

gemeente Eindhoven
Inboeknummer 24bst00496
Dossiernummer 24.20.451
B&W beslisdatum 14 mei 2024

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'

Inleiding

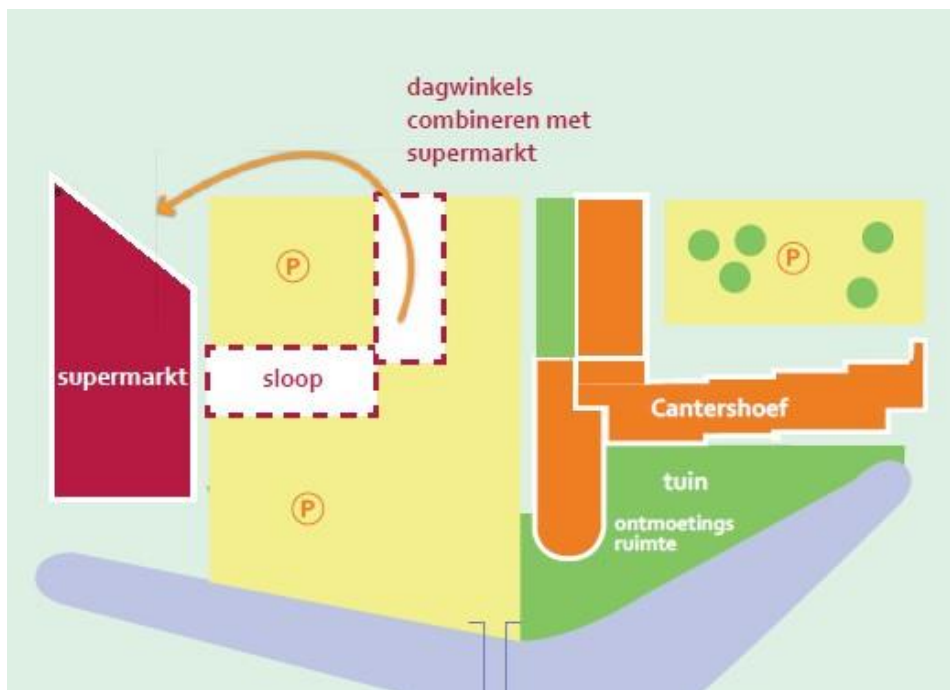
Aan de Ardechelaan in Woensel ligt het winkelcentrum Achtse Barrier. Het winkelconcept, de beeldkwaliteit en de uitstraling zijn gedateerd en voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen. Daarbij maakt de rommelige en inefficiënte stedenbouwkundige samenstelling het gebied tot een sociaal onveilige en weinig gastvrije plek, met veel verharding en weinig groen. Achterkantsituaties voor parkeren, vuilcontainers, laden en lossen staan in schril contrast met de verblijfswaarden van de naastgelegen Groene Long.



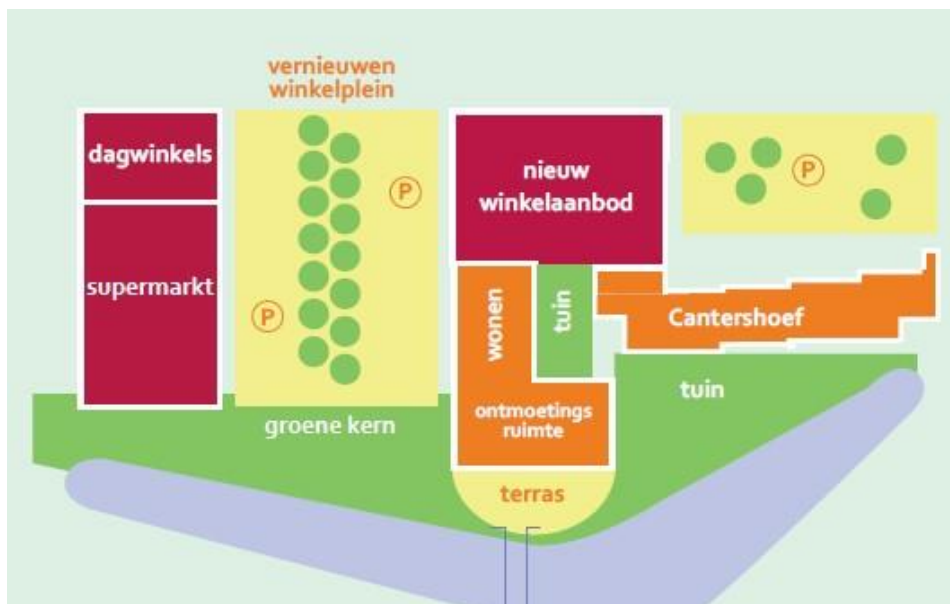
Luchtfoto van het plangebied



Het voorliggende plan voorziet in een revitalisering van het winkelcentrum waarbij er 112 nieuwe appartementen en ongeveer 1.550 m² aan detailhandelsfuncties worden toegevoegd (en het lage haakse bouwblok met 14 woningen wordt gesloopt).



