

Ontwerpbestemmingsplan 'Eeckenrhode Irenelaan, Aalst'

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Eeckenrhode Irenelaan, Aalst' heeft in de periode van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is, conform het bepaalde in artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

Binnen de hierboven genoemde periode zijn 4 zienswijzen binnengekomen. Eén van de zienswijzen is mondeling in een overleg ingediend. Eén van deze zienswijzen is pro forma ingediend door een advocatenkantoor namens meerdere adressen. De gemeente heeft ingestemd met een extra termijn van 2 weken voor het aanvullen van de pro forma zienswijze. Hierna zijn twee aanvullende zienswijzen ingediend. Eén door één van de omwonenden, namens de adressen die eerder door het advocatenkantoor werden vertegenwoordigd. De ander door het advocatenkantoor namens één van de bewoners. De aanvullende zienswijzen zijn ingediend binnen de daarvoor gestelde termijn.

In de voorliggende nota van beantwoording zullen wij de zienswijzen naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Eeckenrhode Irenelaan, Aalst' behandelen. De zienswijzen zullen op volgorde van binnenkomst, per onderwerp kort worden samengevat en beantwoord.

AVG

Zienswijzen zijn openbaar. Op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) moeten de namen en adressen van indieners, als het geen bedrijven of instellingen zijn, in vrij toegankelijke digitale documenten worden geanonimiseerd. Om kennis te nemen van de namen van de indieners van de zienswijzen, is aan het raadsbesluit een appendix toegevoegd met naam en toenaam. Deze appendix maakt onderdeel uit van het besluit maar zal niet digitaal bekend worden gemaakt.

In deze nota van beantwoording zienswijzen, worden de zienswijzen inhoudelijk puntsgevijs samengevat en beantwoord met een reactie door de gemeente, waarna een conclusie wordt gegeven.

Overzicht indieners zienswijzen op nummer

nummer	Naam indiener zienswijze
1	Particulieren (mondeling)
2	Particulieren (namens 5 adressen)
3	Particulieren (namens 1 adres)
4	Particulieren (namens 7 adressen)

Diverse zienswijzen zijn van gelijke of gelijkwaardige aard. Deze zijn gebundeld beantwoord. Bij de beantwoording is weergegeven welke indiener de zienswijze heeft ingediend.

Zienswijzen en beantwoording

Zienswijze 1, Indiener: nr. 1, 2 en 4

Parkeren

De indieners zijn van mening dat er niet voldoende rekening is gehouden in het aantal parkeerplaatsen op het terrein van de serviceflat en op de openbare weg. Volgens de indieners komt het aantal toe te voegen parkeerplekken niet overeen met de berekende norm. De indieners zijn van mening dat ouderen steeds mobieler zijn en dat hier rekening mee gehouden moet worden. Indieners zijn van mening dat er geen rekening is gehouden met zorgpersoneel, vrijwilligers, bezoekers parkeren en activiteiten in het gebouw. De indieners zijn in het algemeen van mening dat de parkeeroverlast in de omgeving wordt verergerd.

Reactie gemeente

In de toelichting van het bestemmingsplan is een uitgebreide onderbouwing gegeven met betrekking tot verkeer en parkeren. Het bestemmingsplan is opgesteld om de realisatie van een extra vleugel met 36 woningen mogelijk te maken. In het vigerende bestemmingsplan 'Aalst' zijn op de locatie maximaal 90 woningen mogelijk. Momenteel zijn er 84 woningen in de bestaande bouw aanwezig. In het voorliggende bestemmingsplan 'Eeckenrhode' zijn maximaal 121 woningen mogelijk. Dat is benodigd om de bestaande 84 woningen te regelen, het splitsen van een bestaande woning en het toevoegen van een vleugel met 36 woningen. Dat is een planologische toevoeging van 31 woningen. Op basis van de normen uit de nota parkeernormen, vastgesteld door de gemeenteraad per 1 december 2023, geldt dat enkel de norm van toepassing is op de plan juridische uitbreiding:

ad. 4. Functie-uitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Optopping van bestaande woningen en woningsplitsing/kamerverhuur waarbij het bestaand aantal woningen wordt uitgebreid, maken eveneens onderdeel uit van functie-uitbreiding. Hierop is de Nota Parkeernormen dan ook van toepassing.

In het bestemmingsplan is een parkeernorm gehanteerd van 1,2 op basis van de CROW-publicatie 381. Er is daarbij gerekend met het toevoegen van 36 woningen. Voor 36 appartementen komt de parkeerbehoefte hiermee op 43,2 parkeerplaatsen. Wanneer gekeken wordt naar de planologische toevoeging van 31 appartementen komt de parkeerbehoefte op 37,2 parkeerplaatsen.

Na het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan is de Nota Parkeernormen door de gemeenteraad van Waalre vastgesteld. Op basis daarvan worden hogere normen gehanteerd.

Voor de toevoeging van 31 woningen is een parkeernorm vastgesteld van 1,4 (huur – appartement >75 m²), conform de Nota Parkeernormen (bijlage B1). Dit is de minst gunstige norm voor her parkeren. Hierbij is geen rekening gehouden met eventueel dubbelgebruik of 'kortingen op parkeernormen' zoals deze mogelijk zijn gemaakt in de Nota Parkeernormen. Voor de planologische toevoeging van de 31 woningen met de bijbehorende parkeernorm van 1,4 zijn 43,4 parkeerplaatsen benodigd.

