NOTITIE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Bestemmingsplan
‘Sint-Oedenrode, verplaatsing AH'

College B&W 27 juli 2021
Gemeenteraad 30 sept. 2021

Inhoud

1. Inleiding 3

2. De procedure 3

3. Zienswijzen 3

4. De ontvankelijkheid 4

5. Leeswijzer 4

6. Reactie op de zienswijze 4

1. Zienswijze 1, Reclamant 1 4

1.1 Lichthinder 4

1.2 Geluidshinder 5

1.3 Parkeerruimte 5

1.4 Bijgebouw 6

2. Zienswijze 2, Reclamant 2 6

2.1 Bijgebouw 6

2.2 Verlichting 8

2.3 Poort richting Sluisplein 8

2.4 Richtafstand 9

2.5 Toename Geluidsoverlast 10

2.6 Luchtkwaliteit 10

2.7 Glasbakken/afvalverwerking 10

2.8 Situatie met betrekking tot duivensport 10

2.9 Verkeersveiligheid/CO2 11

3. Zienswijze 3, xxx namens 2 cliënten aan de Borchmolendijk 12

3.1. Inzichten reclamanten uit eerdere bespreking (als ingelast beschouwd) 12

3.2. Oneens met conclusie dat omgevingsdialoog goed is verlopen 14

3.3. Realisatie omvangrijke supermarkt en grootschalig parkeerterrein passend? 14

3.4. Verkeersdruk/ontsluiting/lichtoverlast 15

3.5. Verkeersveiligheid/toename vrachtverkeer/laden en lossen 16

3.6. Visuele hinder parkeerterrein/bepaling groenbestemming 16

3.7. Aantasting cultuurhistorische waarden door sloop 17

3.8. Juridische borging naleving Beeldkwaliteitsplan 17

3.9. Borging geen nieuwe supermarkt op huidige locatie 17

3.10. Gepresenteerde modellen voldoen niet aan een goede ruimtelijke ordening 18

3.11. Eis zorgvuldig ruimtegebruik (ladder duurzame verstedelijking) 18

3.12. Standpunten reclamanten n.a.v. eindverslag klankbordgroep (als ingelast beschouwd) 19

4. Zienswijze 4. xxx namens 6 cliënten wonende aan het Leerlooierspad, Passtraat en Sluisplein 20

4.1 Akoestisch onderzoek 20
4.2 Schaduwhinder 21
4.3 Parkeren 22
4.4 Luchtkwaliteit 23
4.5 Geen goede motivering afwijking detailhandelsbeleid/winkelconcentratiegebied 23
4.6 Ladder duurzame verstedelijking onvolledig doorlopen 24
4.7 Beeldkwaliteitsplan (BKP) 24
5. Zienswijze 5, Reclamant 5 24
5.1 Bijgebouw 24
5.2 Verlichting 26
5.3 Poort richting Sluisplein 26
5.4 Richtafstand 27
5.5 Toename Geluidsoverlast 27
5.6 Luchtkwaliteit 27
5.7 Glasbakken/afvalverwerking 27
7. Conclusie en advies 27

1. Inleiding

Bestemmingsplan.
Het plan “Sint-Oedenrode, verplaatsing AH” biedt een juridische regeling voor een ontwikkeling waarbij de nieuwe supermarkt wordt gesitueerd aan de Borchmolendijk. Daarvoor worden de panden Borchmolendijk 14, 16, 18, 20/20a, 22 en 22a en Passtraat 2 gesloopt. Bovenop de nieuwe supermarkt worden maximaal 6 appartementen gebouwd. De oude locatie van de supermarkt (Markt 18) wordt herbestemd. Daarbij wordt uitgesloten dat daar in de toekomst nog een supermarkt mag worden geëxploiteerd.

Beeldkwaliteitsplan.
Voor de toetsing op welstand is voor de herontwikkelingslocatie ook een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld.

M.e.r.-beoordelingsbesluit.
Burgemeester en wethouders hebben besloten, dat er geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld voor bovengenoemde ontwikkeling. Op grond van de onderzoeken en afwegingen in de ‘Aanmeldingsnotitie/vormvrije m.e.r.-beoordeling” blijkt dat het plan geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben. Het opstellen van een MER is daarom niet noodzakelijk.

2. De procedure

De tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan, het beeldkwaliteitsplan, het m.e.r.-beoordelingsbesluit en alle bijbehorende stukken is op 10 februari 2021 bekendgemaakt in de plaatselijke kranten, het gemeenteblad Meierijstad en de Staatscourant. In de periode van 11 februari tot en met 24 maart 2021 heeft het ontwerpbesluit ter voldoening aan artikel 3.8 van de Wet op de ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast zijn de stukken digitaal raadpleegbaar (geweest) via www.ruimtelijkeplannen.nl
Gedurende de genoemde termijn van zes weken kon een ieder schriftelijk of mondeling zijn/haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan en bezwaren tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit kenbaar maken aan het college van burgemeester en wethouders van Meierijstad.

3. Zienswijzen

Er zijn op het ontwerpbestemmingsplan ‘Sint-Oedenrode, verplaatsing AH' de volgende zienswijzen ingediend:

1. Per brief van 15 maart 2021, ingekomen op 16 maart, bevestigd per mail op 24 maart, hebben de heer xxx en mevrouw xxx, woonachtig aan het Sluisplein, een schriftelijke zienswijze ingediend.
2. Per brief van 18 maart 2021, ingekomen op 19 maart, heeft xxx, woonachtig aan het Leerlooierspad, een schriftelijke zienswijze ingediend.
3. Per fax van 23 maart 2021, alsmede per post, ingekomen op 24 maart 2021, heeft xxx namens 2 cliënten aan de Borchmolendijk, een schriftelijke zienswijze ingediend.
4. Per brief van 24 maart 2021 (en tevens per fax), ingekomen per post op 25 maart 2021 heeft xxx namens 6 cliënten aan het Leerlooierspad, Passtraat en Sluisplein, een schriftelijke zienswijze ingediend.
5. Per brief ongedateerd, ingekomen op 6 april 2021, is een schriftelijke zienswijze ingediend onderschreven door 3 bewoners van het Sluisplein (2 adressen).

Ter bescherming van de persoonsgegevens van de reclamanten is deze notitie van zienswijzen geanonimiseerd.

4. De ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk als deze uiterlijk de laatste dag van de periode van ter inzage legging is verzonden en binnen één week na deze dag is ingekomen (artikel 6:9 lid 2 Awb). De zienswijzen 1 tot en met 5 zijn binnen deze periode ingekomen en zijn daarom ontvankelijk.

5. Leeswijzer

In onderdeel 6 van deze notitie wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijzen. Indien deze leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zullen de wijzigingen worden aangegeven en zal voorgesteld worden het ontwerp bestemminsplan overeenkomstig gewijzigd vast te stellen. het besluit conform daaraan worden aangepast. Ten slotte geeft onderdeel 7 een totaaloverzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp.

6. Reactie op de zienswijze

1. Zienswijze 1, Reclamant 1

1.1 Lichthinder

Gezien het terrein verlicht zal worden is de zorg:

- Is er dag en nacht licht
- De hoeveelheid licht
- De plaats van verlichting (ivm eigen terras)

Beantwoording:

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan zijn de bouwvlakken en parkeervoorzieningen zo gesitueerd dat in zijn algemeenheid rekening is gehouden met de omgeving. Regels over verlichting en uitschijning worden in zijn algemeenheid niet opgenomen in een bestemmingsplan. Wel kunnen in een bestemmingsplan bouwregels worden opgenomen over lichtbronnen. Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan is de bouwhoogte van verlichtingsarmaturen in het ontwerpbestemmingsplan beperkt tot 5 meter waardoor overlast wordt voorkomen tot een niveau dat in een gemengd gebied acceptabel is. Er is als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan aldus geen sprake van een planologisch negatieve verandering ten opzichte van de huidige situatie. Als tegemoetkoming aan de zienswijze en vanuit oogpunt van reductie van mogelijke effecten, wordt in het vast te stellen bestemmingsplan voorgesteld om ter plaatse van het parkeerterrein van de supermarkt vrijstaande verlichtingsarmaturen tot maximaal 4 meter toe te staan. De inrichting van het parkeerterrein met daarbij een verlichtingsplan moet nog concreet vormgegeven worden. Verkeersveiligheid, sociale veiligheid en het voorkomen van onevenredige hinder voor de omgeving zijn uitgangspunten bij het verlichtingsplan. Dat betekent dat de verlichting wordt gericht op de supermarkt en op het parkeerterrein. Er zal uiteraard geen verlichting worden gericht op de tuinen van omwonenden. Op momenten dat de supermarkt wordt gesloten zal het terrein beperkt verlicht worden. Opgemerkt wordt dat het inrichtingsplan, dan wel het lichtplan, nadrukkelijk geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure. Om aan de zorgen van reclamant tegemoet te komen worden regels over uitschijning door straatverlichting bijvoorbeeld door het toepassen van lichtkappen in het beeldkwaliteitsplan opgenomen.

