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht (stap 3). Indien ook laatstgenoemde waarden worden overschreden is planologische inpassing doorgaans niet mogelijk. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren (stap 4).

Uit het onderzoek blijkt dat in het kader van best beschikbare technieken (BBT) een geluidafschermende voorziening dient te worden gerealiseerd. Om de geluidbelasting op de woningen aan de Tuinstraat te reduceren dient een geluidafschermende voorziening op de perceelgrens van de woningen aan de Tuinstraat, grenzend aan het parkeerterrein, te worden gerealiseerd. Deze geluidafschermende voorziening dient een massa te hebben van minimaal 10 kg/m^2, kierdicht te worden uitgevoerd en met een hoogte van minimaal 2,0 meter boven maaiveld. Een mogelijke geluidafschermende voorziening is bijvoorbeeld een steenachtige tuinmuur.

In het akoestisch rapport is geconcludeerd dat met toepassing van een geluidscherm van 2,0 m hoog het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) op alle gevels van de omliggende (zorg)woningen voldoet aan de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde, behorende bij stap 2 van het stappenplan uit de VNG-uitgave met uitzondering van één toetspunt in de avondperiode. Hier geldt een overschrijding van slechts 1 dB op de grenswaarde uit stap 2.

Ten aanzien van de maximale geluidniveaus (L_{Amax}) blijkt dat in de dagperiode op één gevel en in de avond- en nachtperiode op meerdere gevels van de omliggende (zorg)woningen niet kan worden voldaan aan de grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde behorende bij stap 2 van het stappenplan uit de VNG uitgave. In de avondperiode kan op één gevel van een zorgwoning aan Bosscheweg 6A t/m 6D eveneens niet worden voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde behorende bij stap 3. In de nachtperiode kan op diverse gevels van deze zorgwoningen niet voldaan worden aan stap 3. De extra geluidafschermende voorziening heeft er voor de woningen aan de Tuinstraat in geresulteerd dat wel voldaan wordt aan de grenswaarde behorende bij stap 3.

De piekgeluidbelasting in de nachtperiode bedraagt maximaal 66 dB(A) bij de zorgwoningen aan Bosscheweg 6A t/m 6D. Voor een goed akoestisch woon- en leefklimaat kan worden aangesloten bij de eisen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer, zodat het geluidbinnenniveau in de (zorg)woningen in de nachtperiode de maximale waarde van 45 dB(A) niet mag overschrijden. Dit betekent dat een geluidwering van de gevel vereist is van 21 dB. Gezien de steenachtige bouw en het ontbreken van ventilatieroosters mag worden verwacht dat de gevelgeluidwering van de (zorg)woningen minimaal de benodigde 21 dB bedraagt en daarmee een akoestisch goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Daarbij zijn op het eigen terrein van de zorgwoningen (nabij de gevels waarvoor een overschrijding geldt) parkeerplaatsen aanwezig, waarbij piekniveaus ten gevolge van het dichtslaan van portieren eveneens aan de orde zijn.
In het rapport zijn de geluidniveaus tijdens de representatieve situatie berekend, inzichtelijk gemaakt en tevens getoetst aan de gestelde geluideisen. Gelet op de voorwaardelijk verplicht gestelde geluidafschermende voorziening en op basis van de

resultaten kan worden gesteld dat ter plaatse van de omliggende woningen na realisatie van het parkeerterrein, ondanks enkele overschrijdingen van de grenswaarden behorende bij stap 3, een akoestisch goed woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft en er derhalve akoestisch gezien sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor wat betreft het aspect geluid zijn er derhalve geen bezwaren het parkeerterrein te realiseren. Tot slot kan nog worden vermeld dat het geluidniveau in de toekomstige woningen zullen voldoen aan de nieuwbouweisen waarmee inpandig zeker sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Voor de woningen ten noorden van de Monseigneur Verhagenstraat (oneven huisnummers) zal de akoestische invloed van het nieuwbouwplan nihil zijn. Binnen het nieuwbouwplan zijn namelijk geen geluidrelevante buiten opgestelde installaties aanwezig en de parkeeractiviteiten op het parkeerterrein zijn op voldoende afstand gelegen en daarbij veelal afgeschermd door de woningen ten zuiden van de Monseigneur Verhagenstraat. De altijd al aanwezige parkeeractiviteiten langs de openbare weg zijn derhalve maatgevend voor deze woningen. Door het nieuwbouwplan zal een kleine toename van het verkeer op de Monseigneur Verhagenstraat aan de orde kunnen zijn. Een toename van 121 verkeersbewegingen ten gevolge van het plangebied op een totaal van circa 3.500 motorvoertuigen resulteert in een toename van 0,2 dB op de gevels van de woningen. Een dergelijke toename is niet waarneembaar voor het menselijk gehoor en zal derhalve geen akoestische verslechtering veroorzaken.

Om het akoestisch woon- en leefklimaat te kunnen beoordelen wordt voor de gecumuleerde geluidbelasting aangesloten bij de classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving volgens de ‘methode Miedema’. Deze methode gaat uit van het uitdrukken van de geluidbelastingen op een uniforme hinderschaal. Op alle gevels en in alle tuinen is een milieukwaliteit ‘goed’ gewaarborgd na realisatie van het parkeerterrein met uitzondering van de zuidoostgevel van de zorgwoningen aan Bosscheweg 6A t/m 6D en de tuin van Monseigneur Verhagenstraat 18, waarvoor een milieukwaliteit ‘redelijk’ geldt. De hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting op voornoemde locaties met milieukwaliteit ‘redelijk’ wordt echter niet bepaald door het geluid afkomstig van het parkeerterrein. Dit wordt uitsluitend bepaald door het wegverkeerslawaai aangezien de bijdrage van het geluid afkomstig van wegverkeer minimaal 10 dB hoger is dan van het parkeerterrein. Er kan worden geconcludeerd dat na realisatie van het beoogde parkeerterrein voor alle woningen geldt dat er sprake is van een goede of aanvaardbare akoestische situatie.

Afsluitend wordt opgemerkt dat de gemeente op grond van het voorgaande – en het feit dat het om een transformatie van een bedrijfsbestemmingsplan naar wonen gaat – dit bestemmingsplan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening acht.

Het bestemmingsplan wordt aangevuld met een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan voor de realisatie van deze geluidafschermende voorziening. Tevens wordt er een bouwaanduiding ten behoeve van deze voorziening op de verbeelding toegevoegd. Het onderzoeksrapport ‘Akoestisch onderzoek omgevingslawaai parkeerterrein Monseigneur Verhagenstraat 2 te Beek en Donk’ wordt aan de bijlagen van

de Toelichting toegevoegd. In de Toelichting wordt een extra paragraaf opgenomen onder artikel 2.

j) In beginsel is in het geval van wonen met bijbehorende functies geen sprake van bijzonder afwijkend gebruik dat aanleiding kan geven tot geluidsoverlast. Het toekomstige appartementengebouw bevat geen relevante installaties/bronnen (afzuigingen etc.) op het dak of anderszins bij het gebouw horende delen die in belangrijke mate geluidshinder kan veroorzaken naar haar omgeving. Zowel de appartementen als de grondgebonden woningen worden uitgevoerd met een individuele warmtepomp welke in de technische ruimte of berging in de appartementen/woningen wordt opgesteld. Het betreft een warmtepomp zonder buitenunit, die de warmte uit de ventilatieretourlucht haalt. Derhalve zijn er buiten de gebouwschil geen akoestisch relevante installaties aanwezig binnen het nieuwbouwplan. Daarnaast zal aan de eisen van het Bouwbesluit moeten worden voldaan.

k) Er komen 43 appartementen in het middeldure huursegment, 2 appartementen in het dure huursegment en 3 grondgebonden woningen in het vrije huursegment. De huurprijzen variëren van ca. € 730 – € 1.200 per maand (prijspeil 2021). Het plan is gericht op starters op de woningmarkt. Op korte termijn start de verhuurcampagne waarbij geïnteresseerden zich kunnen aanmelden bij de verhuurder. Door dit gevarieerde aanbod spreekt dit diverse doelgroepen aan. In 2019 hebben 93 geïnteresseerden zich gedurende een 7-daagse advertentiecampagne van de ontwikkelaar in kunnen schrijven en daarbij huur-woonwensen aan kunnen geven zoals het aantal kamers, gewenste oppervlakte en huurprijsrange. Het huidige ontwerp met diverse appartemententypen is een letterlijke vertaling van deze behoefte.
In 'Wonen in Laarbeek – Woonvisie 2017-2021' is de prioriteit opgenomen om te zorgen voor voldoende aanbod van middeldure huurwoningen. Dit plan draagt daaraan bij. Doelgroepen van reguliere huurwoningen worden in bestemmingsplannen niet vastgelegd, omdat dit niet wordt toegestaan door de Wet ruimtelijke ordening en vaste jurisprudentie. Het ontbreekt namelijk aan ruimtelijke relevantie.

l) Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden beoordeeld of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) wordt onderzocht of er een goed woon- en leefklimaat ontstaat voor de gebruikers van een geluidgevoelig object, zoals een woning waarbij voldaan kan worden aan de voorkeurgrenswaarde. In hoofdstuk 4 van de Toelichting van het onderliggend bestemmingsplan is daarom ingegaan op het geluidsaspect, één van de verplichte aspecten om te onderzoeken of de ontwikkeling een passende ontwikkeling is. In het ontwerpbestemmingsplan waren tot dusver alleen de resultaten van het onderzoek wegverkeerslawaai opgenomen als bijlagen bij het bestemmingsplan. Deze bijlage wordt vervangen door het volledige akoestische onderzoek wegverkeerslawaai d.d. 9 februari 2020. Het genoemde akoestisch onderzoek heeft juist als doel om te borgen dat voor de toekomstige bewoners qua geluid kan worden voorzien in een zogenoemd aanvaardbaar 'woon- en leefklimaat'. Ondanks dat voor onderhavige woningen geen hogere waarde aangevraagd kan worden, wordt in het kader van een goed woon- en leefklimaat in het bestemmingsplan een maximaal binnenniveau van 33 dB in de verblijfsruimten van de beoogde appartementen en woningen geborgd. Hierbij dient de gecumuleerde geluidbelasting op de gevel als uitgangspunt te worden aangehouden. Het treffen van eventueel noodzakelijke maatregelen is voorwaardelijk verplichtend opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Zoals omschreven in het rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Monseigneur Verhagenstraat 2 te Beek en Donk' hoeft de cumulatieve geluidbelasting formeel niet te worden bepaald voor de nieuwbouwappartementen en -woningen. Voor de volledigheid is de gecumuleerde geluidbelasting van alle in het model opgenomen wegen alsnog bepaald. Ten behoeve van de procedure hogere waarde dient conform artikel 110f van de Wgh de cumulatieve geluidbelasting te worden bepaald, indien sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Allereerst dient vastgesteld te worden of sprake is van een relevante blootstelling door verschillende geluidbronnen. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die te onderscheiden bronnen wordt overschreden. Conform de Wgh dienen voor de cumulatie de zoneplichtige wegen en spoorwegen en de geluidbelasting ten gevolge van industrie en/of luchtvaart meegenomen te worden.
Het nieuwbouwplan is gelegen buiten de geluidzone van 50 dB(A) etmaalwaarde van bedrijventerrein 'Bemmer'. Daarmee geldt op de gevels van de nieuwbouw geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor industrielawaai.
Uit het 'Akoestisch onderzoek omgevingslawaai middenstation' ten behoeve van de nutsvoorziening blijkt dat met een worst-case benadering het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau maximaal 40 dB(A) etmaalwaarde bedraagt op de gevels van het nieuwbouwplan. Ook hier geldt derhalve dat op de gevels van de nieuwbouw geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor industrielawaai plaatsvindt.
Voor de geluidbelasting ten gevolge van scheepvaartlawaai dat, aansluitend bij de eisen voor industrielawaai, wordt enkel op de zuidwestgevel de richtwaarde van 50 dB(A) overschreden. De geluidbelasting op deze gevel blijft echter minstens 10 dB onder de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en is daarmee niet van invloed op de gecumuleerde waarde.
Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op de gevels van de nieuwbouw ten gevolge van het rijden van voertuigen op het beoogde eigen parkeerterrein bedraagt maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde. Deze hoogste waarde geldt op de zuidgevel van de vrijstaande woning, waar wegverkeerslawaai geen rol speelt. Voor de gevels richting de Monseigneur Verhagenstraat geldt dat wegverkeerslawaai daar maatgevend is ten opzichte van het rijden op het parkeerterrein. Hieruit blijkt dat in onderhavige situatie het wegverkeer op de 30 km/uur wegen de enige relevante geluidbron is. Formeel is cumulatie derhalve niet aan de orde.

In het 'Akoestisch onderzoek omgevingslawaai parkeerterrein Monseigneur Verhagenstraat 2 te Beek en Donk' is voor zowel de gevels als in de tuinen van de omliggende (zorg)woningen van derden de gecumuleerde geluidbelasting bepaald. Voor de gecumuleerde geluidbelasting is het geluid afkomstig van het beoogde parkeerterrein en van het wegverkeer op de openbare, omliggende wegen meegenomen. Industrielawaai afkomstig van bedrijventerrein 'Bemmer' is niet meegenomen in de cumulatie aangezien de in voorliggend rapport beschouwde (zorg)woningen allen buiten de geluidzone van het bedrijventerrein zijn gelegen. De grens van de geluidzone van het bedrijventerrein volgt uit het rapport 'Geluidbeleid Bedrijventerrein Bemmer, Beek en Donk, Gemeente Laarbeek' (projectnummer 501865) d.d. 19 april 2012 van SRE Milieudienst. In reactie 4 onder I is te lezen wat de gecumuleerde geluidbelasting doet op alle gevels en in alle tuinen van de woningen van derden. De geluidbelastingen op de nieuwe appartementen en grondgebonden woningen is enkel inzichtelijk gemaakt, zodat met een juiste

geluidwering van de gevel, een goed akoestisch woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

m) De inrichting van het parkeerterrein zijn uitvoeringsaspecten die in latere instantie aan de orde komen en niet worden geregeld in het bestemmingsplan. Ondanks dat het geen deel uitmaakt van het bestemmingsplan wordt hierover het volgende opgemerkt. De ontwikkelaar die het parkeerterrein in eigen beheer houdt, dient ook zorg te dragen voor de inrichting van het terrein. Wij hebben echter begrepen dat de ontwikkelaar voornemend is een verlichtingsplan op te stellen. Dat plan bestaat uit een raster berekening en een rapport inclusief tekening van de verlichting. Er wordt daarbij gekeken naar het aantal lux dat op de gevel valt om te bepalen welke mate er sprake is van lichthinder. Uit dat plan wordt duidelijk welke masten noodzakelijk zijn. De ontwikkelaar verwacht dat er lage paaltoppen van 4 m hoog met ledverlichting komen. Met dergelijke verlichting is het mogelijk om de armaturen af te stellen op de omgeving zodat er geen ongewenst licht naar de omgeving schijnt. De entree(s) en buitenruimtes van het appartementengebouw worden voorzien van verlichting. Het gebouw zelf wordt niet aangelicht.

   De gemeente erkent dat de benoemde woningen in de zienswijze van reclamanten lichtinval kunnen ondervinden van autolichten van voertuigen die vanaf het parkeerterrein rijden. Er is echter sprake van een bestaande inrit, dus in de bestaande situatie is hiervan ook al sprake. Weliswaar zal door de toename van het aantal verkeersbewegingen in grotere made sprake zijn van lichtinval, maar dit achten wij niet onaanvaardbaar. Deze hinder doet zich in elke gemeente op tal van plaatsen voor en is haast onvermijdelijk bij het wonen in stedelijk gebied.

n) Voor uitwerking van verlichting op het parkeerterrein wordt verwezen naar reactie 4 onder m. De ontwikkelaar houdt de gronden in eigen beheer, zo ook het parkeerterrein. Het betreft dus een privé parkeerterrein ten behoeve van de nieuwe woningen. Het parkeerterrein wordt daarom afgesloten voor ‘derden’ door een slagboomconstructie bij de in- en uitrit van het parkeerterrein. Tevens zullen er borden worden geplaatst ter aankondiging van het privéterrein. Echter, zoals in reactie 4 onder m aangegeven, zijn dit uitvoeringsaspecten die nog aan de orde dienen te komen. Het bestemmingsplan is niet het document om dergelijke praktische zaken te regelen.

o) Aangezien de ontwikkelaar het parkeerterrein in eigen beheer houdt, dienen zij ook zorg te dragen voor de inrichting van het terrein. De hiervoor bij reactie 4 onder n benoemde slagboomconstructie wordt door de ontwikkelaar zo uitgevoerd dat er alleen ingereden kan worden vanaf de Mgr. Verhagenstraat en alleen uitgereden kan worden aan de Tuinstraat. Hiermee borgt de ontwikkelaar het eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein.

p) Het benodigde parkeerterrein voor dit plan brengt de nodige verkeersbewegingen met zich mee. Middels de tool van Kenniscentrum InfoMil is het eenvoudig en snel te bepalen of een plan niet-in-betekende-mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Hierbij dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de voormalige bedrijfsbestemming (met een bouwvlak) van circa 1.900 m^2 en de nieuw te bouwen 48 woningen. De voormalige bestemmingen van het plangebied brachten circa 109 verkeerbewegingen te weeg (4,8 vervoersbewegingen per 100 m^2 BVO (CROW 381, bedrijf arbeidsextensief) + twee vrijstaande woning (CROW 381) = (1.942/100 x 4,8) + (7,8 x 2) = 93,2 + 15,6 = 109). Het nieuwe aantal verkeersbewegingen komt op maximaal 230 verkeersbewegingen per etmaal (CROW 381: 43 huurappartementen

midden, 2 huurappartementen duur en 2 twee-onder-één kapwoningen en 1 vrijstaande woning (huur)). Het gaat dus om een toename van 121 verkeersbewegingen ten opzichte van de voormalige bestemming. Deze toename is ingevoerd in de NIBM-tool 2020 en daaruit komt de conclusie dat de bijdrage van het extra verkeer van niet betekende mate is en er geen nader onderzoek nodig is.
De berekening bijhorend bij deze NIBM-conclusie wordt inzichtelijk gemaakt door deze toe te voegen aan de Toelichting van dit bestemmingsplan.