In de bestaande situatie zijn 52 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. Daar moeten 44 parkeerplaatsen aan worden toegevoegd voor een totaal van 96 parkeerplaatsen.

In het ontwerp zijn echter 103 parkeerplaatsen ingetekend. Dat zijn 7 parkeerplaatsen meer dan benodigd. Daarmee wordt voldaan aan het benodigde van 44 parkeerplaatsen conform de hoogste parkeernorm, met daarbij een extra capaciteit van 7 parkeerplaatsen.

Bestaande situatie

In de bestaande situatie zijn 52 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. De parkeerbehoefte ligt in praktijk echter lager. In de huidige situatie zijn er voor 84 appartementen 37 auto's. Hierdoor komt de norm op 0,8 parkeerplaatsen per appartement (inclusief 0,3 als bezoekersnorm). Hierbij dient in ogenschouw te worden genomen dat de gemiddelde leeftijd van de bewoners tussen de 85 en 90 jaar ligt. Er is ook speciaal een halte van de buurtbus op het terrein aanwezig.

Werkelijk gebruik parkeerplaatsen

Voor wat betreft de impact van een uitbreiding op de parkeersituatie het volgende:

Op dit moment zijn 16 van de 52 parkeerplaatsen op het perceel ongebruikt. Belangrijkste oorzaak is dat garageboxen moeilijk/niet te gebruiken zijn door medewerkers en bezoekers. 34 parkeerplaatsen zijn nu in gebruik door bewoners.

Na uitbreiding worden huidige moeilijk toegankelijke parkeerplaatsen gesubstitueerd voor makkelijk toegankelijke parkeerplaatsen. Van de bewoners van de nieuwe appartementen worden circa 20 auto's verwacht. Er worden 51 parkeerplaatsen gecreëerd. Samen met de 16 huidig onbenutte parkeerplaatsen komen er 47 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers, medewerkers, vrijwilligers en dienstverleners, en enkele bewoners die nu op straat parkeren.

De verwachting is dat er een geringe toename komt van parkeerbehoefte door bezoekers van bewoners en leveranciers. Het overzicht maakt duidelijk dat de parkeerbehoefte van medewerkers, vrijwilligers en dienstverleners beperkt toeneemt omdat de formatie van veel medewerkers niet verandert. Er komen bijvoorbeeld niet meer locatiemanagers, receptionistes, huismeesters en administrateurs. Ook komen er niet meer vrijwilligers voor het aanzetten van de beamer tijdens de filmavond.

Voor wat betreft benodigde parkeercapaciteit voor activiteiten is de verwachting dat deze zich ook beperkt toeneemt omdat eigen bewoners voorrang hebben bij activiteiten. Met andere woorden, deelname door bezoekers van buiten zal deels worden vervangen door deelname door bewoners van Eeckenrhode. De capaciteit van activiteitenruimtes verandert niet met de uitbreiding van Eeckenrhode.

In onderstaand schema is een overzicht gegeven van de huidige parkeerbehoefte van deze doelgroepen en de te verwachten toekomstige behoefte.

	Parkeerbehoefte huidig	Parkeerbehoefte na uitbreiding
zorgmedewerkers	3	4
huishoudelijke hulpen	4	5
receptioniste	1	1
locatiemanager	1	1
financiële administratie	1	1

huismeester	1	1
kapster	1	1
fysiotherapeut	1	1
vrijwilligers	3	4
leveranciers	2	3
bezoekers regulier	6	8,5
bezoekers activiteiten	6	8,5
totaal	30	39

Kanttekeningen:

- niet alle medewerkers zijn gelijktijdig aanwezig. De kapster is er alleen op woensdag en donderdag, de administrateur alleen op maandag en dinsdag etc.
- In de parkeernorm is een gedeelte van deze aantallen verwerkt, zoals het bezoekersparkeren.

Hierdoor is de parkeerbehoefte minder dan de som van de in het overzicht weergegeven bezoekers, vrijwilligers en medewerkers.

Totaal oplossing

In het kader van de beoogde ontwikkeling is verder dan alleen naar de benodigde parkeerplaatsen voor de planologische toevoeging gekeken. Er is rekening gehouden met een goed inpasbare parkeeroplossing voor de gehele serviceflat. Hiermee is in de toekomstige situatie sprake van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein voor de specifieke doelgroep van de serviceflat. Bovendien wordt overwogen om een aantal elektrische deelauto's te introduceren waardoor de noodzaak voor een eigen auto met bijbehorende parkeerplaatsen nog minder wordt.

In de parkeernormen is geen leeftijdsonderscheid gemaakt tussen bewonersgroepen. De parkeernorm van 1,4 is van toepassing op een huurappartement, groter dan 75 m². In de parkeernorm is het aandeel bezoekers parkeren opgenomen. Daarmee wordt ook voorzien in het zorgpersoneel en activiteiten. De parkeerdruk kan daarom op eigen terrein worden opgevangen inclusief een restcapaciteit. Hierdoor is de realistische verwachting dat met de herinrichting voldoende parkeren op eigen terrein beschikbaar is. En een aanzienlijke verbetering zal zijn ten opzichte van de bestaande situatie.