1.2 Geluidshinder

Er zijn zorgen m.b.t.:

- Overschrijding van de geluidsnormen
- Boodschappenwagentjes, plaatsing van de karretjes, auto's, dichtslaande portieren etc.
- Koelingen, luchtverversingsinstallaties

Beantwoording:

Reclamant heeft niet gemotiveerd waaruit blijkt dat geluidsnormen worden overschreden. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij rekening gehouden is met de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen (zie ook paragraaf 5.11.3 van de toelichting en het akoestisch onderzoek). Naar aanleiding van het uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn er nadere regels opgesteld ter borging van een goed woon- en leefklimaat. Deze maatregelen zijn voorwaardelijk verplichtend dan wel als een specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type bestrating voor die delen van het terrein waarop winkelkarren rijden dan wel gestald worden, de positionering van de laad- en los-voorziening, het vastleggen van een zone waar de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer moet plaatsvinden, het vastleggen van een maximaal bronvermogen voor winkelwagentjes (75 dB(A)) en het realiseren van een voldoende laag binnenniveau (maximaal 35 dB(A)) (piek- en lang-tijdgemiddeld niveau) in de nieuwe woningen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de met het ontwerpbestemmingsplan voorgestane ontwikkeling past binnen een goede ruimtelijk ordening en inpasbaar is volgens de regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Voor de bestaande woningen is met de eerder genoemde maatregelen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

1.3 Parkeerruimte

Reclamant heeft niet gemotiveerd waaruit blijkt dat geluidsnormen worden overschreden. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij rekening gehouden is met de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen (zie ook paragraaf 5.11.3 van de toelichting en het akoestisch onderzoek). Naar aanleiding van het uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn er nadere regels opgesteld ter borging van een goed woon- en leefklimaat. Deze maatregelen zijn voorwaardelijk verplichtend dan wel als een specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type bestrating voor die delen van het terrein waarop winkelkarren rijden dan wel gestald worden, de positionering van de laad- en los-voorziening, het vastleggen van een zone waar de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer moet plaatsvinden, het vastleggen van een maximaal bronvermogen voor winkelwagentjes (75 dB(A)) en het realiseren van een voldoende laag binnenniveau (maximaal 35 dB(A)) (piek- en lang-tijdgemiddeld niveau) in de nieuwe woningen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de met het ontwerpbestemmingsplan voorgestane ontwikkeling past binnen een goede ruimtelijk ordening en inpasbaar is volgens de regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Voor de bestaande woningen is met de eerder genoemde maatregelen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Vragen m.b.t.:

- Wordt het na sluitingstijd en in de weekenden een toegankelijke openbare (evenementen)parkeerplaats, of gaat de poort (situatie Lidl) na sluitingstijden op slot?
- Komt er een apart deel op de parkeerplaats voor het personeel? Dit i.v.m. het vroeg starten en laat afsluiten met alle geluidsoverlast van dien.
- Blijft de poort achter op de parkeerplaats 24/7 open?
- Wordt het een zgn. terugslagpoort die bij elke doorgang een klap geeft?

Beantwoording:

De meeste onderdelen van deze zienswijze betreffen uitvoeringsaspecten, welke in beginsel niet ruimtelijk relevant zijn in het kader van een herziening van het bestemmingsplan. Daarbij dient te worden opgemerkt dat in de huidige planologische situatie sprake is van (grotendeels) een Centrumbestemming, waarbinnen parkeervoorzieningen reeds toegelaten zijn. Dit verandert door onderhavig bestemmingsplan niet. Het parkeerterrein zal overigens enkel toegankelijk zijn gedurende de tijd dat er bezoekers of medewerkers in de supermarkt aanwezig zijn. Het parkeerterrein is in privé-eigendom bij de supermarkt. In die zin is het geen openbaar toegankelijke parkeerplaats. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Borchmolendijk en de ontsluiting voor langzaam verkeer richting het Sluisplein worden buiten openingstijden gesloten. Er komen geen afzonderlijke parkeerplaatsen voor het personeel, wel wordt personeel verzocht zoveel mogelijk met het openbaar vervoer, de fiets of lopend naar de supermarkt te komen. Er wordt geen gebruik gemaakt van terugslagpoorten maar van geluidsarme poorten.

1.4 Bijgebouw

Achter Passtraat 10 is (later) een bijgebouw voorzien, wat gaat de functie van het gebouw worden i.v.m. mogelijke overlast?

Beantwoording:

Achter Passtraat 10 is binnen het bestemmingsvlak de aanduiding ‘bijgebouwen’ gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan biedt de mogelijkheid om bijbehorende bouwwerken op te richten binnen het bouwvlak of ter plaatse van de aanduiding ‘bijgebouwen’. Het gebruik van de gronden waarop bijgebouwen zijn toegestaan dient in overeenstemming met artikel 4.1 van de planregels te zijn. Enkele functies, zoals een supermarkt, zijn overeenkomstig artikel 4.1 van de planregels uitsluitend toegestaan binnen een specifieke aanduiding. Bijgebouwen kunnen bijvoorbeeld opgericht worden ten behoeve van afvalinzameling, opslag, fietsenstalling of stalling van winkelkarretjes. Het al dan niet oprichten van een bijgebouw doet niets af aan de gebruiksmogelijkheden van de gronden. Het voordeel van het oprichten van een bijgebouw is dat een dichte wand gerealiseerd kan worden richting omwonenden. De maximale hoogte van het bijgebouw is overigens beperkt, namelijk 3 meter goothoogte en 6 meter bouwhoogte en een dergelijk gebouw is tevens op grond van het geldende bestemmingsplan toegestaan. Ten opzichte van de bouwmogelijkheden vanuit het vigerende bestemmingsplan vindt zeker op het achterterrein overigens een reductie plaats. Op grond van het vigerende bestemmingsplan ‘Centrum, herziening 2013’, vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Sint-Oedenrode d.d. 10 oktober 2013, rust op vrijwel het gehele achterterrein de aanduiding ‘bijgebouwen’. Deze zone mag voor 50% worden bebouwd met bijbehorende bouwwerken waarvan de goothoogte maximaal 3 meter en de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.

2. Zienswijze 2, Reclamant 2

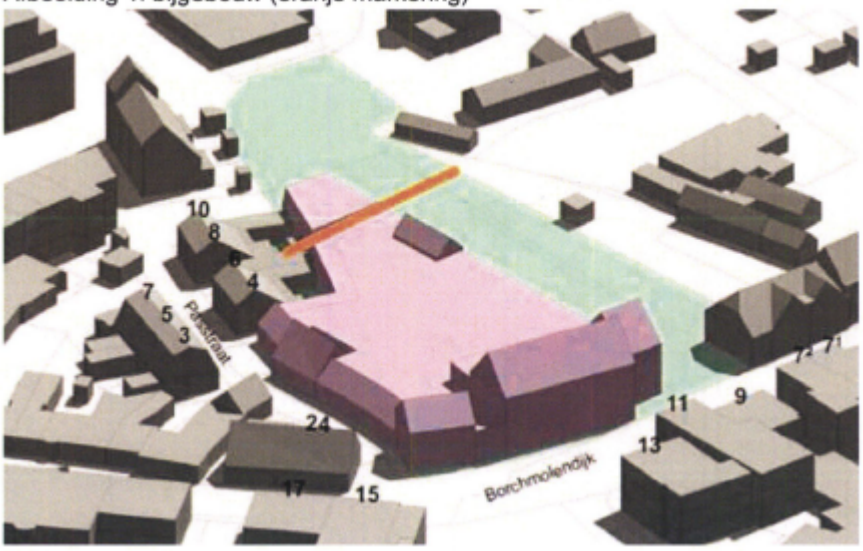
2.1 Bijgebouw

Extra bijgebouw

Onderstaande afbeelding met oranje markering toont een extra bijgebouw. Dit is geen onderdeel geweest van voorgaande gesprekken/plannen. Daarbij neemt dit meerdere parkeerplaatsen in beslag waardoor de norm niet meer gehaald wordt.

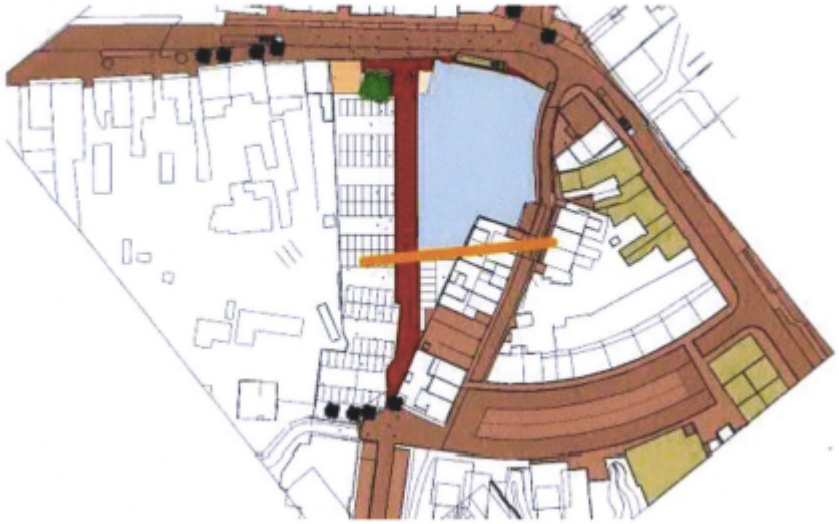
Reclamant ziet gaarne een meer gedetailleerd en herzien plan tegemoet.

Afbeelding 1: bijgebouw (oranje markering)



Parkeren

Afbeelding 2: bijgebouw (oranje markering) locatie waar oorspronkelijk parkeerplaatsen (6) beschikbaar waren.



Beantwoording:

De ontwerpen en inrichtingsplannen die eerder gedeeld zijn hebben een indicatieve betekenis en betroffen met name modellen/scenario's op hoofdlijnen. Hierbij is niet expliciet over bijbehorende bouwwerken gesproken. Er is momenteel geen exact inrichtingsplan van het parkeerterrein. De definitieve ontwerpen en inrichtingsplannen volgen bij de vergunningaanvraag. Er ontstaat door het opnemen van de aanduiding 'bijgebouwen' geen normatief tekort aan parkeerplaatsen. De parkeernorm is namelijk als algemene gebruiksregel opgenomen in artikel 13.1 van de planregels en werkt als voorwaardelijke verplichting bij het gebruik als supermarkt en woningen (zie ook artikel 4.4.3, onder a, sub 5 van de planregels). Dat betekent indirect dat bijgebouwen uitsluitend opgericht kunnen worden als met het plan voor de supermarkt en woningen voldaan wordt aan de parkeernorm. In de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan is bovendien aangetoond dat er in voldoende parkeerplaatsen kan worden voorzien.

2.2 Verlichting

Er moet een betere specificatie komen waarin wordt aangegeven waar de lichtpunten worden aangebracht.

Beantwoording:

Een exacte specificatie van de plaatsing van verlichtingsarmaturen maakt geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure. Wel kunnen in een bestemmingsplan bouwregels worden opgenomen over verlichtingsarmaturen. Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan 'Centrum, herziening 2013' is de bouwhoogte van verlichtingsarmaturen in het ontwerpbestemmingsplan beperkt tot 5 meter waardoor overlast wordt voorkomen tot een niveau dat in een gemengd gebied acceptabel is. Er is met het ontwerpbestemmingsplan dus geen sprake van een planologische negatieve verandering ten opzichte van de huidige situatie. Als tegemoetkoming aan de zienswijze en vanuit oogpunt van reductie van mogelijke effecten, wordt in het vast te stellen bestemmingsplan voorgesteld om ter plaatse van het parkeerterrein van de supermarkt verlichtingsarmaturen tot maximaal 4 meter toe te staan. De inrichting van het parkeerterrein met daarbij een verlichtingsplan moet nog concreet vormgegeven worden. Bij het inrichtingsplan wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en het voorkomen van onevenredige hinder voor de omgeving. Dat betekent dat de verlichting wordt gericht op de supermarkt en op het parkeerterrein. Er zal uiteraard geen verlichting worden gericht op de tuinen van omwonenden. Op momenten dat de supermarkt gesloten is zal het terrein vanwege de (sociale) veiligheid beperkt verlicht zijn. Om aan de zorgen van reclamant tegemoet te komen worden aanvullend regels over uitschijning door straatverlichting, bijvoorbeeld door het toepassen van lichtkappen, in het beeldkwaliteitsplan opgenomen.

