

Bijlage : Proces en onderzoeken

1. *Proces en eindverslag van de klankbordgroep*

In de klankbordgroep waren vertegenwoordigd, vertegenwoordigers van omwonenden van het Sluisplein, de Passtraat, het Leerlooierspad , de Borchmolendijk, het centrummanagement, de ontwikkelaar en de gemeente. Dit onder voorzitterschap van een onafhankelijke derde . Het eindverslag van het overleg binnen de klankbordgroep is bijgevoegd. Kort samengevat:

- qua proces:

De klankbordgroep heeft 4 bijeenkomsten gehad. In elk van deze bijeenkomsten is een presentatie gehouden , waarna de discussie is aangegaan en vragen en opties zijn benoemd voor de volgende sessie. Tijdens de bijeenkomsten is in een open en goede sfeer en met respect voor een ieders inbreng gediscussieerd over de verschillende basismodellen en de daaraan verbonden aspecten.

De deelnemers aan de klankbordgroep zijn van oordeel dat er sprake is geweest van een goed proces. Aandachtspunten en vragen vanuit de omgeving zijn adequaat gezien en beantwoord. Dit waar dat op dat moment al mogelijk was. Een aantal ingebrachte punten zou nog wel aandacht moeten krijgen in het vervolgproces. Zie hiervoor punt 6 van dit verslag.

- qua inhoud:

Binnen de klankbordgroep is niet gesproken over de noodzaak tot verplaatsing van de AH.

Daarvan had de gemeenteraad van Sint-Oedenrode immers al vastgesteld dat dit gewenst was met het oog op het functioneren van het winkelcentrum als geheel (m.n. de zgn.

combinatiebezoeken). In 2016 heeft bureau BRO daarvoor een distributie planologische rapportage gemaakt. Daaruit bleek , dat in relatie tot de zogenaamde combinatiebezoeken , een grotere AH op de beoogde plek aan de Borchmolendijk niet zoveel zou toevoegen. Wel bleek dat bij een sluiting van de AH, het aantal combinatiebezoeken fors zou afnemen (orde van grootte van ca. 6500 naar ca. 4200).

Die situatie is op dit moment niet anders. In de door de raad van Meierijstad vastgestelde centrumvisie is de voorgenomen verplaatsing van de AH dan ook als actiepunt meegenomen.

In de Klankbordgroep gesproken over mogelijke stedenbouwkundige basismodellen in combinatie met verkeersbewegingen, parkeren en verkeerveiligheid en de uitstraling naar de omgeving (o.a. geluid en bezonning) . Tot een eensluidend oordeel heeft dat niet geleid (maar dat hoefde ook niet perse). De grote meerderheid van de leden was van oordeel dat – alles afwegende op basis van de toen bekende informatie - de nieuwe AH zou moeten worden gesitueerd op de hoek Borchmolendijk/Passtraat. Zie onderstaande illustratie .



Eén lid adviseerde juist aan die zijde het parkeerterrein te maken en één lid was überhaupt tegen de komst van de AH.

Als afsluiting van het proces werd wel geconstateerd, dat voor besluitvorming nog een aantal zaken nader onderzocht zouden moeten worden. Zie punt 6 van het eindverslag.

2. *Resultaat nadien gepleegde nadere onderzoeken en het resultaat van het overleg met de Monumentencommissie.*

Voor de (planologische) aanvaardbaarheid zijn nadien de volgende (nadere) onderzoeken gepleegd :

- a. verkeersbewegingen en verkeersveiligheid
- b. parkeren
- c. overleg met welstands- en monumentencommissie over inpassing in beschermd dorpsgezicht
- d. effect op woon- en leefomgeving.

Daarover het volgende.

Verkeer

1. Huidig aantal verkeersbewegingen op de Borchmolendijk:

Er is concreet geteld . Daaruit blijkt dat (gemiddeld genomen) er op het nu aan de orde zijnde deel van de Borchmolendijk op een werkdag (drukste tijd) ca. 5700 verkeersbewegingen plaatsvinden. Het zwaartepunt ligt daarbij tussen 7 en 19 uur (ca 4800).