Activiteiten die plaatsvinden op de locatie zijn voor bewoners en eventueel voor omwonenden. Het programma van activiteiten en faciliteiten voor bewoners en senioren uit de omgeving is verder uitgebreid. Het bestemmingsplan staat alleen toe dat ten behoeve van de bewoners ondergeschikte voorzieningen als praktijk medische ondersteuning, ontmoetingsruimte, dienstverlening en bij deze activiteiten en functies behorende ondersteunende horeca mogelijk is. De zorg van de indieners dat op de locatie activiteiten plaatsvinden met een aantrekkende werking op extra verkeers- en of parkeerdruk is onnodig.

Op basis van beide berekeningen is in het plan rekening gehouden met voldoende parkeren op eigen terrein. Er is geen aanleiding om op basis van deze berekeningen het bestemmingsplan aan te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze 2, Indiener: nr. 1, 2 en 4 Verkeer en wegcapaciteit

De indieners verwachten verkeerstoename door enerzijds het stijgende aantal bewoners, hun bezoekers, en leveranciers/ personeel/ zorgverleners. De indieners zijn van mening dat dit niet voldoende is uitgewerkt in de verkeersparagraaf in het bestemmingsplan. De indieners zijn van mening dat niet voldoende rekening is gehouden met de toename van het aantal verkeersbewegingen. De indieners zijn van mening dat dit onzorgvuldig en niet voldoende onderbouwd is met onderzoek.

Reactie gemeente

In de toelichting van het bestemmingsplan is een uitgebreide onderbouwing gegeven met betrekking tot verkeer en parkeren. Het bestemmingsplan is opgesteld om de realisatie van een extra vleugel met 36 woningen mogelijk te maken. In het vigerende bestemmingsplan 'Aalst' zijn op de locatie maximaal 90 woningen mogelijk. Momenteel zijn er 84 woningen in de bestaande bouw aanwezig. In het voorliggende bestemmingsplan 'Eeckenrhode' zijn maximaal 121 woningen mogelijk. Dat is benodigd om de bestaande 84 woningen te regelen, het splitsen van een bestaande woning en het toevoegen van een vleugel met 36 woningen. Dat is een planologische toevoeging van 31 woningen.

De capaciteit van de weg wordt is getoetst aan het aantal verkeersbewegingen. De wegbreedte van de Irenelaan is 5,00 meter. Deze wegbreedte is conform de richtlijnen voor erftoegangswegen (CROW-publicatie 328). Hierdoor wordt er een capaciteit van 1.400 voertuigen per etmaal begroot om bermschade te voorkomen.

Tabel 6.4. Maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)	
	zandgrond	klei/veen
3,00	350	300
3,50	400	350
4,00	575	500
4,50	1.000	800
5,00	1.400	1.150
5,50	3.000 à 4.000	
6,0	5.000 à 6.000	

Bron: CROW-publicatie 328 'Handboek wegontwerp 2013 Basiscriteria', tabel 6.4)

Verkeersbewegingen

Voor de verkeersdrukberekening is gebruik gemaakt van de gemiddelde verkeersgeneratie in de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uitgegeven door het CROW (381). Er is gerekend met een worst case scenario en een realistisch scenario. Het worst-case scenario is opgenomen in het bestemmingsplan. Het realistische scenario gaat uit van de huidige praktijkervaringen in de bestaande situatie.

Worst case scenario

Op basis van de 84 bestaande woningen is gerekend met een worst case verkeersgeneratie van 7,4 motorvoertuigen per dag (mvt/etm). In de huidige situatie zijn dat 621,6

verkeersbewegingen per dag. Voor de nieuw toe te voegen woningen worden de volgende kengetallen gehanteerd:

- Voor een middelduur appartement is de gemiddelde verkeersgeneratie 6,0 mvt/etmaal. Voor 34 middeldure appartementen komt de gemiddelde verkeersgeneratie op 204 mvt/etmaal.
- Voor een duur appartement is de gemiddelde verkeersgeneratie 7,4 mvt/etmaal. Voor twee dure appartementen komt de gemiddelde verkeersgeneratie op 14,8 mvt/etmaal.
- Een extra woning door een bestaande woning te splitsen 7,4 mvt/atmaal.

In de toekomstige situatie komen er daarmee 226,2 mvt/etm bij. Het totaal kan daarmee naar ca. 850 mvt/etm leiden. Dit is exclusief de verkeersbewegingen van de overige woningen aan de Irenelaan. Dit is een toename van ca. 35% verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van de maximale capaciteit van 1.400 mvt/etm neemt de gebruikscapaciteit toe van ca. 45% naar ca. 60%. Rekening houdend met de zeer beperkte verkeersgeneratie van de huidige woningen in de Irenelaan, kunnen we concluderen dat de capaciteit van de weg de toekomstige intensiteiten kan opvangen.