Bij reactie 4i is geconcludeerd dat met het plaatsen van een geluidsafschermende voorziening geluidhinder op de woningen aan de Tuinstraat wordt gereduceerd. Dus met extra maatregelen is nagenoeg geen sprake van hinder door geluid, luchtvervuiling, stof, veiligheid, en dergelijke.

Het aanleggen van een extra in-/uitrit wordt door ons, zeker in combinatie met de beweegbare Donkse brug, als onwenselijk gezien. Ook vanwege de reeds kort op elkaar aanwezige in- en uitritten van de nutsvoorziening en de zorgwoningen aan de Bosscheweg. Door negen parkeerplaatsen te realiseren bij de nutsvoorziening ten behoeve van dit plan aan de Bosscheweg wordt de parkeerdruk en daarmee eventuele hinder verdeeld over het plangebied. Met de verkeeroplossing die nu voorligt wordt er gebruik gemaakt van reeds bestaande infrastructuur en wordt onder andere verkeershinder zoveel mogelijk voorkomen.

q) Zie reactie 4p. Op basis van de NIBM-tool 2020 van InfoMil is vastgesteld dat de bijdrage van het verkeer niet in betekende mate is. Er is geen nader onderzoek nodig.

r) Zie reactie 1b. Hierin staat onder andere dat met efficiënter ruimtegebruik alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd.
De parkeerplaatsen voor bezoekers zijn meegenomen in de parkeerkencijfers van CROW (Publicatie 381). Het aandeel bezoekers voor de gebruikte parkeerkencijfers komt neer op 0,3 parkeerplaats per woning. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het gebruikte kencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren. Daarbij wordt het een afgesloten parkeerplaats dat maakt deze parkeerplaatsen aantrekkelijker dan de openbare parkeerplaatsen aan de Mgr. Verhagenstraat of Tuinstraat.
Ondergronds parkeren is onderzocht maar maakt het plan financieel onhaalbaar, vandaar dat er juist naar een alternatief is gezocht.

s) Zie reactie 1b. Het is niet langer nodig om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte te maken.

t) De aansluiting van het parkeerterrein op de Mgr. Verhagenstraat betreft alleen inrijdende auto's. Degene die het parkeerterrein op willen rijden, zullen zelfstandig afremmen om de inrit te benaderen. Op het eigen terrein is tevens ruimte om op te stellen voor de slagboom. Omdat het hier niet om uitrijdende auto's gaat, hoeft het overige verkeer niet extra te worden geattendeerd. Een eenvoudig straatbeeld met zo min mogelijk uitzonderingen leidt bovendien de bestuurders minder af en voorkomt een onrustig straatbeeld. Bij de uitrit aan de Tuinstraat worden wel maatregelen getroffen om het verkeer op de Tuinstraat te attenderen op uitrijdend verkeer.
Het parkeerterrein zoals weergegeven in bestemmingsplan is een indicatieve inrichtingsschets met daarin de beoogde parkeerplaatsen. Het is een schets die weergeeft dat de benodigde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk op eigen terrein kunnen worden

gerealiseerd waardoor duidelijk is dat het gestelde in dit bestemmingsplan uitvoerbaar is. Daadwerkelijke maatvoering van deze parkeerplaatsen is een technische uitwerking van dit plan en maakt geen deel uit van deze bestemmingsplanprocedure. Gezien het detailniveau past dit niet in de inhoudsopgave van een ontwerpbestemmingsplan.

u) Het gedeelte van de weg waar reclamanten aan refereren is de Mgr. Verhagenstraat. De Mgr. Verhagenstraat is ingericht als erftoegangsweg 30 km/uur, met een rijbaan voor gemengd verkeer en suggestiestroken voor de fietsers. Erftoegangswegen zijn bedoeld om toegang tot percelen en erven te bieden voor alle verkeersdeelnemers (dus ook vuilniswagen en hulpdiensten). Doorgaans rijdt op erftoegangswegen meer bestemmingsverkeer dan doorgaand verkeer. Het is de gemeente bekent dat deze route als alternatieve route wordt gebruikt voor de Beekse brug/N615. In februari 2019 heeft een telling plaats gevonden van de Mgr. Verhagenstraat ter hoogte van de Bosscheweg en Brakenstraat. Hieruit komt een gemiddeld aantal van 3.673 verkeersbewegingen per etmaal. Het aantal verkeersbewegingen neemt met maximaal 230 verkeersbewegingen per etmaal (CROW 381: 43 huurappartementen midden, 2 huurappartementen duur en 2 twee-onder-één kapwoningen) toe. In werkelijkheid zal dit zeer waarschijnlijk minder zijn, omdat er 9 parkeerplaatsen gelegen zijn aan de Bosscheweg en dus niet uitrijden aan de Tuinstraat. Cumulatief gezien passen deze intensiteiten nog steeds bij een erftoegangsweg en dus bij het huidige straatbeeld. De inrit aan de Mgr. Verhagenstraat kan in de spitsuren voor opstopping zorgen. Alhoewel de voormalige in- en uitrit van het bedrijfsperceel ook lag aan de Mgr. Verhagenstraat en dichter op de kruising met de Bosscheweg. Een extra aansluiting verlaagt echter ook automatisch de verkeerssnelheid, hetgeen de veiligheid juist ten goede zou moeten komen. Dat is in een 30 km/uur-gebied in elk geval de praktische ervaring. Door het uitrijden aan de Tuinstraat te organiseren, wordt voorkomen dat er een “extra” uitrit aan de Mgr. Verhagenstraat ontstaat. Deze “extra” uitrit zou voor een nieuwe gelijkwaardige kruising zorgen op de Mgr. Verhagenstraat. Dit zou niet bevorderlijk voor de doorstroming op de Mgr. Verhagenstraat zijn. Met de uitrit aan de Tuinstraat kan er gebruik worden gemaakt van al bestaande infrastructuur en dus van een bestaande gelijkwaardige kruising om de Mgr. Verhagenstraat op te rijden. In reactie 4s is aangegeven dat er geen extra parkeerplaatsen meer noodzakelijk zijn in de openbare ruimte.

v) In reactie 4 onder q is reeds benoemd dat de slagboomconstructie zo wordt uitgevoerd dat er alleen ingereden kan worden aan de Mgr. Verhagenstraat en uitgereden aan de Tuinstraat. Het heeft voor toekomstige bewoners dus geen zin om te proberen het parkeerterrein op te rijden via de Tuinstraat wanneer de Donkse brug zou openstaan. Het aantal verkeersbewegingen neemt met maximaal 230 verkeersbewegingen per etmaal (CROW 381: 43 huurappartementen midden, 2 huurappartementen duur en 2 twee-onder-één kapwoningen en 1 vrijstaande woning (huur)) toe. In werkelijkheid zal dit zeer waarschijnlijk minder zijn, omdat er 9 parkeerplaatsen gelegen zijn aan de Bosscheweg en dus niet uitrijden aan de Tuinstraat. De verkeersintensiteit op de Tuinstraat komt volgens vergelijkbare berekening (CROW 381: 23 tussenwoningen/hoekwoningen, 5 vrijstaande woningen en 3 twee-onder-één kap) op een intensiteit uit van maximaal 247 verkeersbewegingen per etmaal. Cumulatief is dit nog altijd een zeer bescheiden verkeersintensiteit, ook voor een erftoegangsweg met een 30 km/uur-regime. Omdat zowel de Mgr. Verhagenstraat als Tuinstraat erftoegangswegen zijn, is de kruising gelijkvloers vormgegeven en geaccentueerd door een punaise. Deze bolvormige verhoging heeft voor het verkeer een attentieverhogende en

snelheidsremmende signaalfunctie. De kruisingen van de Mgr. Verhagenstraat met de Parallelweg en de Brakenstraat zijn hetzelfde vormgegeven. De gemeente streeft naar zoveel mogelijk vergelijkbare kruisingen om de weggebruiker duidelijkheid en herkenbaarheid te bieden. Om de doorstroming in de Tuinstraat te bevorderen overweegt de gemeente om het parkeren aan één zijde van de straat te regelen. Dit zijn echter uitvoeringsaspecten die later nog aan de orde dienen te komen. Het bestemmingsplan is niet het document om dergelijke praktische zaken te regelen.