2.3 Poort richting Sluisplein

Reclamant is van mening dat de poort richting Sluisplein er niet moet komen omdat dit onnodig overlast veroorzaakt in termen van geluid + minder beschikbare parkeerkeergelegenheden op het Sluisplein. In de huidige situatie is er bij vlagen al gebrek aan parkeerruimte.

Beantwoording:

Volgens de planregels zijn in- en uitritten voor gemotoriseerd verkeer uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting'. Deze aanduiding is op de verbeelding weergegeven aan de Borchmolendijk. Het parkeerterrein wordt aan de zijde van het Sluisplein uitsluitend ontsloten voor langzaam verkeer. Dit omwille van onder andere veiligheid (vluchtroute) en bereikbaarheid in het kader van inclusiviteit. De poort richting het Sluisplein leidt dus niet tot onevenredige hinder. De parkeernorm is als algemene gebruiksregel opgenomen in

artikel 13.1 van de planregels en werkt als voorwaardelijke verplichtend bij het gebruik als supermarkt (zie ook artikel 4.4.3, onder e, van de planregels). Er vinden geen negatieve parkeereffecten plaats op het Sluisplein.

2.4 Richtafstand

Volgens de planregels zijn in- en uitritten voor gemotoriseerd verkeer uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding ‘ontsluiting’. Deze aanduiding is op de verbeelding weergegeven aan de Borchmolendijk. Het parkeerterrein wordt aan de zijde van het Sluisplein uitsluitend ontsloten voor langzaam verkeer. Dit omwille van onder andere veiligheid (vluchtroute) en bereikbaarheid in het kader van inclusiviteit. De poort richting het Sluisplein leidt dus niet tot onevenredige hinder. De parkeernorm is als algemene gebruiksregel opgenomen in artikel 13.1 van de planregels en werkt als voorwaardelijke verplichtend bij het gebruik als supermarkt (zie ook artikel 4.4.3, onder e, van de planregels). Er vinden geen negatieve parkeereffecten plaats op het Sluisplein. De woningen Sluisplein 52 t/m 56 (even, drie woningen) liggen wel op minder dan 10 meter afstand en daarmee binnen de richtafstand. Hier heeft men serieuze bezwaren en ziet men gaarne een nieuw herzien plan tegemoet om te voldoen aan de richtafstand van 10 meter.

Beantwoording:

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het onderzoeksrapport is uitgebreid aandacht besteed aan het woon- en leefklimaat bij de woningen Sluisplein 52 tot en met 56 (zie paragraaf 5.3 van de toelichting en het akoestisch onderzoek). De woningen Sluisplein 52 tot en met 56 liggen binnen de richtafstand van 10 meter die wordt gehanteerd in de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’. Dit levert overeenkomstig de VNG-publicatie geen belemmeringen op indien met een akoestisch onderzoek wordt aangetoond dat in het specifieke geval sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Nu niet wordt voldaan aan de richtafstand kan op basis van stap 1 uit de VNG-publicatie niet worden vastgesteld dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en moeten de vervolgstappen doorlopen worden.

Indien wordt voldaan aan de richtwaarden uit stap 2 is sprake van een goede ruimtelijke ordening en is verdere motivatie niet noodzakelijk. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT) wordt in de avondperiode met 3 dB(A) overschreden en de etmaalwaarde met 3 dB(A). De piekwaarde wordt in de avondperiode met 1 dB(A) overschreden (zie ook paragraaf 5.11 van de toelichting en het akoestisch onderzoek). Reducerende maatregelen zijn vanuit bedrijfstechnisch oogpunt onmogelijk (piekwaarden komen met name vanwege personenauto’s (dichtklappende autoportieren)) en afscherming van de geluidbron richting de maatgevende woningen is vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst. Er wordt niet voldaan aan de richtwaarden uit stap 2. Er wordt echter wel voldaan aan de grenswaarden overeenkomstig stap 3 uit de VNG-publicatie voor een rustige woonwijk.

Bij een overschrijding van de richtwaarden uit stap 2 moet bij stap 3 gemotiveerd worden waarom de geluidsbelasting in de concrete situatie acceptabel wordt geacht, waarbij tevens de cumulatie met de eventuele reeds aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken. De geluidbelasting is in de concrete situatie ruimtelijk aanvaardbaar omdat er sprake is van een zeer geringe overschrijding van de richtwaarden. Van relevante cumulatie is geen sprake aangezien het gaat om achtergevels van woningen in een verkeersluw gebied. Bovendien wordt in de woningen Sluisplein 52 tot en met 56 (die in circa 2007 zijn gebouwd) een maximaal binnenniveau van 35 dB(A), veroorzaakt door geluid als gevolg van de supermarkt en aanverwante activiteiten, gehaald doordat uitgegaan mag worden van een minimale geluidwering van 20 dB(A) conform het Bouwbesluit. Daarnaast beschikken de woningen over een geluidluwe buitenruimte. Op basis van het

akoestisch onderzoek wordt voor het aspect geluid geconcludeerd dat ter plaatse van de woningen Sluisplein 52 tot en met 56 sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening.

2.5 Toename Geluidsoverlast

In de avondperiode wordt de richtwaarde (45dB(A)) van de VNG-brochure overschreden voor deze woningen. Hier heeft men serieuze bezwaren en ziet men gaarne een nieuw herzien plan tegemoet om te voldoen aan de door VNG voorgeschreven richtlijnen.

Beantwoording:

De richtwaarden uit de VNG-brochure worden voor de woningen Sluisplein 52 tot en met 56 overschreden maar er wordt voldaan aan de grenswaarden. Het aspect geluid is voor deze concrete situatie afgewogen en de overschrijding van de richtwaarde wordt aanvaardbaar geacht. Zie de beantwoording onder 2.4.

2.6 Luchtkwaliteit

In dit onderzoek zouden de verkeersbewegingen van parkeergelegenheid Sluisplein (Aldi) meegenomen moeten worden gezien het feit dat Sluisplein 56, 54, 52 gelegen zijn tussen parkeergelegenheden.

Beantwoording:

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. In het kader van dit onderzoek zijn ook de achtergrondwaarden op representatieve rekenpunten in de directe omgeving in beeld gebracht. De achtergrondwaarden liggen ruimschoots onder de gestelde norm. Het ontwerpbestemmingsplan brengt geen veranderingen teweeg voor het Sluisplein. Daarbij komt dat de Aldi niet tot het plangebied behoort. Uit het onderzoek blijkt dat de bijdrage aan extra verkeer als gevolg van de voorgestane ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie luchtvervuiling. Om die reden is nader luchtkwaliteitsonderzoek niet noodzakelijk en wordt geconcludeerd dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

2.7 Glasbakken/afvalverwerking

Reclamant ziet graag meer informatie tegemoet hieromtrent.

Beantwoording

Er worden geen glasbakken of andere openbare voorzieningen voor afvalverwerking binnen het plangebied voorzien. Overigens zijn containers voor het inzamelen van huishoudelijk afval in artikel 2, lid 18, sub e van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht vrijgesteld van een vergunningplicht voor het bouwen en gebruik.

2.8 Situatie met betrekking tot duivensport

De verandering van geluid, CO2, meer bewegingen, eventuele lampen op het terrein hebben invloed op het welzijn van de dieren van reclamant. Reclamant spreekt zijn zorg uit om het welzijn van deze dieren te kunnen behouden.

Beantwoording:

Het is niet bekend dat gronden van reclamant in planologische zin (bijvoorbeeld middels een functieaanduiding) zijn bestemd voor duivensport, anders dan als hobbymatig gebruik.

Het vigerende bestemmingsplan 'Centrum, herziening 2013' bestemd het overgrote deel van het (ontwerp)plangebied als 'Centrum - 3'. Binnen deze bestemming zijn bedrijfsactiviteiten behorende tot categorie 1 en 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten en parkeervoorzieningen toegestaan.[1] In het ontwerpbestemmingsplan wordt wat betreft bedrijfsactiviteiten uitsluitend een supermarkt met bijbehorende voorzieningen (behorende tot bedrijfscategorie 1) mogelijk gemaakt. Ten opzichte van de huidige planologische situatie vindt er dus een verbetering plaats van de mogelijke effecten, zoals bijvoorbeeld geur, stof, geluid of gevaar, op de omgeving. Bovendien zijn de (akoestische) effecten van de met het ontwerp bestemmingsplan mogelijk gemaakte functie en bebouwing op de omgeving onderzocht.

Voor wat betreft het aspect lichthinder wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.

2.9 Verkeersveiligheid/CO2

Verkeersveiligheid
Reclamant heeft zeer grote twijfels over de verkeersveiligheid. Een grotere winkel betekent meer verkeersbewegingen. In de nieuwe situatie vreest men voor minder overzicht.

CO2
Een supermarkt van een dergelijk formaat lijkt reclamant tegenwerkend aan het verlagen van CO2. Zeker omdat het qua verkeerssituatie enkel opstoppingen gaat opleveren.