Realistisch scenario

Aangezien het gaat om seniorenwoningen (serviceflats) wordt het kencijfer 2,6 toegepast (conform CROW – serviceflat – weinig stedelijk gebied). Hierdoor wordt de verkeersgeneratie in de huidige situatie begroot op gemiddeld 218,4 verkeersbewegingen per dag. Volgens deze cijfers zou de extra verkeersgeneratie bij 36+1 appartementen komen op 96,2 mvt/etmaal. Bij een planologische toevoeging van 31 appartementen is dat 80,6 mvt/etmaal. De totale verkeersgeneratie begroot wordt op ca. 312 mvt/etm. na realisatie van het plan.

Overige verkeersbewegingen

Aan de Irenelaan staan ongeveer 30 grondgebonden woningen. Een vrijstaande woning (koop) in weinig stedelijk gebied, rest bebouwde kom kent een gemiddelde van 10,9 verkeersbewegingen per woning per dag. Dat zorgt voor ca. 327 verkeersbewegingen per dag. Voor deze doelgroep hebben we geen andere kengetallen. Vandaar dat we deze aantallen in beide scenario's hanteren.

In onderstaande tabel is een overzicht van alle getallen en het effect op de capaciteit van de weg.

	Worst case	Realistisch
Huidige situatie serviceflat	621,6	218,4
Bestaande woningen (ca. 30)	327	327*
Totaal huidige situatie	ca. 949	ca. 546
Capaciteit weg	68%	40%
Nieuwbouw (36+1)	226,2	96,2
Totaal nieuwe situatie	ca. 1175	ca. 642
Toename in %	+/+ 24%	+/+ 18%
Capaciteit weg	84%	46%
Toename capaciteit weg	+/+ 16%	+/+ 6%

* voor de bestaande woningen is geen onderscheid gemaakt tussen worst case en realistisch.

Vergeleken met de huidige realistische aantallen zorgt het plan voor een toename van ca. 18% in verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. In de worst case

situatie is dat ca. 24%. Op basis van de maximale capaciteit van 1.400 mvt/etm neemt de realistische gebruikscapaciteit toe van ca. 40% naar ca. 46%. Dat is een geringe toename.

In beide scenario's concluderen we dat de capaciteit van de weg de toekomstige intensiteiten aan kan. Een wijziging op het bestemmingsplan is op basis van de zienswijze niet aan de orde.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze 3, Indiener: nr. 1 Onderhoud van de Irenelaan

De indiener is van mening dat de Irenelaan in slechte staat is met verzakkingen en stuk gereden bermen en inritten door bezoekers, personeel en bewoners van de serviceflat. Dit baseert de indiener op zowel het uiterlijk van de weg, deze is erg smal, als qua onderhoud, daar is al zo'n 30 jaren geen groot onderhoud aan gepleegd. De indieners vragen om maatregelen tegen parkeren op de openbare weg en beter onderhoud of herinrichting van de Irenelaan.

Reactie gemeente

De staat van de wegen wordt een keer in de twee jaar geïnventariseerd door de gemeente Waalre. Wanneer onderhoud nodig is dan wordt dit ingepland. Voor de Irenelaan is er geen aanleiding voor grootschalig onderhoud. Ook met de toename van de hierboven genoemde aantallen is dit niet noodzakelijk.

Met de nieuwe inrichting van het terrein met gewijzigde inritten ontstaat er een nieuwe en verbeterde situatie. Het parkeren en de logistiek vinden dan op een nieuwe en ruimere wijze plaats. In het vervolgtraject bij het definitieve ontwerp van de herinrichting wil de initiatiefnemer het gesprek met de omgeving voeren om een en ander op eigen terrein te optimaliseren.

Het onderhoud en herinrichting van de Irenelaan vallen buiten de scope van het bestemmingsplan. Een wijziging op het bestemmingsplan is op basis van de zienswijze niet aan de orde.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze 4, Indiener: nr. 1 Doelgroep

De aanleiding voor de bestemmingsplanherziening is extra appartementen voor de doelgroep, ouderen die nog zelfstandig wonen maar wel zorg in de directe omgeving hebben. De indieners vragen hoe is geborgd is dat de appartementen ook naar deze doelgroep gaan. Indieners zijn van mening dat dit onder meer van belang is voor verkeer en parkeren. Mensen tussen de 55 en 75 hebben vaker een auto dan mensen boven de 75.

Reactie gemeente

Eeckenrhode is een wooncomplex waar senioren zelfstandig en voor eigen rekening wonen en het leven kunnen leiden zoals zij dat wensen. Van de huidige bewoners is 1/3 deel 90+ en de gemiddelde leeftijd ligt op 85+. De populatie is hiermee voornamelijk hoogbejaard. Indien men zorg nodig heeft kan deze 24 uur per dag, 7 dagen van de week worden geboden door Exploitatiemaatschappij Eeckenrhode bv. Op Eeckenrhode staan kwaliteit van leven, eigen regie en een sociale context centraal. Eeckenrhode is een huis. Het biedt een woonomgeving waar bewoners elkaar kennen en ontmoeten, activiteiten ondernemen, waar families elkaar kennen, waar dienstverleners samen met bewoners, familie en vrijwilligers een plezierige en veilige omgeving creëren.

De dienstverlening op Eeckenrhode (onder meer 24-uurs thuiszorg, activiteitenprogramma en maaltijdvoorziening) is gericht op een doelgroep waar zelfstandig wonen (op termijn) onder druk komt te staan. De instroom van Eeckenrhode bestaat uit senioren met een gemiddelde leeftijd van boven de 80 jaar.