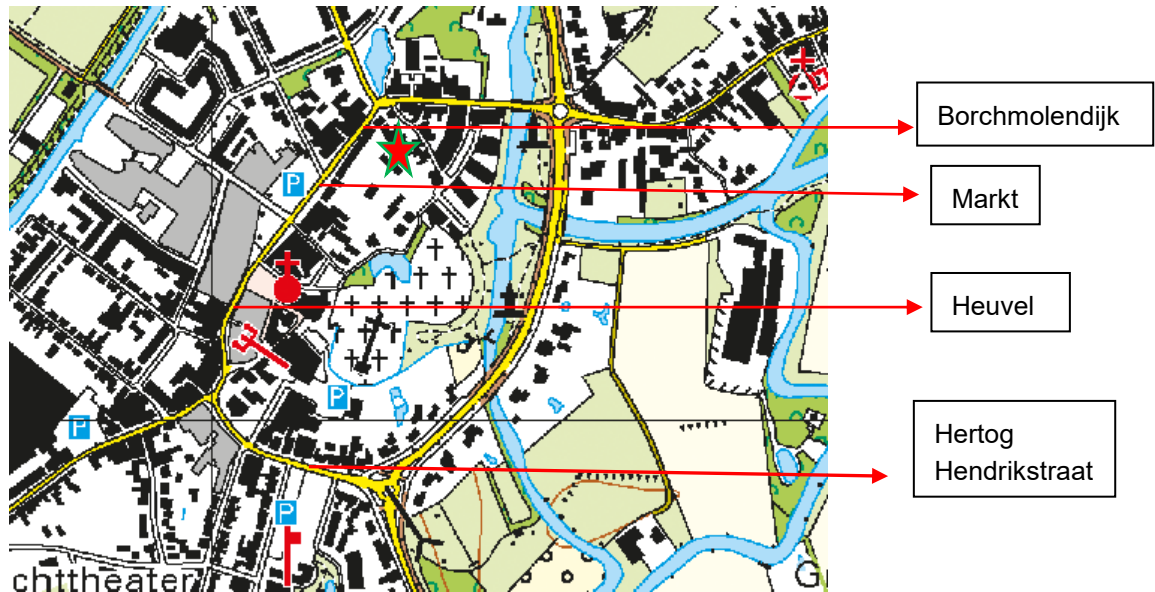
2. Verwacht aantal verkeersbewegingen:

- a. door laden / lossen (bron: opgave AH)
Dagelijks zullen 8 (grote en kleinere) vrachtauto's per dag door het centrum rijden.
- b. door bezoekers : ongeveer 1660 per etmaal in de nieuwe situatie.
Dit is echter niet de absolute toename. Een deel daarvan gaat immers nu al naar de Markt (huidige AH). Daarnaast zullen er ook verkeersbewegingen plaatsvinden naar de nieuwe winkel in het huidige pand. Per saldo wordt op basis van de CROW publicatie daarom verwacht dat het aantal motorvoertuigen op dit deel van de Borchmolendijk met ongeveer 300 zal toenemen.

3. Verkeersveiligheid

a. Route vrachtverkeer

De meest logische route voor het vrachtverkeer is via de Hertog Hendrikstraat, Heuvel, Markt , Borchmolendijk en vervolgens op de rotonde naar ofwel links de noordelijke randweg of rechts de zuidelijke randweg. Zie onderstaande afbeelding. De beoogde projectlocatie is daarop met een ster aangeduid.



In plaats van (zoals nu) achter het winkelgebied om (via de zgn. parkeerroute) zal ook het zwaardere vrachtverkeer (truck + oplegger) naar de AH gaan rijden over de Heuvel en de Markt. Intentie voor deze wegen was / is een "shared space" en in dat verlengde voor m.n. de Heuvel verkeersluw. Op dit moment worden winkels aan m.n. de Heuvel nu ook al met een vrachtauto bevoorrad. Verder zal zoals hiervoor aangegeven het aantal vrachtbewegingen voor de AH niet zo heel groot zijn. Verkeersveiligheid hoeft dan ook geen belemmering te zijn.

- b. Als gevolg van laden / lossen en parkeren (bron: rapport BRO)
- Op dit punt ligt er een directe relatie met de situering van de bebouwing:
- wel of niet in de nu bestaande voorgevelrooilijn en
 - wel of niet handhaving van het pand Borchmolendijk 16 (zie hierna onder inpassing in beschermd dorpsgezicht) en
 - de breedte van de toegang tot het beoogde parkeerterrein.