w) In 2002 is de snelheid op de Mgr. Verhagenstraat van 50 km/u naar 30 km/u. Daarmee is de situatie gewijzigd en wordt het straatbeeld anders benaderd. Om te bepalen of er voldoende zicht blijft op de kruising Mgr. Verhagenstraat – Bosscheweg wordt gebruik gemaakt van zogenaamde uitzichtdriehoeken. Dit is het driehoekige gebied tussen twee takken van een kruispunt waarin zich geen objecten mogen bevinden die de bestuurder het uitzicht op de kruisende weg ontnemen (CROW – ASVV 2012). Voor zowel de Mgr. Verhagenstraat als de Bosscheweg geldt een snelheid van 30 km/u. Een automobilist dient op 30 m van het hart van het kruispunt zicht te hebben op 30 m weglengte van de te kruisen weg. De gronden van de ontwikkelaar liggen buiten de uitzichtdriehoeken en daarmee dus ook het nieuwe appartementsgebouw. Op de betreffende hoek ligt een stuk grond van de gemeente dat is ingericht met lage beplanting die ook laag wordt gehouden in het kader van verkeersveiligheid. Deze gronden blijven in beheer en toezicht van de gemeente zodat deze gronden gevrijwaard blijven van uitzichtbelemmerende obstakels. Er blijft ruim voldoende uitzicht voor de diverse verkeersstromen, waardoor een automobilist kan anticiperen op het overige verkeer.
Op dit moment ligt het perceel er verlaten en overwoekerd bij. De slechte staat van de bebouwing en het onderhoud van de gronden is niet bevorderlijk voor de overzichtelijkheid van het kruispunt. Juist door de verbindende architectuur van dit plan met de omgeving kan er rust in het straatbeeld ontstaan.

x) Uit het bodemonderzoek van mei 2018 blijkt dat nader bodemonderzoek (2^{e} fase) noodzakelijk is om de verontreiniging verder af te perken. Om dit onderzoek uit te kunnen voeren dienen de bestaande panden eerst te worden gesloopt. Zodoende kan ook de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem onder de bestaande woningen worden vastgesteld. Indien er sprake is van > 25 m^3 verontreinigde grond (of > 100 m^3 verontreinigd bodemvolume / grondwater) is er sprake van een saneringsplicht volgens de wet Bodembescherming. De urgentie van de sanering (bepaald door de provincie Brabant) wordt bepaald door de risico's. Het risico van de verontreiniging wordt bepaald door de humane risico's, ecologische risico's en het verspreidingsrisico.
Ondanks dat de verontreinigingen nog niet geheel in beeld zijn, kan al wel worden gesteld dat de bodemkwaliteit momenteel niet volledig voldoet aan de functie wonen, maar dat dit de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg staat. Daarom zal voorafgaand aan de nieuwbouw de bodem op die locaties worden gesaneerd. 'Die locaties' refereert aan de deellocaties uit het rapport 'Nader bodemonderzoek'. In bijlage 2 van dit rapport is een situatietekening opgenomen waarop deze locaties zijn weergegeven. Deze locaties komen overeen met de onderzochte locaties in het rapport 'Verkennend bodemonderzoek'. Het is vanzelfsprekend dat gewerkt wordt naar een noodzakelijke bodemfunctieklasse 'Wonen'. Ter verduidelijking is de bodemfunctieklasse 'Wonen' toegevoegd aan de tekst uit paragraaf 4.6 van de Toelichting.

y) Aangezien de eerste 60 mm per m^2 regenwater wordt opgevangen op eigen terrein is dit een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het zorgt voor een reductie van

regenwater dat voorheen werd afgevoerd naar de riolering. Er is daarom genoeg rioolcapaciteit over om aan te sluiten op het riool aan de Mgr. Verhagenstraat.
In paragraaf 4.11 van de Toelichting staat de hemelwateropgave, de ontwerpoplossingen en het voorstel beschreven. Onder het parkeerterrein wordt een waterbergingsvoorziening gerealiseerd met een capaciteit van (afgerond) 146m^3 door middel van filtratiekratten. Tevens komen er straatkolken met een leidingstelsel naar de ondergrondse berging. Vanwege kabels en leidingen in de oksel van de Mgr. Verhagenstraat en de Bosscheweg blijkt dat een wadi niet haalbaar is. Zowel het waterschap Aa en Maas als de gemeente hebben ingestemd met de voorgestelde oplossing.
In Bijlage 10 van het ontwerpbestemmingsplan 'BIJLAGE F – EISEN AAN WATERBERGINGSVOORZIENINGEN' zijn de gemeentelijke eisen aan deze waterbergingsvoorziening opgenomen. Daarin staat onder andere de eis 'De verwerking van het hemelwater moet altijd zodanig ontworpen worden dat het bijdraagt aan het verminderen van piekafvoeren en niet leidt tot wateroverlast'. Tevens dient er een overloopvoorziening aanwezig te zijn voor de afvoer van water bij hevige buien als de waterbergingsvoorziening vol is. Daarmee is geborgd dat de waterbergingsvoorzienig zo wordt ontworpen dat er geen overlast voor omwonden ontstaat.
Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet en zal duidelijk zijn, dat wordt voorzien in een waterberging of andere maatregelen die bijdragen aan de klimaatbestendigheid. De inhoud van de waterberging en de omvang van de andere maatregelen zijn vastgesteld met toepassing van de beleidsregel "hydrologisch neutraal" ontwikkelen behorende bij het gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) van de gemeente Laarbeek dat geldt voor de planperiode 2019 tot en met 2023.

z) Het recht om te beslissen wat met het eigendom wordt gedaan, ligt in beginsel bij de eigenaar. De gemeente is en wordt geen eigenaar. Er is gekozen om het perceel van Tuinstraat 2a onderdeel van de locatie te maken. Dat is inherent aan het eigendomsrecht. Een plan met woningen is uitgewerkt en met de gemeente en de gemeentelijke supervisor afgestemd.
Het gevolg van het plan is dat het karakter van het gebied verandert. Daarom is beoordeeld of, als gevolg van het bouwplan, sprake is van een dusdanige onaanvaardbare aantasting, dat niet (meer) gesproken kan worden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Uit die beoordeling is gebleken dat het plan stedenbouwkundig akkoord en ruimtelijk aanvaardbaar is gevonden. In de toelichting van het bestemmingsplan is daar uitgebreid op ingegaan.
Ondergronds parkeren is onderzocht maar maakt het plan financieel onhaalbaar, vandaar dat er juist naar een alternatief is gezocht.

aa) De gemeente streeft naar harmonisatie van planregels in alle bestemmingsplannen. Zeker in aanloop naar de Omgevingswet is uniformiteit in bestemmingsplannen zeer wenselijk. Daarom is voor dit ontwerpbestemmingsplan het voormalig vigerend bestemmingsplan 'Kom Beek en Donk' als onderlegger gebruikt. De regels over evenementen waar reclamanten naar refereren in artikel 3.1 en 9.1.3 komen exact overeen met de mogelijkheden in artikel 14.1 en 26.1.3 uit het bestemmingsplan 'Kom Beek en Donk'. In artikel 9.1.3 worden de voorwaarden duidelijk voor een omgevingsvergunning voor het toestaan van evenementen ter afwijking van het bestemmingsplan. Hiermee wordt het weliswaar mogelijk om dergelijke evenementen te organiseren, maar dit betekent niet dat deze ook daadwerkelijk plaats gaan vinden.

Indien een omgevingsvergunning voor een evenement wordt aangevraagd, kunnen reclamanten ten alle tijden bezwaar maken, omdat dit een separate vergunningprocedure is.
De woningen met de bestemming 'Wonen' in de directe omgeving van het plangebied kennen in het vigerend bestemmingsplan 'Kom Beek en Donk' geen bouwhoogte. Om aan te sluiten op deze systematiek is in het onderhavige bestemmingsplan deze methode overgenomen. De goothoogte is vastgelegd op maximaal 15 m voor het appartementengebouw en voor de drie grondgebonden woningen op maximaal 7 m. Vanaf deze goothoogte dient de kap dus te beginnen. Door de goothoogtes van de woningen te variëren en af te laten lopen in de richting van Gemert, sluit het in profiel aan op de architectuur van de reeds bestaande woningen uit het lint.

bb) Deze zienswijze heeft alleen betrekking op de negatieve gevolgen die reclamant denkt te gaan ervaren als gevolg van het bouwverkeer. Deze zienswijze heeft dus geen betrekking op het planologisch kader zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan. De opmerkingen van reclamant over het bouwverkeer vormen derhalve geen afwegingskader voor deze procedure en kunnen dus niet leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze aspecten zullen worden meegenomen bij het nog op te stellen bouwveiligheidsplan. Het bouwveiligheidsplan heeft betrekking op de feitelijke uitvoering van de bouwwerkzaamheden om de door reclamanten aangehaalde aspecten te regelen. Hierin zal ook worden ingegaan op het bouwverkeer. Het bouwveiligheidsplan dient bij de aanvraag omgevingsvergunning te worden ingediend.