In het bestemmingsplan is niet geborgd dat de appartementen naar deze doelgroep gaan. De uitbreiding omvat 36 appartementen welke onderdeel uitmaken van het zorgconcept. Gelet op de huidige situatie, de gewenste uitbreiding, de langdurige wachtlijst voor instromers, alsmede het concept wat op deze locatie wordt beoogd, is het niet aanmerkelijk dat er sprake is van een ander (zorg)concept op deze locatie. De bestemming 'wonen' in het bestemmingsplan is ongewijzigd met uitzondering van het aantal mogelijke woningen. Desalniettemin is serviceflat Eeckenrhode voorzien voor de zorg. Het concept van Eeckenrhode is ook geborgd in het huidige reglement van de VVE, maar zulks is niet voorzien in het bestemmingsplan. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze 5,

Indiener: nr. 1

Weginrichting

De indieners vragen of de materialisering van de nieuwe toegang voor leveranciers, aan de Oranjelaan, in gelijke materialen kan als nu in de Irenelaan en Mecklenburglaan het geval is.

Reactie gemeente

De nieuwe toegang aan de Oranjelaan moet voldoen aan het programma van eisen van de gemeente Waalre. Hiervoor is de standaard om aan te sluiten bij de inrichting en materialisering van de bestaande wegen. Dit is onderdeel van de uitwerking van het inrichtingsplan en de omgevingsvergunning. Met de initiatiefnemer is een overeenkomst gemaakt waarin afspraken zijn gemaakt over de uitvoering.

Het bestemmingsplan is niet het document om dit te regelen. Dit is vastgelegd met de initiatiefnemer in de anterieure overeenkomst. Aangezien deze zienswijze op een andere wijze is geregeld is er geen aanleiding om het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

De indieners zijn van mening dat er geen werkelijke dialoog heeft plaatsgevonden, enkel informatievoorziening. Zij zijn van mening dat met alternatieven / meedenken door bewoners is niets gedaan. Als voorbeeld is genoemd onder andere de plek van de nieuwbouw op het terrein en de bouwhoogte. De indieners zijn van mening dat er geen ruimte voor gezamenlijkheid is geweest en compromissen met eenzijdige informatie. Aanname gemeente goede dialoog en overwegend positieve reacties klopt niet, niet voldoende grond voor. Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel. De indieners verzoeken om heroverweging van het plan met een goede omgevingsdialoog.

Reactie gemeente

De mening van indiener wordt niet gedeeld. Onderdeel van het planproces was een uitgebreid participatieprogramma, waarin meerdere gesprekken met omwonenden hebben plaatsgevonden. Daarin zijn vragen beantwoord en zijn wensen en behoeften kenbaar gemaakt. In de terugkoppeling aan de architecten (programma van eisen) zijn de zorgen en wensen die door omwonenden kenbaar zijn gemaakt opgenomen. Daar waar mogelijk zijn deze wensen en behoeften overgenomen in het plan. Dit is in het bestemmingsplan nader toegelicht in bijlage 8 – omgevingsdialoog. Nadat de overleggen met de omgeving hebben plaatsgevonden heeft de raad een participatieverordening vastgelegd. Deze is algemeen van aard.

De omgevingsdialoog is vormvrij. De initiatiefnemer heeft een participatietraject doorlopen. De omgevingsdialoog heeft een waardevolle bijdrage geleverd aan wederzijds begrip, inzicht in standpunten en bezwaren. De uitkomst van de omgevingsdialoog heeft gezorgd voor concrete aanpassingen in het ontwerp. Bij de verdere uitwerking van de inrichting van de buitenruimte kan de omgeving in het verlengde van het participatietraject betrokken worden om het ontwerp te optimaliseren. De gemeente heeft inzage gekregen in de presentatie, notulen en verslagen van de bijeenkomsten met omwonenden. Het toevoegen van verslagen aan het ontwerpbestemmingsplan en de tekst waar dat op hoofdlijnen toe heeft geleid is passend binnen de omgevingsdialoog zoals deze gevoerd is.

De omgevingsdialoog dient om draagvlak te creëren. Het betekent niet dat er consensus dient te zijn. De initiatiefnemer dient aan te tonen welke aanpassingen redelijkerwijs gedaan kunnen worden om tegemoet te komen aan de wensen van de omgeving. Op basis hiervan is er een herinrichting gemaakt van het terrein met aangepaste inritten en taluds om de bestaande situatie te optimaliseren en de nieuwe ingrepen en voorzieningen uit het zicht te onttrekken. Het gaat daarbij onder meer om het volgende:

- De nieuwe vleugel is zo ver mogelijk van de weg af geplaatst.
- De nieuwe vleugel is in vorm, materialisering, kleurstelling en opbouw vergelijkbaar met het bestaande gebouw zodat de nieuwbouw onderdeel uit maakt van het bestaande gebouw en geen dissonant is.
- De gevelzijde aan de Mecklenburglaan zijde is inspringend gemaakt om deze optisch een kleinere aanblik te geven.
- De twee bovenste verdiepingen zijn terugliggend, waardoor de uitbreiding vanaf het maaiveld aanzienlijk kleiner oogt. Dit is ten koste van het bewoonbaar oppervlakte gegaan.