Beantwoording:
Verkeersveiligheid
De verkeerseffecten van het ontwerpbestemmingsplan zijn onderzocht en acceptabel bevonden (zie ook paragraaf 5.10.2 van de toelichting en het verkeerskundig onderzoek). De ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer vindt geheel plaats via de Borchmolendijk. Naar deze ontsluiting is in het verkeerskundig onderzoek uitvoerige studie verricht, waarbij meerdere varianten zijn onderzocht. De uiteindelijke positionering van de bebouwing is mede met het oog op een verkeersveilige ontsluitingsmogelijkheid bepaald. De extra verkeersbewegingen worden grotendeels afgewikkeld over de Borchmolendijk richting de rotonde met de Corridor of richting de Philippusstraat. Ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten is berekend dat er een toename met 866 motorvoertuigen per etmaal (zowel op weekend als werkdagen) plaatsvindt op het wegvak Borchmolendijk tussen de Philippusstraat en de in- / uitrit van de parkeerplaats van de nieuwe supermarkt. Als gevolg van het plan zal de intensiteit van de Borchmolendijk rond de 6.000 – 6.600 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Er bestaat geen harde norm waaraan de intensiteiten op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kunnen worden. De wetgeving gaat er vanuit dat de maximumsnelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de inrichting van de weg en de omgeving. Binnen een 30-km/u-zone worden in de aanbevelingen voor stedelijke verkeer voorzieningen aangegeven dat een richtintensiteit van 6.000 mvt/etmaal (met een spitsuurpercentage van 10%) voor erftoegangswegen type 1 acceptabel is. De Borchmolendijk fungeert in de praktijk als ontsluitingsweg in twee richtingen voor alle verkeer naar en van het centrum van de kern Sint-Oedenrode, met de Markt (marktplein) en daaraan de vele winkels, horeca en bestaande AH. Het verkeer in het centrum wordt meer via de Borchmolendijk afgewikkeld dan via de andere wegen in het centrum. Ook de parkeerroute voor het centrum

[1] De lijst van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de richtafstandenlijsten voor milieubelastende activiteiten uit de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG (Bedrijven en milieuzonering, VNG, 2009).

loopt via de Borchmolendijk en ook via Borchmolendijk en Philippusstraat naar parkeerplaatsen bij o.a. De Neul. De Borchmolendijk kan dus niet als een zuivere erftoegangsweg worden gekwalificeerd; deze weg is niet te vergelijken met andere erftoegangswegen in woongebieden.
Belangrijke factoren bij de afweging zijn voornamelijk de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Er is aandacht besteed aan de toegankelijkheid, doorstromingsmogelijkheid en veiligheid bij het dimensioneren van de in/uitrit van het parkeerterrein op de Borchmolendijk alsmede bij de keuze voor de locatie waar het laden en lossen plaatsvindt. Er vindt een aanpassing aan de inrichting van het profiel van de Borchmolendijk plaats. Mede hierdoor zal er sprake zijn van een aanvaardbare wijze van verkeersafwikkeling van het gemotoriseerde verkeer. Weliswaar liggen de intensiteiten iets hoger dan bij een 30 km/u gebied verwacht mag worden, maar voor wat betreft de verkeerscapaciteit is dit echter geen bezwaar. De maatgevende factor is de capaciteit van de rotonde met de Corridor. De totale belasting op de rotonde in 2030 ligt met circa 15.400 mvt/etmaal ver onder de maximale verwerkingscapaciteit behorend bij een dergelijke rotonde van 25.000 mvt/etmaal.

Met het verdwijnen van de supermarkt op de huidige locatie op de Markt neemt de verkeersgeneratie richting Markt af. Wel trekt de nieuwe locatie van de AH aan de Borchmolendijk meer verkeer aan. De toename van dit verkeer zal echter niet verder het centrum in rijden, maar overwegend rechtstreeks naar de rotonde met de Corridor of via de Philippusstraat richting de wijk Kienehoef rijden. Enerzijds neemt de verkeersbelasting op een gedeelte van de Borchmolendijk dus toe, anderzijds zullen de bewegingen van en naar de Markt afnemen als gevolg van onderhavig plan, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid rondom de Markt verbeterd wordt.

De toename op de Borchmolendijk is goed op te vangen en vormt geen probleem voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Deze toename past namelijk binnen de dynamiek van een dorpscentrum en de functies in dit centrum. De verkeersveiligheid is hiermee niet in het geding. Immers, de snelheid is laag waardoor de kans op een aanrijding klein is. Mocht onverhoopt er toch een aanrijding plaatsvinden, dan is vanwege de lage snelheid de kans op letsel minimaal. Er worden dan ook als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen problemen verwacht in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. In het verkeersonderzoek is ook uitgebreid aandacht besteed aan de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling ter hoogte van de in- / uitrit van het parkeerterrein, waarbij onderzoek is gedaan naar de zichtlijnen en manoeuvreerruimte voor aankomend en vertrekkend verkeer. Bij de positionering van de bouwvlakken is expliciet een afweging gemaakt tussen cultuurhistorische en verkeersveiligheidsbelangen. Deze inzichten worden ook meegenomen in de inrichting van het parkeerterrein.

CO2
De gebouwen/panden aan de Borchmolendijk 14, 16, 18, 20, 20a en 22 en Passtraat 2 maken onderdeel uit van het plangebied. Deze bestaande bebouwing, inclusief de bedrijfsgebouwen van drankenhandel de Leijer, wordt gesloopt en vervangen door nieuwe bebouwing. De nieuwe supermarkt wordt ‘full-electric’ en de woningen worden gasloos opgeleverd. Dat betekent dat bestaande gasaansluitingen verdwijnen wat een verlagend effect op CO^2-emissie heeft. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan zijn de verkeerseffecten onderzocht en afgewogen. Er is geen sprake van een onevenredige toename van gemotoriseerd verkeer
als gevolg van de beoogde ontwikkeling. De toename van de verkeersintensiteit is goed op te vangen en vormt geen problemen voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid (zie ook paragraaf 5.10.2 van de toelichting en het verkeerskundig onderzoek).

3. Zienswijze 3, xxx namens 2 cliënten aan de Borchmolendijk

3.1. Inzichten reclamanten uit eerdere bespreking (als ingelast beschouwd)

Verplaatsing onaanvaardbaar vanwege toename verkeersbewegingen
De toename van de verkeersbewegingen. Op de Borchmolendijk is het al zeer druk; nog meer verkeer leidt tot onveilige situaties voor alle verkeer. Deze toename is strijdig met de doelstellingen van de herinrichting van een aantal jaren geleden.

Beantwoording:
Uit het raadsbesluit van de voormalige gemeente Sint-Oedenrode waarin besloten werd tot herinrichting van de Borchmolendijk (d.d. 28 januari 2009) volgt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid door ondermeer het terugdringen verkeer en meer veiligheid te bieden voor langzaam verkeer nagestreefd werd. Met name benoemd is de doelstelling om het voor het langzaam verkeer veiliger en gebruiksvriendelijker te maken om naar het centrum te komen en zodoende bestemmingsverkeer uit bijvoorbeeld de wijk Eerschot (maar ook de andere wijken) uit de auto en op de fiets (te voet) te krijgen. Dat streven verandert niet met onderhavig plan en het zoeken naar verkeersveilige oplossing is ook bij de planvorming van het bestemmingsplan voor de AH het uitgangspunt geweest. Daarnaast is ook voor de herinrichting het uitgangspunt geweest dat de Borchmolendijk in 2 richtingen (ook) door vrachtverkeer gebruikt mocht worden en dat hiervoor voldoende ruimte voor moet blijven. Ook aan dit uitgangspunt wordt met onderhavig plan niet getornd.
Zie ook de beantwoording bij 2.9.

Verplaatsing onaanvaardbaar vanwege aantasting van het woongenot door:
- *Geluid*
- *Luchtverontreiniging*
- *Toename van trillingen en daardoor schade aan het eigendom*
- *Uitzicht op een parkeerterrein*
- *Andere effecten die het woonmilieu aantasten*

Beantwoording:

Bij het opstellen van het bestemmingsplan hebben uitgebreide onderzoeken plaatsgevonden en zijn alle in het kader van de ruimtelijke afweging van belang zijnde omstandigheden en belangen onderzocht en afgewogen. In de toelichting is uitgebreid ingegaan op de effecten van de voorgenomen ontwikkeling voor de omgeving, zie in het bijzonder paragrafen 5.3, 5.4, 5.9 en 5.10 van de toelichting. Deze effecten zijn afgewogen en in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar gevonden. Hierbij is tevens in aanmerking genomen dat het plangebied zich in c.q. aan de rand van een centrumgebied bevindt, waarbij het grootste gedeelte van de gronden in het geldende bestemmingsplan reeds bestemd is voor centrumdoeleinden in milieucategorieën 1 en 2. Zorgvuldigheidshalve zal in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan een paragraaf over trillingen opgenomen worden.

Is verplaatsing Überhaupt wenselijk, zijn er geen andere/betere alternatieven?

Beantwoording:
Aan de locatiekeuze heeft een zorgvuldig en intensief afwegingstraject ten grondslag gelegen, waarbij meerdere locaties zijn onderzocht en afgewogen. Dit is zowel in de plantoelichting als in de bijlagen (bijlage 2 bij de ruimtelijk-functionele effectenanalyse) beschreven. Er is gedurende enkele jaren gezocht naar een geschikte

verplaatsingslocatie voor de Albert Heijn, waarbij de locatie Borchmolendijk (De Leijer) uiteindelijk als voorkeurslocatie wordt gezien. Deze locatie is gezien haar ligging in het centrum en haar grootte bij uitstek geschikt voor de beoogde ontwikkeling.
De raad van de voormalige gemeente Sint-Oedenrode heeft eind 2016 opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van de beoogde verplaatsing van de Albert Heijn naar de locatie Borchmolendijk. Onderdeel van dit haalbaarheidsonderzoek is de instelling van een klankbordgroep, waarmee intensieve overleggen gevoerd zijn over verschillende inpassingsvarianten. Ook is met de welstands- en monumentencommissie intensief overlegd over de inpassing in het beschermde dorpsgezicht en zijn verschillende omgevingsonderzoeken uitgevoerd naar de effecten op de woonomgeving. Daarnaast is er een nieuwe Centrumvisie vastgesteld, waarin de verplaatsing van de Albert Heijn naar deze locatie als actiepunt is opgenomen.

Op 10 september 2019 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Meierijstad bij besluit akkoord gegeven op de beoogde verplaatsing conform het daartoe voorgestelde plan. Teneinde de hiervoor beschreven ontwikkeling mogelijk te kunnen maken is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk.

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is tevens een laddertoets uitgevoerd, waarbij ook de locatiekeuze is toegelicht (zie ook paragraaf 4.3 van de toelichting en de ruimtelijk-functionele effectenanalyse in de bijlagen). Uit de laddertoets volgt dat om verschillende redenen op de huidige locatie Albert Heijn geen toekomstbestendige supermarkt van voldoende omvang gerealiseerd kan worden. Er is gezocht naar een andere locatie in of direct aan de rand van het centrum. De locatie Borchmolendijk blijkt vanuit het oogpunt van ligging ten opzichte van het centrum, de bereikbaarheid, het parkeren en de ontsluiting de beste mogelijkheden te bieden. Om de voornoemde redenen is verplaatsing van de Albert Heijn zeer wenselijk en is met het ontwerpbestemmingsplan gekozen voor dit ruimtelijk en functioneel aanvaardbare alternatief.