cc) Zie reactie 1g.

dd) In 'Wonen in Laarbeek – Woonvisie 2017-2021' is een beleidskader geschetst waarbinnen de prioriteiten voor de komende vijf jaren kunnen worden gerealiseerd. Het is vooral geen statisch document maar een richtinggevend document. De mogelijkheden om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en kansen houden we open. In de woonvisie staan dus de prioriteiten opgenomen voor de woningbouwopgaven van Laarbeek. Hierin staat onder andere dat de gemeente zich inzet om 'een gevarieerd en aantrekkelijk aanbod van woningen dat aansluit op de vraag' en 'voldoende aanbod van middeldure huurwoningen'. Het voorliggende plan speelt in op deze behoeften. Door middel van herbestemming van een voormalig bedrijfsperceel (inbreiding) gaat deze invulling van de woningbouwbehoefte niet ten koste van schaarse groene en open plekken in de kern Beek en Donk of het buitengebied (uitbreiding). Eind 2018 heeft de ontwikkelaar een onderzoek gedaan naar de behoefte van middeldure huurwoningen/-appartementen op deze locatie. Geïnteresseerden konden zich gedurende een 7-daagse advertentiecampagne op sociale media inschrijven en daarbij huur-woonwensen aangeven zoals het aantal kamers, gewenste oppervlak en huurprijsrange. In deze week hebben 93 personen zich aangemeld als geïnteresseerde. Het huidige ontwerp met diverse appartemententypen is een letterlijke vertaling van deze behoefte.
In de woonvisie staat inderdaad ook opgenomen dat de kwantitatieve ruimte van de plancapaciteit vooral ingezet moet gaan worden voor Aarle-Rixtel en in de tweede plaats voor Lieshout. Afgelopen en komende jaren is hier door de gemeente dan ook volop invulling aan gegeven met plannen als Mimosaplantsoen, Klokkengieterij, voormalige schoolgebouw aan Bosscheweg, Vogelenzang, Nieuwenhof en de Heuvel. Niettemin, gelden de behoeften en prioriteiten in de woonvisie voor geheel Laarbeek. De focus van dit plan ligt op het realiseren van middeldure en deels levensloopbestendige

huurwoningen/-appartementen en dat maakt dit plan uniek voor Beek en Donk. In het woningbouwcontingent is dan ook rekening gehouden met het woningbouwplan 'Mgr. Verhagenstraat ongenummerd'.

ee) Zie reactie 4w.

ff) Dit zijn uitvoeringsaspecten die later nog aan de orde dienen te komen. Het bestemmingsplan is niet het document om dergelijke praktische zaken te regelen. Niettemin, kan worden vermeld dat de ontwikkelaar voornemend is om twee ondergrondse containers op eigen terrein te realiseren aan de zijde van de Mgr. Verhagenstraat. Het afval wordt hierdoor op één plaats verzameld dat voor minder overlast voor de omgeving zal zorgen dan losse rolcontainers. Nog onderzocht moet worden wat de meest geschikte plek is voor de ondergrondse containers.

gg) Dit zijn uitvoeringsaspecten die later nog aan de orde dienen te komen. Het bestemmingsplan is niet het document om dergelijke praktische zaken te regelen. Niettemin, kan worden vermeld dat de ontwikkelaar voornemend is om een langsparkeerplaats aan de Mgr. Verhagenstraat te realiseren ten behoeve van laden en lossen. Daarmee hoeven bijvoorbeeld pakketdiensten niet het parkeerterrein op te rijden en via de Tuinstraat weer uit te rijden.

hh) Aangezien de ontwikkelaar de grond in eigendom houdt, dienen zij ook zorg te dragen voor het beheren en onderhouden van de in- en uitrit van het parkeerterrein en het parkeerterrein zelf.

ii) De constatering van reclamanten is juist en dit verdient herstel. Het betreffende rapport wordt als bijlage aan het vast te stellen bestemmingsplan toegevoegd.

jj) In de Nederlandse wetgeving is waardevermindering van de eigen woning ten gevolge van een ruimtelijke ontwikkeling (vermindering van privacy, vermindering van het woongenot en hinder) geregeld in de Wet ruimtelijke ordening. Op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kennen burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden, op aanvraag een tegemoetkoming toe. Reclamanten worden er op gewezen dat een verzoek in dezen niet eerder in behandeling wordt genomen dan nadat het bestemmingsplan een onherroepelijke status heeft bereikt. Reclamanten kunnen recht hebben op een tegemoetkoming in planschade indien een onafhankelijk deskundige een waardedaling ten gevolge van de bestemmingsplanherziening aantoont. Hierbij wordt tegenwoordig rekening gehouden met een bepaald percentage eigen risico (Normaal Maatschappelijk Risico) dat kan variëren tussen twee en vijf procent van de getaxeerde waarde van de eigen woning. Overigens zal in deze procedure een planologische vergelijking plaatsvinden tussen de geldende planologie die bedrijvigheid toestaat en de nieuwe planologie die alleen de woonfunctie toestaat.

5.

a) Aan de voorzijde van de woning van reclamant is sprake van een zeer matig tot tamelijk slechte milieukwaliteit. Verkeer zorgt voor geluidsoverlast en een matige tot slechte luchtkwaliteit. De achterzijde van de woning van reclamant geeft het beeld van een rustige woonwijk. De komst van het appartementencomplex en parkeerterrein aan de achterzijde van de woning van reclamant draagt niet bij tot een verbetering. De huidige kwaliteit moet minimaal behouden blijven om gemiddeld een redelijk woon- en

leefklimaat te hebben. Het nu voorliggende plan zorgt voor een aanzienlijke verslechtering van het milieu-, woon- en leefklimaat voor reclamant.

b) De maximale bouwhoogte van het nieuwe plan is niet vastgelegd. Het nieuwe gebouw kan daarmee veel hoger worden dan het huidige hoogste gebouw van de omgeving, namelijk 'de Bleek' Bosscheweg 6. Met een hoger pand zal het dorpse karakter van reclamants woongebied te niet worden gedaan.
c) Door de hoogte van het gebouw is het mogelijk dat zonreflecties ontstaan die volgens reclamant hinder kunnen opleveren. Hiernaast zal met name in de middag en avond en in de winter als de zon laag staat het gebouw mogelijk tot beperking van zonlicht kunnen leiden. Reclamant vindt het ongewenst dat het licht dat nu in zijn tuin valt, wordt ontnomen door het appartementencomplex.
d) De hoogte van het gebouw met appartementen en balkons op grote hoogte leidt tot inkijk in de tuin. Er is niet aangetoond dat hiervan geen sprake is en/of op welke manier het wordt voorkomen.
e) De afstand van de parkeerplaats tot de woning van reclamant is nihil (tuin op 0 meter afstand). Door het gebruik van de parkeerplaats zal relevant geluid naar de omgeving ontstaan met onaanvaardbare pieken. De geluidbelasting door deze activiteiten op de gevels van de woningen en in tuinen is niet in beeld gebracht.
f) De in- en uitrit van de parkeerplaats zal de nodige hinder geven in de Mgr. Verhagenstraat en achter de woning van de reclamant richting de Tuinstraat. De langs rijdende, remmende en optrekkende auto's zorgen voor geluidsoverlast. In de huidige situatie was er uitsluitend verkeer naar de bungalow op Tuinstraat 2.
g) Door het extra verkeer van de nieuwe bewoners ontstaat er een grotere ongewenste hoeveelheid stof, uitlaatgassen, roet en fijnstof in de omgeving. Niet alleen van het rijdende verkeer, maar ook van het verkeer dat voor de brug staat te wachten. Het extra verkeer zorgt voor nog meer hinder in de Mgr. Verhagenstraat, maar vooral op de in- en uitrit van de parkeerplaats.
h) Reclamant vraagt zich af hoe wordt voorkomen dat er ongewenste personen op de parkeerplaatsen komen. Volgens reclamant mag het geen hangplek/ontmoetingsplek worden van personen die daar net hoeven te zijn. Reclamant wenst dat het goed verlicht wordt, dat niet hinderlijk is voor de tuin en dat er toezicht komt. De parkeerplaats wordt door de situering geheel onttrokken van publiekelijk zicht.
i) Reclamant vraagt zich af hoe de parkeerplaats wordt verlicht en hoe eventueel lichthinder in de tuin van reclamant wordt voorkomen.
j) Reclamant vraagt zich af waar de bezoeker parkeren van de appartementen. De parkeerdruk op de huidige parkeerplaatsen in de Mgr. Verhagenstraat is al groot. Reclamant vindt het niet wenselijk dat door de bewoners van de appartementen of bezoekers gebruik wordt gemaakt van de bestaande parkeerplaatsen in de Mgr. Verhagenstraat. Daarbij vraagt reclamant zich af of het genoemde aantal parkeerplaatsen wel voldoende is bij het dit aantal appartementen. Wanneer de brug openstaat en er staat een rij wachtende auto's, dan is het volgens reclamant zeker niet ondenkbaar dat ongeduldige mensen gebruik maken van de bestaande parkeerplaatsen langs de weg.
k) Reclamant vraagt zich af hoe voorkomen wordt dat het verkeer niet tegen de richting in gaat rijden (gelijk de Tuinstraat in). Reclamant vindt het logischer om het verkeer via de Bosscheweg af te wikkelen waar al verkeer- en snelheidsremmende voorzieningen aanwezig zijn. Hiermee wordt volgens reclamant het woon- en leefklimaat van de omgeving niet of in ieder geval minder worden aangetast. Reclamant vraagt zich af of

andere oplossingen voor de parkeerplaats, zoals onder de appartementen, zijn onderzocht.