Huidige situatie



Geplande situatie

Woonprogramma

Uit het Woonprogramma Eindhoven 2021-2025 blijkt dat er een grote behoefte is aan sociale huurwoningen. Het onderhavige plan voorziet voor een belangrijk deel (36%) in sociale huurwoningen. Het resterende woningaanbod zal bestaan uit huurwoningen in het middenhuursegment, waar eveneens een grote vraag naar is. Deze ontwikkeling is dus in lijn met het Woonprogramma. De geplande woningen bestaan uit:

40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur (36%).

40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag (36%).

32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog (28%).

Participatie en vooroverleg

In het kader van participatie heeft de initiatiefnemer van het plan al vroegtijdig bewoners, omwonenden en winkeliers geïnformeerd en betrokken bij de planvorming. In verband met de Coronapandemie zijn bewoners, omwonenden en winkeliers via een nieuwsbrief geïnformeerd over de status van het project. Voor informatie over dit plan wordt daarbij verwezen naar de website www.hartje-barrier.nl. De mensen zijn in de brief uitgenodigd de site te bezoeken en hun mening te geven via het contactformulier op de website of een mail te sturen aan info@hartjebarrier.nl. Hierop zijn 67 reacties ontvangen welke persoonlijk zijn beantwoord. De meeste reacties zijn positief en veel mensen maken kenbaar dat ze interesse hebben in een woning en dat ze het een mooi plan vinden. Ook wordt er veel geïnformeerd naar het uiteindelijke winkelaanbod. De kritische vragen gaan met name over parkeren en de verwachte overlast. Deze vragen zijn beantwoord door Achtse Barrier CV.

De afstemming met de winkeliers heeft plaatsgevonden middels individuele gesprekken per onderneming door Achtse Barrier CV.

Tijdens het eerste gesprek eind 2020 is het ontwerp besproken en is gekeken welke invulling de winkeliers zien voor hun onderneming in de ontwikkeling. Na deze inventarisatie is gekeken of dit toekomstbestendige plannen waren en is een voorlopige indeling door Achtse Barrier CV gemaakt. Met de huidige winkeliers zijn maatwerkafspraken gemaakt. Het verslag van de samenspraak met hierin een weergave van ingekomen vragen en hierop geformuleerde antwoorden is opgenomen als bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is het (concept)bestemmingsplan voorgelegd aan de Provincie Noord-Brabant en het Waterschap. De provincie geeft aan dat de onderbouwing mist of dit initiatief regionaal is afgestemd. Van het Waterschap is geen vooroverlegreactie ontvangen. Wel heeft het waterschap een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan (zie Nota van zienswijzen van ambtshalve wijzigingen). Na ambtelijke afstemming met het waterschap is de waterparagraaf aangepast en de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterbergingsgebied” in het bestemmingsplan opgenomen.

Ook is het voorontwerpbestemmingsplan verstuurd naar de Henri van Abbe Stichting en Trefpunt Groen Eindhoven (TGE). De Henri van Abbe Stichting heeft schriftelijk aangegeven dat in het toegestuurde plan nog gewerkt is met de oude archeologische verwachtingskaart en gevraagd wordt te werken met de nieuwe archeologische verwachtingskaart. De toelichting is aangepast waarbij de nieuwe archeologische waardenkaart is betrokken. Naar aanleiding hiervan zijn twee dubbelbestemmingen "Waarde - archeologie" in het bestemmingsplan opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden.

TGE staat positief tegenover voorgenomen bestemmingsplanwijziging. Aangeraden wordt om bij de groenopgave zoveel mogelijk gebruik te maken van inheemse bomen en planten die aansluiten bij het Eindhovens beekdallandschap, om zo de lokale biodiversiteit te versterken. Hierbij de link naar het integrale advies van TGE op dit plan [Reactie op bestemmingsplan Hartje Barrier | Trefpunt Groen Eindhoven](#)

Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 22 juni 2023 tot en met woensdag 2 augustus 2023 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder een zienswijze op het plan indienen.

Er zijn 23 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan, waarvan 1 zienswijze is ingetrokken. In de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' zijn de zienswijzen samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen in de toelichting van het bestemmingsplan (onder andere op het onderdeel "parkeren"). De zienswijze van het waterschap heeft geleid tot het opnemen van de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterbergingsgebied".