3.2. Oneens met conclusie dat omgevingsdialoog goed is verlopen

Cliënten hebben naar aanleiding van de bedenkingen die zij eerder naar voren hebben gebracht nooit een inhoudelijke reactie ontvangen. Zij merken op dat voor wat betreft hun bezwaren ze het niet eens zijn met de conclusie dat de omgevingsdialoog goed verlopen is. Hun bedenkingen zijn niet ter harte genomen en niet adequaat beantwoord.

Beantwoording:

In de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan heeft een uitgebreide omgevingsdialoog plaatsgevonden, waarbij verschillende standpunten zijn bezien en afgewogen. Er is een klankbordgroep gevormd bestaande uit vertegenwoordigers van omwonenden, het centrummanagement, de gemeente en de ontwikkelaar. Het proces is zorgvuldig uitgevoerd en deelnemers waren van mening dat dit goed is verlopen. In zijn algemeenheid wordt opgemerkt dat gedurende dit proces, tot en met het eindverslag, geen signalen door de betrokkenen zijn afgegeven dat dit proces niet zorgvuldig is doorlopen. Het is jammer dat reclamanten deze conclusie niet onderschrijven. Inhoudelijk is de klankbordgroep niet tot een eensluidend oordeel gekomen over welk model de voorkeur kreeg en verder uitgewerkt diende te worden. Deze uitkomst is niet ongewoon bij een omgevingsdialoog. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is zo veel als mogelijk rekening gehouden met de inzichten die zijn verkregen in de klankbordgroep. Er heeft een afweging plaatsgevonden en er zijn keuzes gemaakt, waarbij rekening is gehouden met alle belangen.

3.3. Realisatie omvangrijke supermarkt en grootschalig parkeerterrein passend?

Naar het oordeel van cliënten is onvoldoende onderzocht of het realiseren van een omvangrijke supermarkt met een oppervlakte van 1900 m² verkoopruimte (excl. 100 m² kantoorruimte) en een grootschalige supermarkt passend is gelet op de gevolgen die het heeft voor het woon- en leefklimaat. Dit klemt temeer omdat de gemeenteraad in het verleden heeft besloten om alleen aan een verplaatsing mee te werken onder de voorwaarde dat het woon- en leefklimaat in de omgeving niet op onaanvaardbare wijze wordt verstoord. Vaststelling van het bestemmingsplan is niet in overeenstemming met het criterium goede ruimtelijke ordening. Indien verplaatsing van de huidige supermarkt in het algemeen belang noodzakelijk wordt geacht, zou het gemeentebestuur moeten zoeken naar een locatie die geschikt is voor realisering van een supermarkt van met deze grote omvang.

Beantwoording:

In de toelichting is uitgebreid ingegaan op de effecten van de voorgenomen ontwikkeling voor de omgeving. Aan de hand van allerlei onderzoeken, en getroffen maatregelen, is onderbouwd dat het woon- en leefklimaat in de omgeving van het planvoornemen niet onevenredig wordt aangetast. De voorgenomen ontwikkeling is ruimtelijk inpasbaar binnen het plangebied en daarbij is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Bovendien is de keuze voor deze locatie uitvoerig gemotiveerd. Het ontwerpbestemmingsplan is opgesteld volgens de kaders die de gemeenteraad van Sint-Oedenrode eind 2016 heeft vastgesteld.

3.4. Verkeersdruk/ontsluiting/lichtoverlast

De verkeersdruk op de Borchmolendijk is al zeer hoog. Direct voor de woning van cliënten zal de verkeersdruk substantieel toenemen. Voor cliënten is het onbegrijpelijk dat de verkeersafwikkeling volledig via de Borchmolendijk plaatsvindt en er geen ontsluiting via het Sluisplein geregeld is. Cliënten hebben grote bedenkingen tegen de aan- en afvoerroute die de vrachtwagens door het Centrum moeten volgen. Door de ontsluiting vrijwel recht tegenover het pand van cliënten te plannen zullen zij geconfronteerd worden met lichtoverlast van motorvoertuigen die het parkeerterrein verlaten.

Beantwoording:

De verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer via de Borchmolendijk wordt ruimtelijk en verkeerskundig aanvaardbaar geacht. Er is na verschillende belangen afgewogen te hebben gekozen om het Sluisplein niet te belasten met een hogere verkeersintensiteit. Op het Sluisplein is reeds een parkeerterrein nabij de Aldi supermarkt gelegen. Daarbij vormt het Sluisplein een overgangsgebied van rustig wonen in het groen naar het centrumgebied waar een hogere verkeersintensiteit niet passend is. De verkeersintensiteit op de Borchmolendijk als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling is berekend en acceptabel bevonden voor een 30 km/u-zone. De toename in verkeersintensiteit past binnen de dynamiek van een dorpscentrum. Bij het positioneren van de in- / uitrit van het parkeerterrein, alsmede bij de keuze voor de locatie waar het laden en lossen plaatsvindt, is aandacht besteed aan de toegankelijkheid, de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Ook wordt de inrichting van het profiel van de Borchmolendijk aangepast. Gelet op het voorgaande is sprake van een aanvaardbare wijze van verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer. Er worden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling geen problemen in de verkeersafwikkeling verwacht.

De meest logische bevoorradingsroute loopt via de Hertog Hendrikstraat, Heuvel, Markt, Borchmolendijk en vervolgens op de rotonde in noordelijke richting via de Lindendijk of in zuidelijke richting via de Corridor.

Momenteel worden winkels aan onder andere de Heuvel al via deze route bevoorraad. De intentie en ambitie is om voor de Heuvel en Markt een ‘shared space’ te realiseren, en in het verlengde hiervan een verkeersluw regime voor de Heuvel. Dit zorgt voor een lage verkeerssnelheid op de genoemde wegen. Aangezien het aantal vrachtbewegingen voor de AH-supermarkt zowel in absoluut als relatief aantal niet zo groot is, acht de gemeente dat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen belemmeringen voor het gebruik van de hierboven beschreven bevoorradingsroute. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt de verkeersafwikkeling van het gemotoriseerde verkeer via de Borchmolendijk aanvaardbaar geacht.

Volgens het geldende planologische regime (‘Centrum, herziening 2013’) is ter plaatse van de panden gelegen tegenover de aanduiding ‘ontsluiting’ uit het ontwerpbestemmingsplan uitsluitend een woonfunctie op de verdieping toegestaan. Van inschijning in de woning van reclamant als gevolg van de voorgestane ontwikkeling is dan ook geen sprake. Overigens is in de huidige situatie ook sprake van laden en lossen, parkeren en manoeuvreren van voertuigen in dit deel van de straat, wat ook gebruikelijk en passend is bij (aanloopstraten in) centrumgebieden. Dit is temeer het geval, omdat de Borchmolendijk reeds als enige tweerichtingsontsluiting tussen de Markt en de omliggende ontsluitingswegen fungeert en bevoorradend verkeer van commerciële functies aan onder andere de Markt en met name de Heuvel al via de Borchmolendijk terug zal rijden. Deze druk wijzigt daarom niet wezenlijk.

3.5. Verkeersveiligheid/toename vrachtverkeer/laden en lossen

Er vindt een forse toename plaats van het vrachtverkeer. Het laden en lossen vindt uitsluitend plaats aan de Borchmolendijk op een plaats die door cliënten niet geschikt wordt geacht. Dat zal leiden tot verkeersgevaarlijke situaties. Dat strookt niet met de voorwaarde die de raad eerder gesteld heeft dat een veilige en een duidelijke verkeersroute en –situatie gewaarborgd moet zijn.

Beantwoording:

Voor de bevoorrading van de Albert Heijn supermarkt zijn verschillende mogelijkheden bekeken en afgewogen. Gekozen is voor een variant waarbij het laden en lossen grotendeels plaatsvindt op eigen terrein aan de Borchmolendijk. Op deze wijze zal tijdens het laden en lossen de verkeersdoorstroming aan de Borchmolendijk niet in het geding zijn. De bevoorrading van de supermarkt is voorzien in een laad- en loszone aan de Borchmolendijk, die doormiddel van een functieaanduiding is aangegeven op de verbeelding. Omdat de bebouwing enigszins terug van de rijbaan wordt gesitueerd, is de laad- en loszone voldoende lang en breed voor vrachtwagens om volledig op binnen die zone te parkeren. De achterzijde van de vrachtwagen zal daarom niet uitsteken over de rijbaan. Voor verkeer op de Borchmolendijk wordt het zicht niet belemmerd. Bovendien kunnen voetgangers gewoon over het trottoir blijven lopen, wat de verkeersveiligheid bevordert. De ruimte die dan voor voetgangers overblijft is circa 1,5 meter. De vrachtwagen kan na het laden en lossen zijn weg gemakkelijk vervolgen zonder gevaarlijke achteruitrij-bewegingen. Het laden en lossen kan op deze wijze op een verkeersveilige manier plaatsvinden. In het verkeersonderzoek is een en ander verduidelijkt.

3.6. Visuele hinder parkeerterrein/bepaling groenbestemming

Cliënten zullen visuele hinder ondervinden omdat zij uitzicht krijgen op een omvangrijk parkeerterrein waardoor hun uitzicht verstoord wordt door “blik”. In het bestemmingsplan is ter hoogte van de ontsluiting en voor de woning van cliënten een “marginaal” stukje grond aangewezen als groenbestemming. De oppervlakte van deze groenbestemming is te klein om de parkeerplaatsen deugdelijk aan het zicht te onttrekken.
In artikel 5.1 van de planregels is bepaald dat die gronden die als groen aangewezen zijn, bestemd zijn voor ondergeschikt parkeren zodat deze grond voor parkeerdoeleinden gebruikt kan worden. Deze bepaling dient

verwijderd te worden. In de planregels is niets geregeld over de realisering van deze bestemming. Cliënten zijn van mening dat de eis om de groenbestemming te realiseren, gekoppeld dient te zijn aan de omgevingsvergunning voor de supermarkt.