Kort samengevat blijkt uit de rapportage , dat met het oog op

- de verkeersveiligheid van voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Borchmolendijk
- het uitzicht op die weg vanaf het parkeerterrein,

het niet gewenst is het pand Borchmolendijk 16 te handhaven en daarnaast de voorgevelrooilijn voor de nieuwe bebouwing ca. 3 meter naar achter te verleggen om daarmee ruimte te maken voor het bezorgend vrachtverkeer.

Voor een uitgebreide beschouwing verwijzen wij u naar de nota van BRO.

4. Parkeren (basis beleidsregel nota parkeernormen 2018)
- Het aantal beoogde parkeerplaatsen bedraagt 85.

De supermarkt zal ongeveer 1900 m2 BVO krijgen.

In de "beleidsregel nota parkeernormen 2018" staat ten aanzien van het bepalen van de parkeerdruk het volgende.

Meerijstad is van mening dat het midden van de bandbreedten bij de respectieve kengetallen behoort bij het gemiddelde autobezit in Nederland. De provincie Noord Brabant behoort met 537 personenauto's per 1.000 huishoudens tot de provincies met de grootste autodichtheid per 1000 huishoudens. Daarom kiezen wij voor een parkeernorm die ligt tussen het gemiddelde en het maximum van de bandbreedte van de CROW parkeerkencijfers.

Alleen voor supermarkten wordt het gemiddelde van de bandbreedte als norm gehanteerd. Met deze lagere norm per 100 vierkante meter BVO wordt ingespeeld op de tendens om in supermarkten meer

ruimte voor de klant te reserveren. Bij gelijkblijvend VVO wordt het BVO groter. Die ontwikkeling legitimeert een wat lagere norm.

Deze beleidsmatige insteek is echter per vergissing niet vertaald in de tabel in de beleidsregel. Daarin staat de maximumnorm opgenomen.

In de CROW publicatie wordt in de normstelling een bandbreedte genoemd tussen de 3,1 en 5,2 per 100 m² BVO. Gemiddeld dus 4,1 . Daaruit volgt een parkeervraag van 77,9 voor de supermarkt.

Daarnaast zijn op de verdieping appartementen beoogd. Dit mede ter vervanging van de 4 bestaande woningen. Deze genereren een parkeervraag van 7,6 plaatsen , waarvan 1,2 voor bezoekers.

Het normatief totaal aantal benodigde plaatsen komt daarmee op 85,5. Zoals aangegeven zijn er 85 plaatsen beoogd en daarmee dus voldoende .

5. Inpassing in beschermd dorpsgezicht

Dit onderdeel is meerdere keren besproken met de (gecombineerde) vergaderingen van de welstands- en de monumentencommissie. Beide commissies waren van oordeel dat een laad- en lossuis die uitsteekt voor de bebouwing (suggestie vanuit de klankbordgroep) niet acceptabel is.

Verder is veel aandacht geweest voor het al dan niet (kunnen) handhaven van met name de panden Borchmolendijk 16 (rechtse afbeelding) en in veel mindere mate 18/20 (linkse afbeeldingen; ter hoogte van het op de foto's lage witte pand is de toegang tot het parkeerterrein beoogd).



Beide panden zijn als karakteristiek aangemerkt in de rapportage die ten grondslag lag aan de aanwijzing als beschermd dorpsgezicht.

Zoals hiervoor gemeld, leidt handhaving van m.n. Borchmolendijk 16 in de nieuwe situatie tot verkeersonveilige situaties , zowel op de Borchmolendijk zelf als bij het in- en uitrijden van het parkeerterrein.

Van belang voor de afweging is ook , dat vanuit juridisch oogpunt, handhaving van de panden ook niet per definitie een “must” is. Het zijn immers geen beschermde monumenten. Het geldende bestemmingsplan bepaalt in essentie dat nieuwbouw, mits passend binnen het dorpsgezicht , juridisch is toegestaan.