- De inrit van de Mecklenburglaan is geschrapt. Het verkeer voor Eeckenrhode zal hierdoor geen gebruik meer hoeven te maken van deze straat. De bewoners zullen dan het in- en uitrijden hier niet meer ervaren.
- Er worden taluds in het terrein aangelegd om geparkeerde auto's, verkeersbewegingen op het terrein en daarbij mogelijke lichthinder te ontnemen uit het zicht.
- Er is in overleg een extra inrit aangelegd aan de Irenelaan om het in- en uitrijdende verkeer te spreiden.
- Er is een nieuwe logistieke ontsluiting aan de Oranjelaan om het logistieke verkeer niet onnodig aan de voorzijde te laten laden, lossen en draaien.

De omgevingsdialoog heeft op basis van bovenstaande aanpassingen een positief effect gehad. In het vervolgtraject is het advies aan de initiatiefnemer om met de omgeving nader overleg te voeren met betrekking tot de definitieve inrichting van het terrein.

Het bestemmingsplan is ongewijzigd met betrekking tot de bestemming, het bouwvlak en de terreininrichting. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan op basis van de omgevingsdialoog aan te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze 7,

Indiener: nr. 2 en 4

Herbegrenzing

Indieners geven aan dat herbegrenzing eerst als argument werd genoemd om woningbouw niet aan de zuidzijde te positioneren. Nu blijkt herbegrenzing toch nodig. De indieners zijn van mening dat de procedure onjuist is en het compensatiebedrag laag. Indieners zijn van mening dat dit niet goed is gemotiveerd. De indieners vinden het vreemd dat aan zuidkant niet wordt gebouwd maar toch herbegrenzing nodig is. Indiener is tevens van mening dat maatregelen niet in het bestemmingsplan zijn geborgd. Afbreuk aan NNB: herbegrenzing. Als je toch moet herbegrenzen had ander bouwvoorstel ook gekund.

Reactie gemeente

Op het moment dat de omgevingsdialoog plaats had, was nog niet bekend dat aan de zuidzijde van het terrein een stukje grond moest worden herbegrensd. Wanneer echter aan de zuidzijde van het terrein woningbouw zou plaatsvinden was de kans dat herbegrenzing nodig was veel groter omdat de effecten van bouwen aan die zijde groter zijn dan de effecten van alleen het aanleggen van een inrit. Mede om die reden is er niet voor gekozen om de extra woningen aan de zuidzijde van de bestaande serviceflat te situeren. Nu zal aan de zuidzijde enkel een inrit worden aangelegd maar wordt daar niet gebouwd.

Over de locatie, de oppervlakte en de reden voor de herbegrenzing, lijkt verwarring te zijn. In het verleden lag de aanduiding Natuur Netwerk Brabant (NNB) ook over de garageboxen aan de noordkant van het terrein van serviceflat Eeckenrhode. Echter is er al decennialang een woonbestemming met een bouwvlak en bebouwing aan de noordkant aanwezig. Daarom heeft de provincie Noord Brabant aan de noordzijde van het terrein de grens met Natuur Netwerk Brabant op de grens van de bestaande bestemming Wonen en Bos gelegd en is dus de foutieve NNB aanduiding ongedaan gemaakt. Aan de noordzijde is daarom voor de uitbreiding van de serviceflat geen herbegrenzing nodig.

Aan de zuidzijde is voor het project een extra inrit nodig voor leveranciers, verhuizers en voor het toegankelijk maken van gebouwde parkeervoorzieningen. Daarvoor moet een

klein stukje verharde weg op de bestemming Bos en door de NNB worden aangelegd. Daarvoor hoeft de bestaande bestemming Bos niet te worden aangepast maar is wel een herbegrenzing van de NNB nodig. Ook wordt een stukje van de bestaande Oranjelaan verhard. Deze weg ligt in het Bestemmingsplan Aalst en heeft de bestemming 'Verkeer'. In het bestemmingsplan Aalst is geen bestemming NNB opgenomen. De provinciale NNB aanduiding ligt deels over de bestaande weg. Dit wordt eveneens herbegrensd.

Herbegrenzing is een provinciale procedure. Deze is met de provincie besproken. Er is een onderzoek gedaan naar de benodigde herbegrenzing en de consequenties voor de NNB. Het onderzoeksrapport is een bijlage van het ontwerpbestemmingsplan. Er is gezocht naar een mogelijkheid voor fysieke compensatie, namelijk het elders terugbrengen van een stukje in te richten NNB. Echter hebben we geen passende locatie in de omgeving gevonden, waardoor de compensatie met een financiële afdracht wordt nagekomen. De bedragen voor compensatie van de her te bestemmen grond zijn gebaseerd op provinciaal bepaalde normbedragen. Deze zijn in overleg met de provincie berekend. De berekening is opgenomen in het genoemde onderzoeksrapport. De afdracht is geborgd in een anterieure overeenkomst tussen de aanvrager en de gemeente. Deze is niet geborgd in de regels en de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan is op de te herbestemmen grond in de verbeelding en in de regels de aanduiding 'Overige zone - in interim Omgevingsverordening te verwijderen Natuur Netwerk Brabant' opgenomen.