Beantwoording:

Er wordt extra kwaliteit aan het plan toegevoegd met het bestemmingsvlak voor groen. Deze groenbestemming sluit aan op de historische belijning aan de Borchmolendijk en is passend in een beschermd dorpsgezicht. De entree van het parkeerterrein aan de Borchmolendijk wordt zodanig uitgevoerd dat het past in het historisch straatbeeld. Overeenkomstig het beeldkwaliteitsplan dragen metselwerk, rijke detaillering van hekwerken en volwassen groen hieraan bij. Er worden verschillende maatregelen getroffen om visuele hinder zoveel als mogelijk te beperken en de voorgestane ontwikkeling in het beschermd dorpsgezicht in te passen. Binnen het bestemmingsvlak voor groen worden ten hoogte twee parkeerplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de woning aan de Borchmolendijk 12. Daarom wordt artikel 5.1, sub g, van de planregels (inhoudende ‘ondergeschikt parkeren’) gewijzigd naar ‘maximaal 2 parkeerplaatsen ten behoeve van omliggende bestemmingen’.

3.7. Aantasting cultuurhistorische waarden door sloop

Het thans vigerende bestemmingsplan voorziet in het behoud, herstel en versterking van cultuur-historisch waardevolle bebouwing. Cliënten hebben er bezwaar tegen dat het nieuwe bestemmingsplan nu voorziet in doorbreking van de bestaande straatwand en leidt tot sloop van cultuur-historisch waardevolle bebouwing.

Beantwoording:

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan zijn de cultuurhistorische waarden uiterst zorgvuldig afgewogen (zie ook paragraaf 5.9.2 van de toelichting en het cultuurhistorisch onderzoek). Er is uitgebreid overleg geweest met zowel de welstands-, als met de monumentencommissie en het ontwerpbestemmingplan draagt hun welbevinden. De doorbreking van de bestaande straatwand is beperkt. De entree van het parkeerterrein aan de Borchmolendijk wordt zodanig uitgevoerd dat het past in het historisch straatbeeld. Overeenkomstig het beeldkwaliteitsplan dragen metselwerk, rijke detaillering van hekwerken en volwassen groen hieraan bij. De te slopen panden zijn geen beschermde monumenten, handhaving van deze panden is dus geen vereiste, hetgeen ook blijkt uit het cultuurhistorisch onderzoek dat bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is uitgevoerd. Bovendien is een dubbelbestemming in de planregels opgenomen zodat geborgd is dat de nieuwe bebouwing voldoet aan de regels van het beschermd dorpsgezicht.

3.8. Juridische borging naleving Beeldkwaliteitsplan

Met het bestemmingsplan wordt ook het beeldkwaliteitsplan vastgesteld. Het heeft echter geen juridische binding. Door het BKP vast te stellen en in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen dat het BKP een inspiratiebron en een beleidskader voor de welstandcommissie is, wordt de naleving van het BKP juridisch niet geborgd. Cliënten verzoeken om het BKP ieder geval te verankeren in de planregels.

Beantwoording:

De juridische binding aan het beeldkwaliteitsplan hoeft niet uitsluitend uit de planregels te volgen. Het beeldkwaliteitsplan kan en zal door de raad vastgesteld worden als onderdeel van de welstandsnota waardoor de welstandscommissie aan eisen uit het beeldkwaliteitsplan kan toetsen bij de vergunningverlening. De

stedenbouwkundige aspecten uit het beeldkwaliteitsplan, die ruimtelijk relevant zijn en in het bestemmingsplan behoren te worden geregeld (zoals maximumhoogten, situering, etc.), zijn reeds vastgelegd in de planregels.

3.9. Borging geen nieuwe supermarkt op huidige locatie

Het bestemmingsplan wijst de huidige locatie van de supermarkt aan als Centrum-1. Tevens heeft deze locatie de functieaanduiding “supermarkt uitgesloten”. Op grond van artikel 3.1.1. van de planregels is ter plaatse detailhandel toegestaan maar een supermarkt uitgesloten. Op grond van de planregels kan de huidige supermarkt verplaatst worden naar de beoogde locatie en kan met toepassing van het overgangsrecht op de huidige locatie een nieuwe supermarkt worden gevestigd. Als die situatie zich voordoet dan neemt de hiervoor beschreven overlast die cliënten zullen ondervinden substantieel toe. Cliënten verzoeken daarom om in de planregels er in te voorzien dat indien de supermarkt verplaatst is naar de beoogde locatie, op de huidige locatie geen nieuwe supermarkt kan vestigen.

Beantwoording:

Op de huidige supermarktlocatie wordt in het ontwerpbestemmingsplan door een functieaanduiding een supermarkt uitgesloten. De gemeente is het met de reclamant eens dat beëindiging en verwijdering van een supermarkt op de huidige locatie gelet op het overgangsrecht onvoldoende publiekrechtelijk is gewaarborgd. In een uitspraak van 17 januari 2018, ECLI:NL:RVS:2018: vermeldt de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat door middel van een voorwaardelijke verplichting de nadelige onbedoelde werking van het overgangsrecht kan worden voorkomen. Er wordt een voorwaardelijke verplichting aan de planregels toegevoegd dat binnen de bestemming ‘Centrum - 3’ ten aanzien van het gebruik voor een supermarkt geldt dat deze pas in gebruik wordt genomen nadat de exploitatie van een supermarkt binnen de functieaanduiding ‘supermarkt uitgesloten’ definitief is beëindigd en niet meer wordt hervat.

3.10. Gepresenteerde modellen voldoen niet aan een goede ruimtelijke ordening

In het verleden zijn 4 modellen gepresenteerd voor de realisering van de supermarkt binnen het plangebied. Cliënten zijn van mening dat geen van de gepresenteerde modellen een optie vormt voor de te realiseren supermarkt. Geen enkel model, ook het uitgewerkte niet, voldoet aan het criterium goede ruimtelijke onderbouwing.

Beantwoording:

In het kader van een zorgvuldige besluitvorming heeft een uitgebreide omgevingsdialoog plaatsgevonden. Hiertoe is een klankbordgroep gevormd bestaande uit vertegenwoordigers van omwonenden, het centrummanagement, de gemeente en de ontwikkelaar. In de klankbordgroep zijn verschillende modellen gepresenteerd. De modellen die eerder zijn gedeeld hebben echter een indicatieve betekenis om de dialoog opgang te brengen. Zoals uit de voorgaande beantwoording reeds is gebleken, voldoet de gekozen variant aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

3.11. Eis zorgvuldig ruimtegebruik (ladder duurzame verstedelijking)

Cliënten betwijfelen of de vestiging van de supermarkt voldoet aan de eis van zorgvuldig ruimtegebruik (ladder duurzame verstedelijking). Cliënten hebben bezwaar tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoeftebepaling die ten grondslag ligt aan de vestiging van de supermarkt ter plaatse.

Beantwoording:

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een ruimtelijk-functionele effectenanalyse uitgevoerd (zie ook paragraaf 4.3 van de toelichting en de ruimtelijk-functionele effectenanalyse). In deze onderzoeksreportage wordt uitgebreid stilgestaan bij de de kwantitatieve en kwalitatieve behoeftebepaling. Op basis van gemaakte berekeningen, analyses en uitgebreide argumentatie wordt geconcludeerd dat de voorgestane ontwikkeling zowel in kwantitatieve, als in kwalitatieve zin, voorziet in een actuele regionale behoefte. Daarmee is voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking uit artikel 3.1.6, lid 2, Besluit ruimtelijke ordening. Voor de onderbouwing bij deze conclusie wordt verwezen naar de onderzoeksreportage. Reclamant heeft bovendien niet aangegeven waar onjuistheden of gebreken in het rapport zitten.

3.12. Standpunten reclamanten n.a.v. eindverslag klankbordgroep (als ingelast beschouwd)

Verkeersbewegingen

Beantwoording:
Zie de beantwoording onder 3.1.

Bevoorrading/laden en lossen.
Cliënten hebben bezwaar tegen het laden en lossen van zware en middel zware vrachtwagens op de Borchmolendijk.

Beantwoording:
Zie beantwoording onder 3.5.

Ontsluiting parkeerterrein op de Borchmolendijk
Cliënten hebben tevens bezwaar tegen een ontsluiting op de Borchmolendijk van het te realiseren parkeerterrein.

Beantwoording:
Zie beantwoording onder 3.4 en 3.6.

Aantasting van het woon- en leefmilieu
Een substantiële toename van verkeersbewegingen zal leiden tot geluidsoverlast. Cliënten ondervinden overlast door trillingen. Voorts zullen cliënten visuele hinder ondervinden door een mogelijk uitzicht op een omvangrijk parkeerterrein.

Beantwoording:
Vooropgesteld wordt dat er in Nederland geen wetgeving met betrekking tot trillingshinder is. In het kader van de ruimtelijke ordening is het van belang dat er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt. In dit verband is het van belang dat het gaat om een ontwikkeling in een centrumgebied, waarbij vrachtverkeer van en naar (het grootste deel van) het plangebied in de huidige situatie al mogelijk is. Het type verkeer verandert niet en de verkeersdruk op de Borchmolendijk is passend bij het type weg. Het ontwerpbestemmingsplan leidt dan ook niet tot een onevenredige toename van trillingshinder. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is voldoende gegarandeerd.
Zie verdere beantwoording onder 3.4 en 3.6.

Aantasting cultuurhistorische waarden
Het thans vigerende bestemmingsplan voorziet in het behoud, herstel en versterking van cultuur-historisch waardevolle bebouwing. Niet in een grote doorbreking van de bestaande straatwand.

Beantwoording:
Zie beantwoording onder 3.7.
Gepresenteerde modellen voldoen niet aan een goede ruimtelijke ordening
Vanuit toetsing aan stedenbouw en het criterium goede ruimtelijke ordening moet de conclusie zijn dat de gepresenteerde modellen niet voldoen.

Beantwoording:
Zie beantwoording onder 3.10.

Er zou gezocht moeten worden naar een locatie binnen de gemeente die voor de realisering van een supermarkt met deze omvang geschikt is.
Cliënten zijn van mening dat deze locatie niet de mogelijkheid biedt een reëel plan uit te werken.

Beantwoording:
Zie beantwoording onder 3.1.

Aanzienlijke schade door supermarkt op terrein De Leijer mogelijk te maken.
Cliënten vrezen aanzienlijke schade te zullen lijden.

Beantwoording:

Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een bestemmingsplan, beheersverordening of inpassingsplan, niet zijnde een bepaling als bedoeld in artikel 3.3, artikel 3.6, eerste lid, of artikel 3.38, derde of vierde lid, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Als men denkt dat daarvan sprake is, kan men een aanvraag voor een tegemoetkoming in de schade indienen bij de gemeente.