l) Aan de Mgr. Verhagenstraat worden parkeerplaatsen tegen de grens van de inrit gerealiseerd. Zicht op het trottoir wordt hierdoor ontnomen en een onveilige situatie zal ontstaan volgens reclamant.
m) Reclamant vraagt zich af hoe de inrit naar het parkeerterrein zichtbaar wordt gemaakt. Daarbij vraagt hij ook hoe het snelheidsverschil van rijdend verkeer naar afslaand verkeer goed wordt opgevangen.
n) De weg vanaf de brug tot aan de Tuinstraat is reeds zeer onveilig. Extra verkeer, afslaande voertuigen, extra parkeerplaatsen direct aan de weg en het snelheidsverschil zal tot een onveiligere situatie leiden.
o) De kruising van de Tuinstraat met de Mgr. Verhagenstraat is al zeer onoverzichtelijk en onveilig volgens reclamant. Het verkeer op de Mgr. Verhagenstraat rijdt vaak harder dan de toegestane 30 km/h en ziet de kruising vaak over het hoofd. Met tientallen verkeersbewegingen extra vanuit de Tuinstraat wordt de situatie onveiliger.
p) De kruising van de Bosscheweg en Mgr. Verhagenstraat is al zeer onveilig. Niet alleen voor voertuigen, maar zeker ook voor fietsers en voetgangers. De komst van het appartementengebouw dicht tegen de weg maakt de situatie niet overzichtelijker en ook niet veiliger. Er is hierdoor minder zicht op de wandel- en fietsstroken.
q) Bij hevige regenbuien kan het riool de huidige waterstroom net aan. De straat staat dan vaak tijdelijk blank en het water komt omhoog bij het doorspoelen van het toilet. Extra woningen verhoogt de druk op het riool. Reclamant vraagt zich daarom af of het riool de extra hoeveelheid water vanuit de appartementen en de woningen aan kan. Daarnaast is reclamant benieuwd of het regenwater voldoende kan worden afgevoerd. Ten slotte vraagt reclamant zich af hoe wordt voorkomen dat het regenwater vanaf de parkeerplaats niet in de tuin stroomt.
r) Reclamant geeft aan dat tijdens de aanleg van de brug/sluis veel schade aan de woningen is ontstaan door het heien. Hoe gaat de gemeente dit voorkomen? Worden er voor aanvang van de bouw foto’s gemaakt van de woning van reclamant? Is er een waarborging opgenomen dat schade netjes wordt afgehandeld?
s) Nieuwbouw wordt tot aan de weg gebouwd. Voorheen mocht dit niet. Men diende rekening te houden met de rooilijn. Reclamant vraagt zich af waarom er nu kort op de weg mag worden gebouwd.
t) Reclamant vraagt waar de vuilnis van het appartementengebouw wordt gesitueerd en of dit eventueel geuroverlast zal veroorzaken. Tevens is hij benieuwd naar hoe het vuil wordt opgehaald en de rijroute van de vrachtwagens.
u) Reclamant vraagt zich af waar pakketdiensten pakketjes afgeven en wat dit voor de omgeving betekent. Wordt opstopping en hinder van de rijroutes voorkomen?
v) Reclamant vraagt zich af wie de in- en uitrit en de parkplaats bijhouden.
w) Reclamant heeft een alternatief plan om een gedeelte van de bedrijfsbestemming om te zetten in wonen (appartement gedeelte) en een deel in verkeer (voor de parkeerplaatsen). De huidige woonbestemming van Tuinstraat 2a kan zo behouden blijven en de drie woningen kunnen daarop worden geprojecteerd. Reclamanten verwachten dat er zo minder afbreuk wordt gedaan aan het huidige woon- en leefklimaat. Reclamant vraagt of deze invulling is onderzocht die minder belastend is voor de omgeving.

x) Het plan zoals het nu voorligt leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Hierdoor zullen de bestaande woningen in waarde verminderen. Reclamant vraagt of de waardevermindering van zijn woning wordt gecompenseerd.
y) Volgens reclamant past dit plan niet in de omgeving. Een lager appartementencomplex van maximaal vier bouwlagen in de hoek en aflopend naar de huidige woningen zou beter volstaan. De parkeerplaatsen onder grond situeren en een in- en uitrit via de Bosscheweg. Wanneer het pand aan de Tuinstraat 2 niet kan worden hergebruikt, dan zouden er meer kleinere woningen of een 2 onder 1 kap woning kunnen worden gebouwd.

Reactie
De zienswijzen van reclamant komen overeen met die van reclamanten 4. Gemakshalve wordt dan ook verwezen naar de bij die zienswijze gegeven reactie.

6.
a) Reclamant vindt de omvang van het appartementencomplex niet aanvaardbaar. Het is te hoog en te groot. Door de omvang is een extra parkeerplaats nodig. Door het plan kleiner te maken, meer passend in de omgeving, is een extra parkeerplaats, op de woonbestemming Tuinstraat 2a niet nodig.
b) In het bestemmingsplan Kom Beek en Donk (2012) is op het planperceel in de huidige situatie een maximum bouwhoogte van 6 meter en een goothoogte van 4,5 meter toegestaan. Met dit ontwerpbestemmingsplan is een goothoogte van 15 meter toegestaan en de maximale bouwhoogte is niet vastgelegd. Hierdoor mag het nieuwe gebouw minimaal 3,3 keer zo hoog worden nu toegestaan (15:4,5). Reclamant vindt dit onaanvaardbaar en vindt de aanvaardbaarheid van deze afwijkende bouwhoogte ten opzichte van de omgeving niet aangetoond.
c) De hoogte van het appartementengebouw past niet in de omgeving. Het hoogste gebouw in de directe omgeving is het pad aan de Bosscheweg 6, met een maximum goothoogte van 9,0 meter. Dat is maximaal 2 keer zo hoog als de goothoogte dat nu is toegestaan volgens het bestemmingsplan Kom Beek en Donk. Op het bedrijventerrein ten noorden van het plangebied is de maximum bouwhoogte 10 meter. Ten westen, aan de overzijde van het kanaal, hebben de gebouwen een maximum bouwhoogte van 9 meter. Het onderhavige plan bevindt zich in een woongebied waarin de maximum goothoogte ten hoogste 6 meter bedraagt. Volgens reclamant doet de hoogte van het complex een grove inbreuk op het aanzicht van de woonomgeving. Een pand met deze omvang doet afbreuk aan het woongebied en het dorpse karakter. Reclamant vindt de aanvaardbaarheid van deze afwijkende bouwhoogte ten opzichte van de omgeving niet aangetoond. Door de gebouwhoogte ontstaat er hinder voor de omgeving, zoals geluidreflectie, lichthinder, zon- en schaduw en inkijk in tuinen.
d) De afstand tussen de nieuwe parkeerplaats en de woningen is zeer minimaal (tuinen op 0 meter afstand). Door verschillende bronnen (rijden van auto’s, autodeuren/kofferbak, pratende personen) kunnen onaanvaardbare pieken ontstaan wat voor slaapverstoring kan zorgen. De geluidsbelasting door deze activiteiten op de gevels van de bestaande woningen is niet in beeld gebracht. Aangezien dat de meeste woningen met een achtertuin tegen de parkeerplaats komen te liggen moet ook de geluidbelasting in de tuinen worden bepaald.
e) De uitrit van de parkeerplaats ligt direct naast woning en tuin van reclamant. Handelingen als rijdende auto’s, remmen en optrekken zorgen voor geluidsoverlast. Voorheen ging het

uitsluitend over een auto van en naar de woning aan Tuinstraat 2a. Reclamant verwacht tientallen bewegingen die voor overlast zorgen. In de tuin en op de achtergevel van reclamant is het geluidsniveau in de huidige situatie niet goed, maar enigszins aanvaardbaar. Reclamant wil daarom geen verslechtering van deze situatie. Met een verkeersbestemming voor de woning van reclamant en met dit plan ook achter het de woning, is voor reclamant het woon- en leefklimaat niet aanvaardbaar.