Met de welstands- en monumentencommissie zijn in dit kader en in relatie tot de verkeersveiligheid de volgende opties besproken :

- handhaving Borchmolendijk 16 met een deels terugspringende rooilijn;
- sloop Borchmolendijk 16 en dan terugliggende rooilijn / bebouwing, waarbij de verschijningsvorm van genoemd pand wordt teruggebracht;
- sloop Borchmolendijk 16 en terugliggende , nieuw vormgegeven bebouwing .

De beide commissies hebben onderkent, dat het verkeersveiligheidsaspect van groot belang is. Om die reden valt variant 1 af. Beide commissies adviseren dan uit te gaan van variant 3 voor de verdere uitwerking. Zie onderstaande illustratie.



Volledigheidshalve nog de opmerking, dat deze illustratie nog geen definitief architectonische ontwerp is, maar een studie over de inpassing. Het geeft wel een goede indruk over de ontwerprichting waarin wordt gedacht. De verdere detaillering en daarmee definitieve plannen kunnen dus nog wat gaan afwijken van deze beelden. In het nog op te stellen bestemmingsplan zal met het oog op het cultuur-historisch karakter nog een beeldkwaliteitsparagraaf worden opgenomen. Deze vormt dan de basis voor de verdere beoordeling door welstand en de monumentencommissie.

Verder zal ook het beeld in de Passtraat gaan veranderen. Daarover was en is nauwelijks tot geen discussie. Onderstaand foto's van het huidige en illustraties van het daar qua massa beoogde beeld.



Zicht vanuit Passtraat richting
Borchmolendijk

zicht vanaf Borchmolendijk

6. Woon- en leefklimaat

Bezoning

Voor de vergaderingen van de klankbordgroep is op dit punt al onderzoek gedaan. Zie onderstaande afbeelding. De conclusie is, dat de nieuwe bebouwing qua schaduwwerking nauwelijks tot geen invloed heeft op de achtertuinen en woningen aan de Passtraat en dat op de Borchmolendijk de situatie niet veranderd.



Geluid

De supermarkt valt onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Op grond van dat besluit zal de winkel moeten voldoen aan de daarin opgenomen kaders qua geluid, geur e.d.. Dit inclusief het geluid van laden en lossen.

Dat laatste geldt echter niet in de periode tussen 19 en 7 uur.

Qua geluid is een onderzoek uitgevoerd. De conclusie daarvan is al volgt.

Op de bestaande woningen aan de Borchmolendijk 7,9 en 11:

Onderzocht is, wat in de huidige en de beoogde situatie de geluidsbelasting is. Voor de toekomstige situatie is ook rekening gehouden met een autonome groei van het wegverkeer met 1,5% per jaar over 10 jaar.

Berekend is dat het gemiddelde geluidsniveau met 1 dB(A) toeneemt in de dagperiode naar 69 en in de avondperiode naar 65 dB(A). Waarbij wordt geconstateerd dat ruim een ½ dB(A) veroorzaakt wordt door de autonome groei. De beoogde verplaatsing heeft op dit punt dus nauwelijks effect.

Qua piekgeluiden (laden en lossen) neemt (door het vervallen van de bestaande laad- en losplaats ter plekke van Borchmolendijk 14 en verplaatsing daarvan naar de beoogde locatie) de geluidsbelasting op de woningen Borchmolendijk 7,9 en 11 juist af met 1 tot ruim 10 dB(A). Met name deze piekgeluiden zijn in de praktijk het meest hoorbaar.

Op de beoogde nieuwe woningen

Op dit onderdeel is in 2016 ook al onderzoek gedaan. Gezien de (huidige) verkeersintensiteiten en daaruit voortvloeiende geluidbelasting kan (uiteraard) aan de wettelijke voorkeurswaarde niet worden voldaan. Door middel van toepassing van afdoende gevelmaatregelen zou in beginsel echter wel binnen de wettelijke ontheffingsmogelijkheden gebleven moeten kunnen worden. Dit moet nog concreet onderzocht worden.

Luchtkwaliteit

In 2016 is op dit punt al onderzoek gepleegd met als conclusie dat de voorgenomen

ontwikkeling niet in betekenende mate effect zal hebben op dit punt en ruimschoots onder de wettelijke grenswaarde zal blijven om diepgaander onderzoek te doen.