Meer informatie en het formulier ‘Tegemoetkoming planschade aanvragen’ is te vinden op de website van de gemeente: https://www.meierijstad.nl/home/alle-onderwerpen_3130/product/planschade_316.html

4. Zienswijze 4. xxx namens 6 cliënten wonende aan het Leerlooierspad, Passtraat en Sluisplein

4.1 Akoestisch onderzoek

Geluidsbelasting op de woningen
Ten onrechte is in het akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan geen rekening gehouden met de geluidsbelasting op de woningen van cliënten aan het Leerlooierspad. Ook is ten onrechte alleen gekeken naar de geluidsbelasting ten gevolge van gemotoriseerd verkeer.

Beantwoording:

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van de goede ruimtelijke ordening uitgebreid akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Daarbij zijn alle woningen in de directe omgeving van het plangebied, inclusief de woningen aan het Leerlooierspad, beschouwd. Daarbij zijn de stappen uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' doorlopen. Voor de woningen aan het Leerlooierspad wordt voldaan aan de richtafstand uit stap 1 van de VNG-publicatie, op basis van die bevinding kan worden vastgesteld dat er voor de woningen aan het Leerlooierspad sprake is van een goede ruimtelijke ordening (zie paragraaf 5.3 van de toelichting en specifiek paragraaf 3.1.2 van het akoestisch onderzoek). Overigens leveren andere factoren, zoals stemgeluid en langzaam verkeer, geen relevante bijdrage aan de geluidbelasting op de omgeving. Om aan de zorgen van reclamanten tegemoet te komen wordt ter hoogte van de achtertuin van Leerlooierspad 7 een geluidwerende tuinmuur/erfafscheiding geplaatst van tenminste 2 meter hoog en wordt de realisatie hiervan voorwaardelijk verplichtend in de planregels opgenomen. In de planregels wordt hiertoe een mogelijkheid opgenomen voor het oprichten van erfafscheidingen tot 3 meter hoog opgenomen.

Bronsterkte winkelkarren
In artikel 4.4.3. aanhef en onder d, van de planregels staat dat de bronsterkte van winkelkarren, die ten behoeve van de supermarkt worden gebruikt, niet meer mag bedragen dan 75 dB(A). Deze planregel is niet te handhaven. Een nieuw akoestisch onderzoek is noodzakelijk waarbij ook wordt gerekend met winkelkarren die meer geluidsoverlast veroorzaken.

Beantwoording:
Ter waarborging van een goed woon- en leefklimaat voor bestaande en nieuwe woningen, zijn enkele uitvoeringsmaatregelen voorwaardelijk verplichtend en als specifieke gebruiksregel opgenomen in de planregels. In artikel 4.4.3, aanhef en onder d, van de planregels is een maximale bronsterkte van winkelkarren, die ten behoeve van de supermarkt worden gebruikt opgenomen van 75 dB(A). Het valt niet in te zien waarom een dergelijke bronmaatregel niet te handhaven is. De bronsterkten van verschillende typen winkelkarren zijn eenvoudig te verifiëren en dus handhaafbaar. Bij de ontwikkelaar is ook bekend welke typen winkelkarren er in dit geval gebruikt kunnen worden. Het plan is in deze zin dan ook uitvoerbaar.

Poort Sluisplein
Cliënten zijn van mening dat de poort richting Sluisplein er niet moet komen omdat dit onnodig overlast veroorzaakt in termen van geluidhinder.

Beantwoording:
Zie beantwoording onder 2.3.
Afstand
De woningen Sluisplein 52 t/m 56 (even, drie woningen) liggen wél op minder dan 10 meter afstand en daarmee binnen de richtafstand. Hier hebben cliënten serieuze bezwaren en vrezen terecht geluidhinder.

Beantwoording:
Zie beantwoording onder 2.4.

Richtwaarde
In de avondperiode wordt de richtwaarde (45 dB(A)) van de VNG-brochure overschreden bij woningen aan het Sluisplein. Hier hebben cliënten ernstige bezwaren tegen.

Beantwoording:

Zie beantwoording onder 2.4 en 2.5.

4.2 Schaduwhinder

Bij het ontwerpbestemmingsplan is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de schaduwhinder die cliënten zullen ondervinden. De bezonningsstudie doet geen onderzoek naar de gevolgen voor het Leerlooierspad. Het project is vanwege die schaduwhinder in strijd met een goede ruimtelijke onderbouwing. De beoogde fietsenstalling neemt zonlicht bij cliënten weg.
Zonder nader onderzoek naar schaduwhinder kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Beantwoording:

In het kader van de uitgevoerde bezonningsstudie is de schaduwwerking van de toekomstige bebouwing onderzocht en gevisualiseerd. Uit de studie blijkt dat de nieuwbouw niet tot schaduwwerking op de percelen aan het Leerlooierspad leidt. Het Leerlooierspad maakt daarom geen onderdeel uit van het onderzoeksgebied van de bezonningsstudie, waarin de effecten nader zijn onderzocht. Het Leerlooierspad is niet relevant voor de bezonningsstudie nu alle bebouwing op voldoende afstand tot de zuidwestzijde van het plangebied wordt geconcentreerd. Bovendien worden bestaande bijgebouwen gesloopt die op een veel kortere afstand tot het Leerlooierspad gelegen zijn dan de beoogde bijgebouwen en komen die bouwmogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan niet terug. Er is geen sprake van een planologische verslechtering nu het huidige planologische regime bijgebouwen toestaat op het gehele achter terrein van drankenhandel de Leijer en deze bouwmogelijkheden met het ontwerpbestemmingsplan aanzienlijk beperkt worden. Het is evident dat de bezonningsituatie voor de woningen aan het Leerlooierspad niet onevenredig negatief wijzigt.

4.3 Parkeren

Voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein
In artikel 4.4.3, aanhef en onder e, van de planregels staat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te zijn aangelegd en deze dienen duurzaam in stand te worden gehouden.
Het is onbegrijpelijk dat in artikel 13.1.2 een afwijkingsbevoegdheid is opgenomen voor het aantal parkeerplaatsen bij de supermarkt. Ook is onduidelijk wat in relatie tot de supermarkt als eigen terrein moet worden aangemerkt. Dit betekent dat niet kan worden vastgesteld of er voldoende parkeerplaatsen zijn.

Beantwoording:

In het ontwerpbestemmingsplan is een specifieke parkeerregeling opgenomen. De aanleg en instandhouding van voldoende parkeergelegenheid als gevolg van de planontwikkeling is voorwaardelijke verplichtend geregeld en aan het bepalen van het benodigde aantal extra parkeerplaatsen heeft zorgvuldig onderzoek ten grondslag gelegen (zie ook paragraaf 5.10.3 van de toelichting en het verkeerskundig rapport). Het ontwerpbestemmingsplan bevat in artikel 13.1.2 een algemene afwijkingsbevoegdheid voor de parkeernorm binnen het plangebied. Deze afwijkingsbevoegdheid volgt uit het gemeentelijke parkeerbeleid, zoals dit is opgenomen in het Paraplubestemmingsplan parkeren.
Opgemerkt dient te worden dat dit een algemene afwijkingsbevoegdheid betreft. Bij deze bevoegdheid zijn voorwaarden gesteld die moeten borgen dat toepassing van deze bevoegdheid niet in strijd komt met een goede ruimtelijke ordening. Dit blijkt onder meer uit de uitspraken van 16 juli 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2618 en 13 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3435, waarin door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van

State is geoordeeld dat de raad bij het opnemen van een dergelijke afwijkingsbevoegdheid in een bestemmingsplan in beginsel kan volstaan met de afweging of deze in het algemeen op een ruimtelijk aanvaardbare wijze kan worden toegepast. Ten aanzien van de parkeernorm zijn in artikel 13.1.2 van de planregels verschillende voorwaarden gesteld aan de afwijkingsbevoegdheid. Die beoordeling wordt naar aanleiding van het concrete verzoek gemaakt aan de hand van de alsdan aanwezige parkeer- en verkeerssituatie.
Het gehele parkeerterrein is in privé-eigendom bij de supermarkt. Het gehele parkeerterrein is dan ook aan te merken als ‘eigen terrein’.

Poort
Cliënten zijn van mening dat de poort richting Sluisplein er niet moet komen vanwege minder beschikbare parkeergelegenheden op het Sluisplein. In de huidige situatie is er bij vlagen al gebrek aan parkeerruimte.

Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2.3

4.4 Luchtkwaliteit

Ten onrechte zijn in het onderzoek naar luchtkwaliteit de verkeersbewegingen van parkeergelegenheid Sluisplein (Aldi) niet meegenomen.

Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2.6.

4.5 Geen goede motivering afwijking detailhandelsbeleid/winkelconcentratiegebied

Onvoldoende is gemotiveerd waarom de supermarkt is beoogd buiten het winkelconcentratiegebied. Niet voor niets staat het geldende bestemmingsplan de vestiging van een supermarkt ter plaatse niet toe. De planlocatie aan de Borchmolendijk is ongeschikt nu deze ligt aan de rand van het centrum. In het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom wordt afgeweken van het gemeentelijke detailhandelsbeleid.
Met de beoogde verplaatsing van AH en de voorgestelde herprofilering van Borchgrave bevinden zich straks –in strijd met het gemeentelijke beleid- beide centrumsupermarkten buiten de hoofdstructuur.
Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de uitbreidingsmogelijkheden van de supermarkt op de huidige locatie. Niet is aangetoond dat dan maar moet worden gebouwd buiten het bestaande winkelconcentratiegebied. Onvoldoende is onderzocht of er geen mogelijkheden zijn om de supermarkt ter plaatse te vergroten of elders wel binnen het winkelconcentratiegebied te realiseren.

Beantwoording:

De voorgestane ontwikkeling maakt onderdeel uit van de centrumvisie voor Sint-Oedenrode van de gemeente Meierijstad. Het beleid benoemt ook verschillende kansen voor de verblijfskwaliteit op de Markt die verplaatsing van de Albert Heijn supermarkt biedt. De verplaatsing van de Albert Heijn supermarkt wordt zelfs als concreet project in de centrumvisie genoemd. Het beleid schrijft voor dat voor een supermarkt gelegen buiten de hoofdstructuur een zorgvuldige ruimtelijke inpassing noodzakelijk is. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is er volop aandacht geweest voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en in de

toelichting wordt daar uitgebreid bij stilgestaan. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een ruimtelijk-functionele effectenanalyse uitgevoerd (zie ook paragraaf 4.3 van de toelichting en de ruimtelijk-functionele effectenanalyse). In deze onderzoeksreportage wordt beargumenteerd dat op de huidige locatie de supermarkt onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden heeft.