f) Reclamant verzoekt duidelijkheid over de wijze waarop de parkeerplaats en de in- en uitrit verlicht gaat worden en hoe wordt lichthinder voorkomen in de omgeving en tuinen van omwonenden. Wordt verlichting ingezet om hinder (hangplek/ontmoetingsplek) te voorkomen? Hiernaast verzoekt reclamant duidelijkheid over de lichthinder van de verlichting van het appartementencomplex naar de omgeving. Hoe wordt gezorgd dat de lichthinder van auto's die uit de uitrit rijden op de woningen aan de Tuinstraat 5 tot en met 13 aanvaardbaar is?
g) Reclamant vindt het logischer om het verkeer via de Bosscheweg af te wikkelen waar al verkeer- en snelheidsremmende voorzieningen aanwezig zijn. Een verandering van een woonbestemming naar verkeersbestemming is hierdoor niet nodig. Hiermee wordt het woon- en leefklimaat van de omgeving niet of in ieder geval minder worden aangetast. Zeker met een andere oplossing voor een parkeerplaats (zie hieronder)
h) Uit de motivatie in het bestemmingsplan blijkt dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen minder is dan nodig. Dit is onwenselijk volgens reclamant. Vooraf moet duidelijk zijn wat het eindbeeld is. Als er onvoldoende ruimte is voor parkeren, dan is de ontwikkeling dus te groot. Logischer is om het aantal appartementen te verminderen.
i) Reclamant vindt het onaanvaardbaar dat de bestemming van het perceel Tuinstraat 2a wordt veranderd naar 'verkeer' om daar een parkeerplaats te realiseren. Door aanpassing naar een aanvaardbaar plan is deze bestemmingsplanwijziging niet nodig.
j) Reclamant heeft een alternatief plan om een gedeelte van de bedrijfsbestemming om te zetten in wonen (appartement gedeelte) en een deel in verkeer (voor de parkeerplaatsen). De huidige woonbestemming van Tuinstraat 2a kan zo behouden blijven en de drie woningen kunnen daarop worden geprojecteerd. Reclamant verwacht dat er zo minder afbreuk wordt gedaan aan het huidige woon- en leefklimaat. Reclamant vraagt of deze invulling is onderzocht die minder belastend is voor de omgeving.
k) Het plan zoals het nu voorligt leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Hierdoor zullen de bestaande woningen in waarde verminderen.

Reactie

De zienswijzen van reclamant komt overeen met die van reclamanten 4. Gemakshalve wordt dan ook verwezen nar de bij die zijnswijze gegeven reactie. Als aanvulling daarop wordt ten aanzien van de zienswijze onder i nog het volgende opgemerkt.

De gemeente streeft naar harmonisatie van verbeelding en planregels in alle bestemmingsplannen. Zeker in aanloop naar de Omgevingswet is uniformiteit in bestemmingsplannen zeer wenselijk. De systematiek om bij woningbouwlocaties de parkeerplaats te bestemmen met 'Verkeer' is de standaard in Laarbeek. Hoewel het realiseren van een parkeerplaats ook mogelijk is binnen een bestemming 'Wonen' is overeenstemming tussen de gemeentelijke bestemmingsplannen gewenst. Om te voorkomen dat er bijvoorbeeld bijgebouwen worden gebouwd op de parkeerplaats, wordt er liever gekozen voor

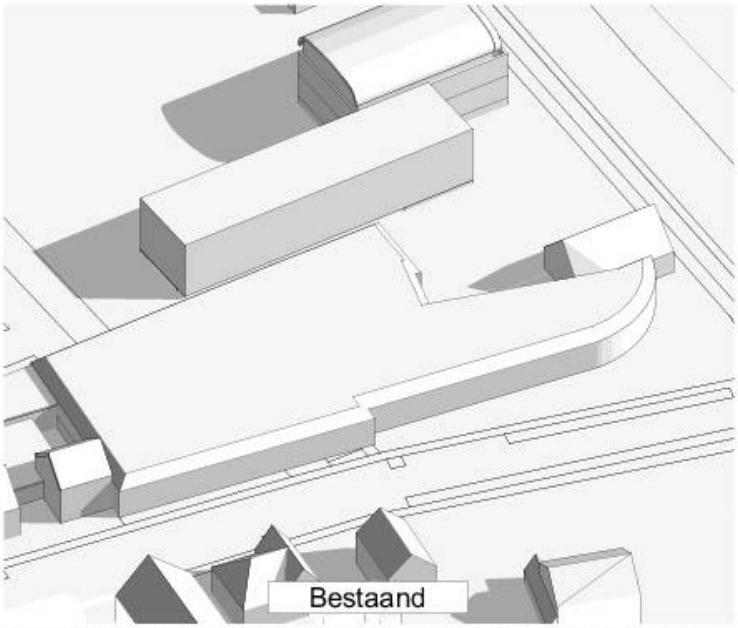
de bestemming ‘Verkeer’ dan ‘Wonen’. De aanvaardbaarheid van de parkeerplaats is onder andere te lezen in reactie 4i.

Het college van burgemeester en wethouders,

gemeentesecretaris van Laarbeek,	de burgemeester van Laarbeek,
	
J.W.M. van de Ven	F.L.J. van der Meijden

Bijlage – bezonningstudie

HOUBEN / VAN MIERLO

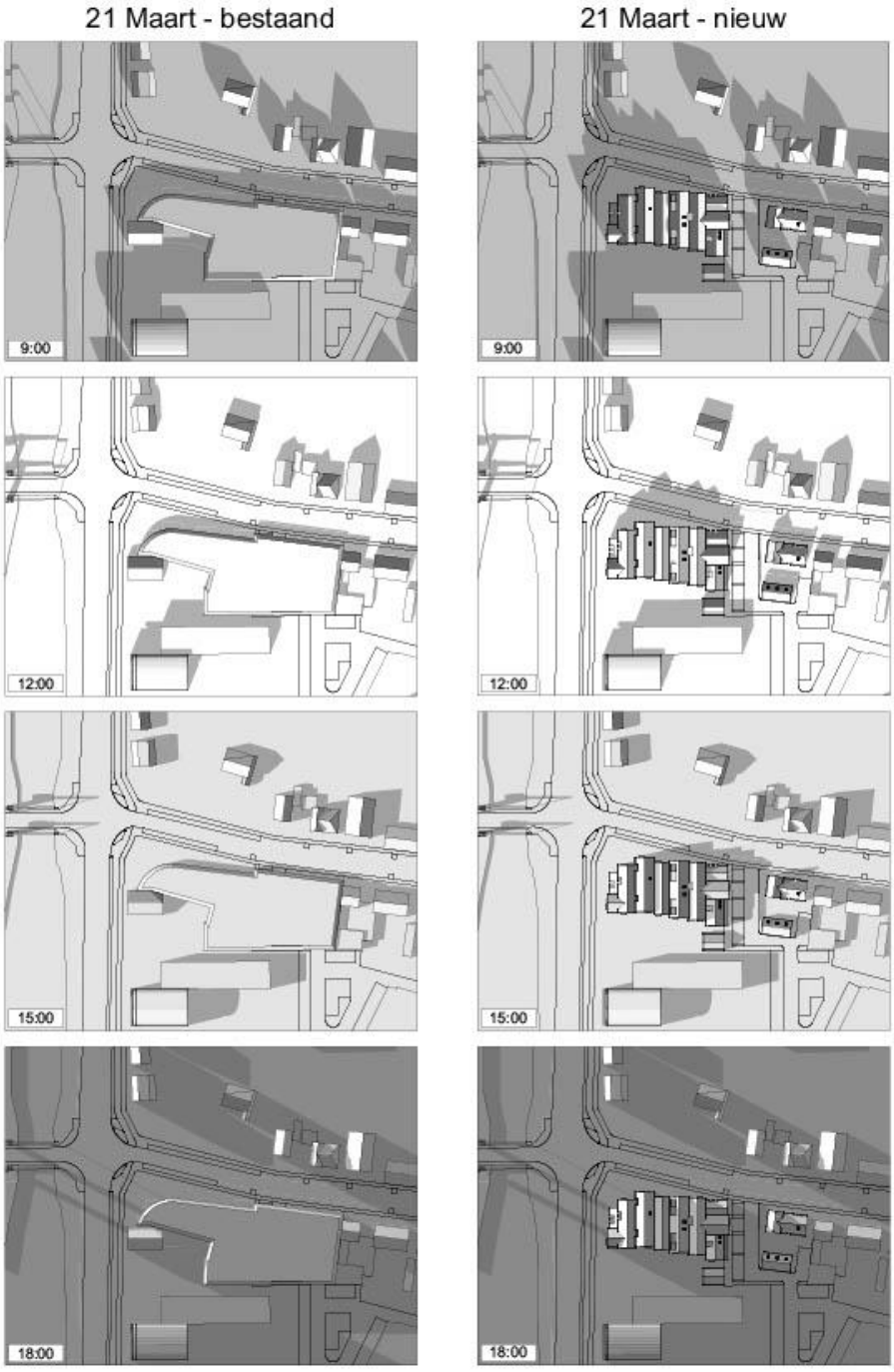


Bovenstaande volume is het gehele bouwvlak uit het bestemmingsplan met een goothoogte van 4,5 meter en bouwhoogte van 6 meter (hellingshoek is 45 graden).