De mitigerende maatregelen waarnaar in de toelichting wordt verwezen, betreffen niet de plek van de herbegrenzing. Het gaat om enerzijds de bouw van de nieuwe vleugel van de serviceflat en anderzijds de verlichting rond de flat. Het gaat hier niet over afbreuk aan de NNB door de herbegrenzing. Voor de noordzijde van het terrein geldt, dat de bestemming Bos noch de NNB niet wijzigen door de uitbreiding van de Serviceflat.

De herbegrenzing is enkel bedoeld voor een klein stukje weg aan de zuidkant van het terrein. Daar wordt niet gebouwd.

De zienswijzen geven, waar het de herbegrenzing van de NNB betreft, geen aanleiding voor het heroverwegen en aanpassen van het bestemmingsplan en het indienen van een verzoek om herbegrenzing bij de provincie Noord Brabant.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze 8,

Indiener: nr. 2 en 4

Bouwhoogte

De indieners zijn van mening dat de vorm en hoogte belastend is voor de omgeving en niet passend is in het gemeentelijk beleid. De hoogte van de bebouwing past niet in de omgeving want deze is in de omgeving maar 7 meter hoog. De indiener is van mening dat hier geen aandacht aan is besteed en dat had wel moeten, want de tijden zijn veranderd dus de hoogte van het bestaande hoeft niet langer maatgevend te zijn voor wat er nu ligt. De indieners zijn van mening dat dit een onevenredige impact heeft op de omgeving.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan 'Aalst' is een maximale bouwhoogte van 20 meter toegestaan. Deze blijft binnen het bestaande bestemmingsplan en binnen het reeds bestaande bouwvlak gehandhaafd. Het bestemmingsplan 'Aalst' biedt specifiek voor deze locatie mogelijkheden om bebouwing toe te voegen op de bestaande locatie.

Het voorliggende plan betreft de uitbreiding van een bestaande serviceflat van twee vleugels. De bestaande serviceflat heeft een hoogte van 20 meter. De uitbreiding betreft een derde vleugel welke in schaal en maat aansluit bij de bestaande bebouwing. Hier is zorgvuldig aandacht aan besteed. De plannen en het ontwerp zijn tevens voorgelegd aan de gemeentelijke stedenbouwkundige en de welstandscommissie. Beide hebben de plannen positief beoordeeld.

De indieners stellen dat de bouwhoogte afwijkend is ten opzichte van de maximale nokhoogte van 7 meter in de Mecklenburglaan. Dit is een terechte constatering, maar de bestaande bebouwing op Eeckenrhode is al afwijkend ten opzichte van de woningen in de directe omgeving. Het gebouw ligt dan ook verder terug van de weg waardoor de ruimtelijke impact op de omgeving van een andere orde is. Bovendien is de hoogte van 20 meter planologisch al toegestaan.

Er is geen aanleiding om de bestaande hoogte van de serviceflat aan te passen. De bestaande serviceflat blijft gehandhaafd. Het feit dat de bestaande bouwhoogte al jaren terug is vastgelegd, verandert dat niet. Er is onderzocht of de bouwhoogte hoger mocht. Dat is als niet passend beoordeeld. Om aan te sluiten bij de aanliggende bebouwing van 7 meter is voor dit type gebouw geen logische aanleiding. Het betreft hier om uitbreiding van een bestaand appartementencomplex met nieuwe soortgelijke appartementen. Het betreft hier bewust niet grondgebonden vrijstaande woningen zoals die in de omgeving staan.

Het bouwvlak, dat ongewijzigd is, ligt op ruim 45 meter afstand tot de bebouwing aan de Mecklenburglaan en 38 meter richting de bebouwing aan de Irenelaan. Deze afstanden zijn, gelet op het gebied, zeer ruim. Dit in vergelijking met afstand tussen de vrijstaande woningen, deze is circa 5-15 m. De schaal en maat van de grondgebonden woningen zijn niet te vergelijken met de serviceflat. Vandaar dat het bouwvlak op gepaste afstand is gepositioneerd.

De oriëntatie van de appartementen is niet direct gericht op de voorzijde van de omliggende woningen. Inkijk is daarmee beperkt, en zeker gelet op de afstand al ruim. In het ontwerp is zorgvuldig rekening gehouden met het minimaliseren van de impact op de privacy van de bestaande omgeving van de bewoners in de grondgebonden woningen en in de bestaande serviceflat.

De uitbreiding past binnen het bestaande bouwvlak, het maximale bebouwingspercentage en de maximale bouwhoogte. De uitbreiding is ruimtelijk en functioneel passend bij de bestaande bebouwing van de serviceflat. De wijziging van het bestemmingsplan is niet van toepassing op dit gedeelte van het bestemmingsplan. De maximale bouwhoogte en het bouwvlak zijn ongewijzigd gebleven. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan op basis van het ontwerp aan te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

Zienswijze 9,

Indiener: nr. 2 en 4

Overlast hoge bebouwing

Indiener is van mening dat hoge bebouwing zorgt voor lichtvervuiling en zichtbelemmering met overlast voor mens en dier in de omgeving. Op de grens van het bosgebied bouwen is niet wenselijk. De indieners verwijzen naar RvS 2003 over dat dat bos niet mag worden bebouwd. Onderzoek naar consequenties voor dieren niet voldoende.