4.6 Ladder duurzame verstedelijking onvolledig doorlopen

De behoefte aan een grote supermarkt is onvoldoende aangetoond. Daarmee is de ladder als gedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 Bro onvoldoende doorlopen. Dat – naar wordt gesteld – met de verplaatsing en uitbreiding van AH positieve effecten zijn te verwachten voor het centrum van Sint-Oedenrode, is niet aangetoond dat er behoefte is aan een grotere supermarkt ter plaatse.

Beantwoording:

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een ruimtelijk-functionele effectenanalyse uitgevoerd (zie ook paragraaf 4.3 van de toelichting en de ruimtelijk-functionele effectenanalyse). In deze onderzoeksreportage wordt uitgebreid stilgestaan bij de de kwantitatieve en kwalitatieve behoeftebepaling. Op basis van gemaakte berekeningen, analyses en uitgebreide argumentatie wordt geconcludeerd dat de voorgestane ontwikkeling zowel in kwantitatieve, als in kwalitatieve zin, voorziet in een actuele regionale behoefte. Daarmee is voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking uit artikel 3.1.6, lid 2, Besluit ruimtelijke ordening. Voor de onderbouwing bij deze conclusie wordt verwezen naar de onderzoeksreportage. Reclamant heeft niet aangegeven waar onjuistheden of gebreken in het rapport zitten.

4.7 Beeldkwaliteitsplan (BKP)

Het BKP is op een verkeerde manier in de planregels opgenomen. Het BKP dient onderdeel te zijn van de welstandsnota. Niet wordt in de planregels op een duidelijke wijze naar het BKP verwezen.
Kennelijk is het BKP volgens de gemeente noodzakelijk. Dan moet het BKP juridisch goed worden geborgd.

Beantwoording:

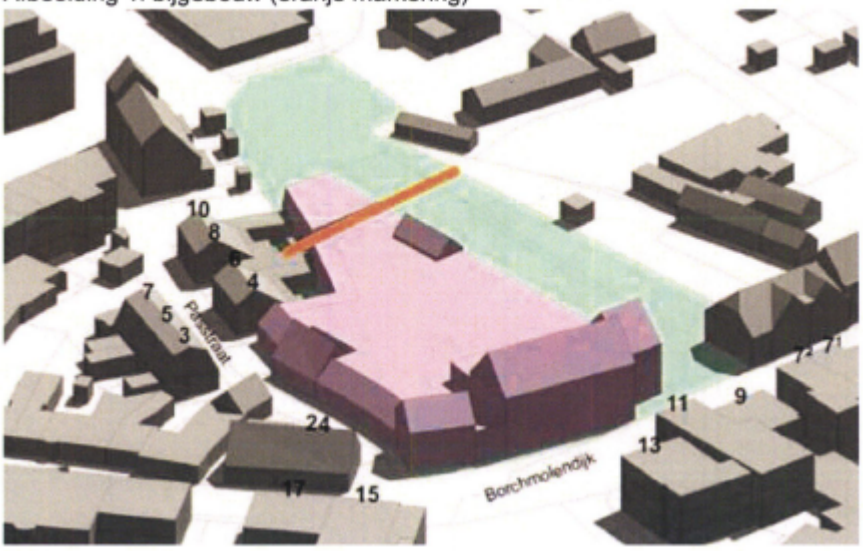
Het beeldkwaliteitsplan wordt door de raad als afzonderlijk besluit vastgesteld als onderdeel van de welstandsnota. Op deze wijze toetst de welstandcommissie de eisen uit het beeldkwaliteitsplan bij de vergunningverlening. De stedenbouwkundige aspecten uit het beeldkwaliteitsplan, die ruimtelijk relevant zijn en in het bestemmingsplan behoren te worden geregeld (zoals maximumhoogten, situering, etc.), zijn reeds vastgelegd in de planregels.

5. Zienswijze 5, Reclamant 5

5.1 Bijgebouw

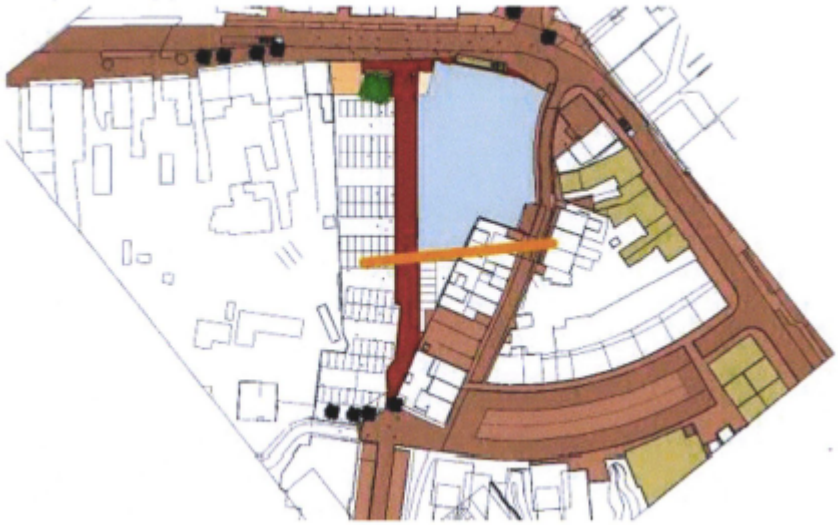
Extra bijgebouw
Onderstaande afbeelding met oranje markering toont een extra bijgebouw. Dit is geen onderdeel geweest van voorgaande gesprekken/plannen. Daarbij neemt dit meerdere parkeerplaatsen in beslag waardoor de norm niet meer gehaald wordt.
Reclamant ziet gaarne een meer gedetailleerd en herzien plan tegemoet.

Afbeelding 1: bijgebouw (oranje markering)



Parkeren

Afbeelding 2: bijgebouw (oranje markering) locatie waar oorspronkelijk parkeerplaatsen (6) beschikbaar waren.



Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2.1.

5.2 Verlichting

Er moet een betere specificatie komen waarin wordt aangegeven waar de lichtpunten worden aangebracht.

Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2.2.

5.3 Poort richting Sluisplein

Reclamant is van mening dat de poort richting Sluisplein er niet moet komen omdat dit onnodig overlast veroorzaakt in termen van geluid + minder beschikbare parkeerkeergelegenheden op het Sluisplein. In de huidige situatie is er bij vlagen al gebrek aan parkeerruimte.

Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2.3.

5.4 Richtafstand

De woningen Sluisplein 52 t/m 56 (even, drie woningen) liggen wel op minder dan 10 meter afstand en daarmee binnen de richtafstand. Hier heeft men serieuze bezwaren en ziet men gaarne een nieuw herzien plan tegemoet om te voldoen aan de richtafstand van 10 meter.

Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2/4.

5.5 Toename Geluidsoverlast

In de avondperiode wordt de richtwaarde (45dB(A)) van de VNG-brochure overschreden voor deze woningen. Hier heeft men serieuze bezwaren en ziet men gaarne een nieuw herzien plan tegemoet om te voldoen aan de door VNG voorgeschreven richtlijnen.

Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2.5.

5.6 Luchtkwaliteit

In dit onderzoek zouden de verkeersbewegingen van parkeergelegenheid Sluisplein (Aldi) meegenomen moeten worden gezien het feit dat Sluisplein 56, 54, 52 gelegen zijn tussen parkeergelegenheden.

Beantwoording:

Zie de beantwoording onder 2.6.

5.7 Glasbakken/afvalverwerking

Reclamant ziet graag meer informatie tegemoet hieromtrent.

Beantwoording

Zie de beantwoording onder 2.7.

7. Conclusie en advies

Wijzigingen naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen:

Regels

- Artikel 5.1, sub g: ondergeschikt parkeren wordt in de bestemmingsomschrijving bij de bestemming ‘Groen’ vervangen door ‘maximaal 2 parkeerplaatsen ten behoeve van omliggende bestemmingen’.
- Artikel 4.2.3, sub b.6: de maximale hoogte van vrijstaande verlichtingsarmaturen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - binnenterrein' wordt aangepast naar maximaal 4 meter.
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting aan de planregels toegevoegd die moet voorkomen dat op de huidige locatie van de supermarkt onder het overgangsrecht nog steeds een supermarkt gevestigd kan worden (artikel 4.4.3).
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting aan de planregels toegevoegd voor het realiseren van een geluidwerende tuinmuur/erfafscheiding met een hoogte van tenminste 2 meter ter hoogte van de achtertuin van Leerlooierspad 7(artikel 4.4.3).

Toelichting

- Het ondergeschikt parkeren binnen de bestemming ‘Groen’ wordt uit de toelichting geschrapt.
- In het verkeersonderzoek wordt de wijze waarop het laden en lossen aan de Borchmolendijk plaatsvindt verduidelijkt.
- De tuinmeer/erfafscheiding wordt niet meer als mogelijkheid in de plantoelichting genoemd maar als voorwaardelijke verplichting.
- Een toelichtende tekst over het verwachte effect qua trillingen wordt opgenomen.

Beeldkwaliteitsplan

- In het beeldkwaliteitsplan worden regels ter voorkoming van lichtuitschijning naar de omgeving opgenomen.

Ambtshalve wijzigingen:

- Artikel 4.2.3, sub d.2: de maximale hoogte van erf- en terreinafscheidingen wordt, voor zover deze geplaatst worden aan de zuidwestzijde van het binnenterrein ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding – erfafscheiding’, verhoogd naar maximaal 3 meter;
- In het kader van de eenduidigheid worden de in de bestemmingsplanregels opgenomen maatregelen ter borging van een goed woon- en leefklimaat welke in het ontwerpbestemmingsplan gedeeltelijk als voorwaardelijke verplichtingen (artikel 4.4.4) en gedeeltelijk als specifieke gebruiksregels (artikel 4.4.3) zijn opgenomen, allen als voorwaardelijke verplichting met zo nodig een instandhoudingsverplichting geformuleerd en als zodanig opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan. Hiertoe zijn de artikelen 4.4.1 (strijdig gebruik), 4.4.3 (voorwaardelijke verplichting gebruik supermarkt) en 4.4.4 (voorwaardelijke verplichting geluidwering woningen) aangepast. Artikel 4.4.4 is tevens aangevuld met een bepaling over de instandhoudingsplicht van de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie;
- In de bouwregels zijn nadere bepalingen opgenomen ter borging van situering van laad- en losvoorzieningen aan de Borchmolendijk (art. 4.2.3 sub c) en de situering van de publieksin- en uitgang (art. 4.2.1 sub g).