Bezonningstudie
De Oliemolen, Beek en Donk
04-12-2020

HOUBEN / VAN MIERLO



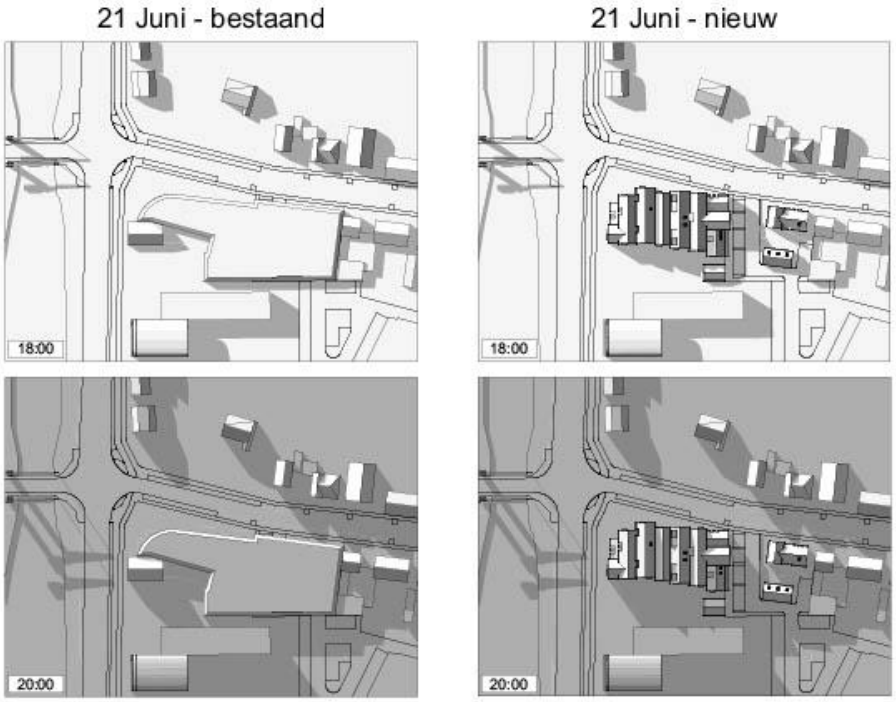
Bezonningstudie
De Oliemolen, Beek en Donk
04-12-2020

HOUBEN / VAN MIERLO



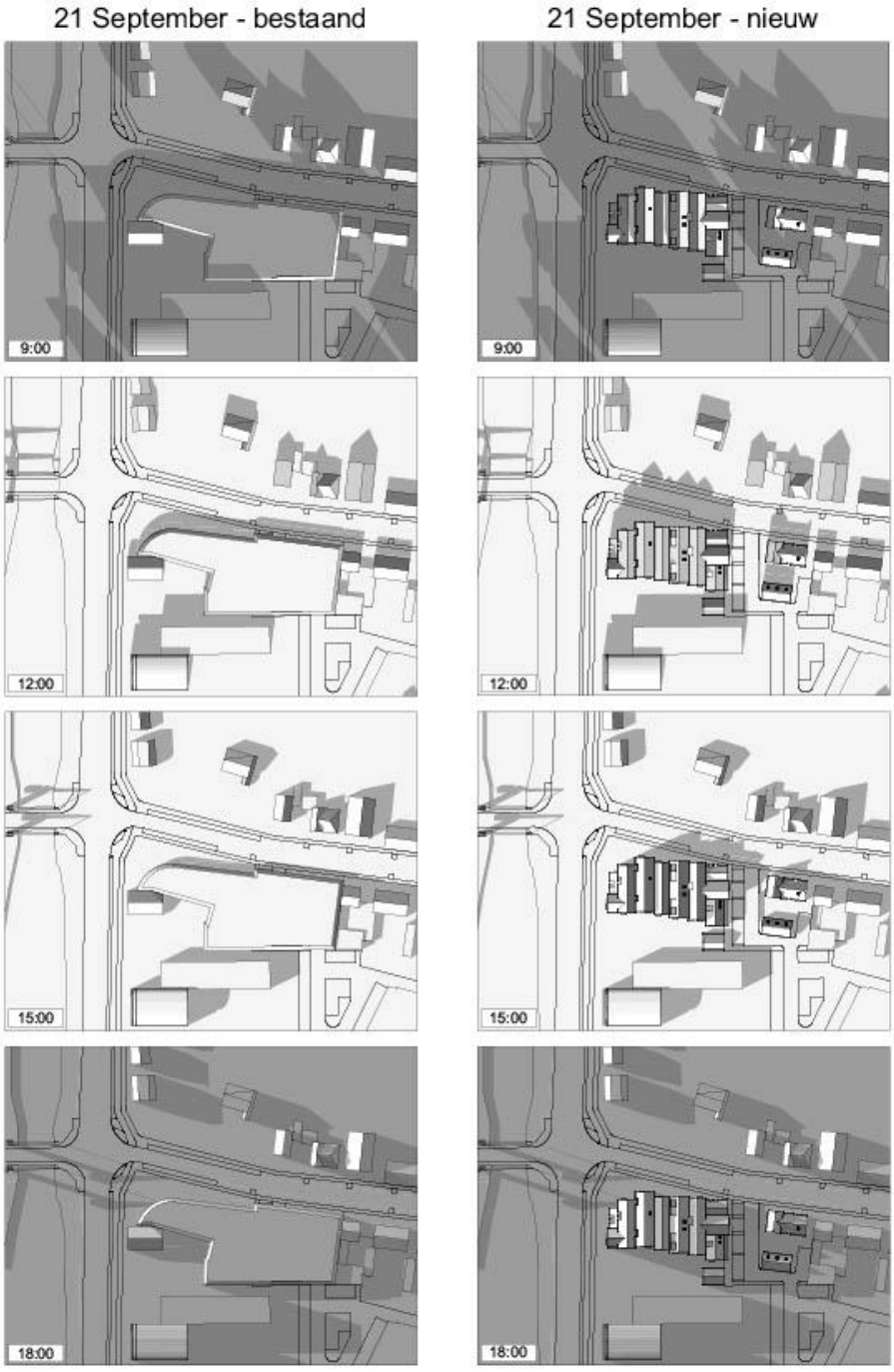
Bezonningstudie
De Oliemolen, Beek en Donk
04-12-2020

HOUBEN / VAN MIERLO



Bezonningstudie
De Oliemolen, Beek en Donk
04-12-2020

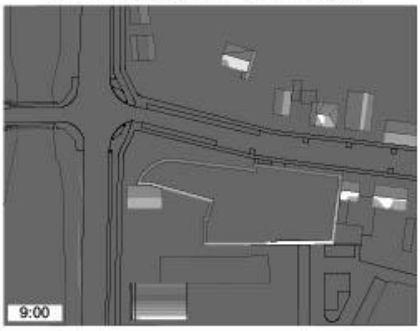
HOUBEN / VAN MIERLO

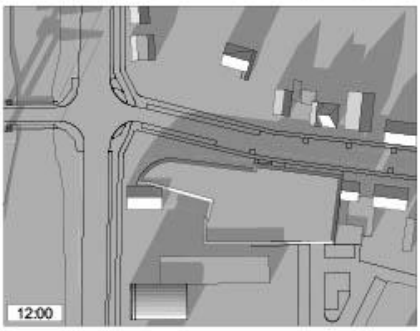


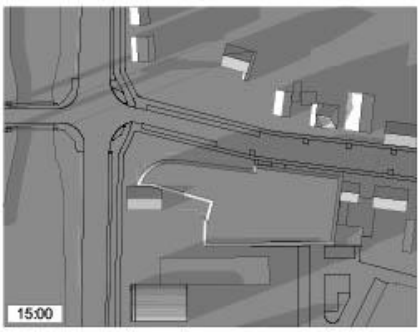
Bezonningstudie
De Oliemolen, Beek en Donk
04-12-2020

HOUBEN / VAN MIERLO

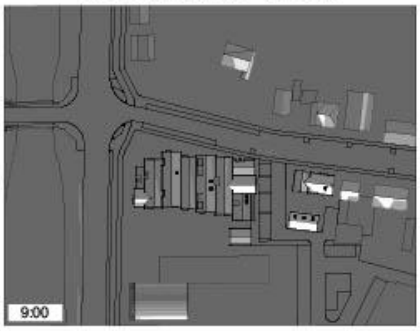
22 December - bestaand







22 December - nieuw







Bezonningstudie
De Oliemolen, Beek en Donk
04-12-2020