Reactie gemeente

Er heeft onderzoek plaatsgevonden. Deze maken als bijlage onderdeel uit van het ontwerp bestemmingsplan. Het betreft bijlage 2 'QuickScan Flora en Fauna' en bijlage 9 'Horstenonderzoek en effectenonderzoek NNB'. Na de QuickScan is aanvullend onderzoeksrapport opgesteld vanwege een roofvogelhorst in het naastgelegen bos en ter verantwoording van de herbegrenzing dan wel aantasting van de NNB. De gemeente heeft geen aanleiding om te twijfelen aan de zorgvuldigheid van de onderzoeken en de resultaten. Deze geven ook geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Vanwege de in het bestemmingsplan Aalst toegekende bestemming 'Bos' op de grond ten oosten van de serviceflat zijn de voorkomende flora en fauna voldoende beschermd.

In hoofdstuk 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is het effect op de ecologie nader toegelicht. Mede gezien de afstand tot het projectgebied zijn externe effecten als licht en geluid uitgesloten.

Door de werkzaamheden voor de nieuwe vleugel, welke direct grenst aan het NNB, zijn directe en indirecte effecten op het Natuurnetwerk Brabant (NNB) niet op voorhand uit te sluiten. Hierbij is ook rekening gehouden met de externe werking. Middels een uitgebreide effectanalyse is per effect beoordeeld of de werkzaamheden negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB. Hieruit is gebleken dat er geen negatieve effecten ontstaan op het NNB. Het plangebied bevindt zich niet binnen de groenblauwe mantel, vervolgstappen naar dit beschermingsregime zijn op voorhand uitgesloten.

Er is een overzicht gemaakt van (potentiële) aanwezigheid van beschermde soorten en te nemen vervolgstappen. Daarbij is een maatregel om verlichting gericht en uitschijnend op opgaand groen te vermijden. Hiervoor dient een verlichtingsplan opgesteld te worden. Voor andere onderdelen is vervolgonderzoek nodig conform de wet natuurbescherming. De maatregelen zullen getoetst worden bij de omgevingsvergunning, realisatie en gebruik. De onderzoeken zullen eveneens op de daarvoor beschreven momenten uitgevoerd moeten zijn. Eventuele benodigde mitigerende maatregelen moeten voortijdig zijn genomen. Daar waar nodig is handhaving aan de orde. Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn de desbetreffende onderzoeken correct en juist uitgevoerd. De te nemen vervolgstappen zijn geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen. Voor de uit te voeren werkzaamheden verwijzen we u naar bijlage 2: Flora en Fauna van het bestemmingsplan.

Met de zienswijze dat er niet in het bos gebouwd mag worden, daar zijn wij het mee eens. Met dit bestemmingsplan is het niet mogelijk gemaakt om in het bos te bouwen. Er wordt geen bebouwing in het bos toegestaan.

Binnen het bestemmingsplan 'Aalst' is bebouwing reeds mogelijk. Er vindt geen wijziging plaats ten opzichte van de huidige plan juridische mogelijkheden. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan op basis van deze zienswijze aan te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.

De indiener is van mening dat de plaatsing van de inrit, recht tegenover de woning van Irenelaan 8, maakt dat het woongenot ernstig wordt beperkt. Indiener is van mening dat het merendeel van de verkeersdrukte zicht zal centreren voor deze inrit. De indiener is van mening dat hierdoor een grote mate van overlast door af- en aanrijdend verkeer zal ontstaan. De indiener verzoekt om deze uitrit te heroverwegen en een andere locatie te vinden.

Reactie gemeente

De uitrit aan de zijde van de Merkelburglaan wordt in het nieuwe ontwerp geschrapt, hetgeen ervoor zorgt dat er door deze straat geen of nauwelijks meer verkeer zal komen met bestemming Eeckenrhode. De nieuwe inrit ligt aan de Irenelaan tegenover huisnummer 8. De verplaatsing van de inrit heeft een grote impact op de inrichting van het terrein. Met de bewoners van de Mecklenburglaan en Irenelaan is tijdens de omgevingsdialoog afgesproken dat zij inspraak kunnen hebben op de tuininrichting. Voor de bewoners is daarvoor een groenwal toegezegd om parkeerplaatsen uit het zicht te houden. Dit is als zodanig opgenomen in het inrichtingsplan.

De inrit aan de Irenelaan is in het inrichtingsplan opgenomen in overleg met de bewoners van onder andere Irenelaan 8. Naar aanleiding van de omgevingsdialoog is voorgesteld om de inrit te verplaatsen van de Mecklenburglaan naar de Irenelaan. Destijds was hier geen bezwaar tegen gemaakt of geuit. Met de bewoners zal een vervolgspraak gemaakt worden om te verkennen welke mogelijkheden er zijn om de impact op het woongenot te minimaliseren.

Planologisch heeft het bestemmingsplan geen betrekking op de ligging van een inrit. Er is in het bestemmingsplan geen sprake van een planologische wijziging met betrekking tot de ligging van een inrit.

Bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan zal de initiatiefnemer dit in goed overleg afstemmen en nader uitwerken met de omgeving. Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan op basis van deze zienswijze aan te passen.

Conclusie

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.