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn er ambtshalve wijzigingen doorgevoerd aan de toelichting van het bestemmingsplan, zoals het aanpassen van hoofdstuk 9 aan de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn er enkele kleine tekstuele wijzigingen doorgevoerd in verband met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 en de nieuwe 'Nota parkeernormen 2024'. Ook zijn een aantal onderzoeken (bijlagen bij de toelichting) ge-update. De wijzigingen in de toelichting wijzigen het bestemmingsplan zelf niet. Ook zijn er wijzigingen aangebracht aan de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan: de dubbelbestemmingen "Waarde – Archeologie 3" en "Waarde – Archeologie 4" zijn bijvoorbeeld toegevoegd ter bescherming van de archeologische waarden. In de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' zijn in hoofdstuk 3 alle wijzigingen aan de regels en verbeelding ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

- ☒ Wettelijke taak: Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.
Om de woningen mogelijk te maken is op grond van de Wet ruimtelijke ordening een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Bestemmingsplannen die voor 1 januari 2024 (inwerkingtreding Omgevingswet) voor ontwerp ter visie gaan,

worden nog op grond van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld. De Omgevingswet is hierop niet van toepassing.

- ☐ Kerntaak gekoppeld aan het werkprogramma van het college
- ☐ Onvermijdelijk

Doelstelling

Komen tot een revitalisering van winkelcentrum Achtse Barrier, waarbij er circa 1.550 m² aan detailhandel en een appartementengebouw met maximaal 112 woningen aan het plangebied worden toegevoegd.

Voorstel

1. A. De 22 indieners (en de medeondertekenaars) in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren en de ingediende zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt, verwoord in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan: 'I Achtse Barrier-Heizoom 2015 (Hartje Barrier)', te beantwoorden en de als gevolg daarvan genoemde wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren, een en ander conform het bijgevoegde raadsbesluit;
- B. De ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, verwoord in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan: 'I Achtse Barrier-Heizoom 2015 (Hartje Barrier)', in het bestemmingsplan door te voeren, een en ander conform het bijgevoegde raadsbesluit;
2. het bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten, als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0772.80418-0301, met de bijbehorende bestanden digitaal vast te stellen en waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond, die ontleend is aan de BGT alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen;
3. geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.
4. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Argumenten**1.1 A. 22 zienswijzen zijn ontvankelijk.**

Gedurende 6 weken bestond voor iedereen de gelegenheid om zienswijzen in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'. Er zijn 23 zienswijzen binnen de gestelde termijn ontvangen en daardoor (juridisch) ontvankelijk. Eén zienswijze is in januari 2024 ingetrokken, waardoor deze zienswijze verder buiten beschouwing kan worden gelaten.

Een van de indieners was het waterschap. In overleg met het waterschap is de waterparagraaf aangepast en is het opnemen van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' gewenst, om het waterbergingsgebied te beschermen. Het waterbergingsgebied ligt ten zuiden van het plangebied, maar valt een klein deel over het plangebied heen. Voor zo ver het binnen het plangebied valt is de dubbelbestemming opgenomen op de verbeelding.

De overige zienswijzen leiden om de redenen, zoals verwoord in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' niet tot wijzigingen van de regels en/of de verbeelding van het bestemmingsplan. Wel zijn naar aanleiding van de zienswijzen verschillende paragrafen (bijvoorbeeld over parkeren) in de toelichting aangepast. Dit leidt slechts tot een aanpassing in de toelichting, niet zijnde een juridisch bindend onderdeel van het bestemmingsplan.

B. De raad dient een aantal ambtshalve wijzigingen vast te stellen

Ambtshalve is voorgesteld een aantal wijzigingen in de bestemmingsplanregels door te voeren zoals verwoord in het besluit en de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)''.

2.1 Het bestemmingsplan moet digitaal worden vastgesteld en gelijktijdig moet een volledige analoge versie van het bestemmingsplan worden vastgesteld.

Op basis van de wetgeving moet een bestemmingsplan digitaal worden vastgelegd. Het bestemmingsplan is voor u digitaal raadpleegbaar op de website pilot.ruimtelijkeplannen.nl via de directe link <https://pilot.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0772.80418-0301>. Gelijktijdig met de digitale vaststelling van het bestemmingsplan moet een papieren versie van het bestemmingsplan worden vastgesteld.

3.1 De wet verplicht tot het nemen van een besluit over het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan.

Ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening moet uw raad een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een bouwplan is voorzien, tenzij het verhaal van grondexploitatiekosten over de in het bestemmingsplan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Als deze laatste situatie zich voordoet dient uw raad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan besluiten dat geen exploitatieplan wordt vastgesteld. Voor dit bestemmingsplan geldt dat een anterieure

overeenkomst is afgesloten met de initiatiefnemer. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd.

4.1 De raad dient te verzoeken om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Artikel 3.8 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat, als er wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp anders dan op grond van zienswijzen van Gedeputeerde Staten of de Inspecteur, zes weken moet worden gewacht met publiceren, ook als er geen provinciale of rijksbelangen in het geding zijn. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben in een brief aangegeven dat een gemeente die een besluit eerder bekend wil maken daartoe een verzoek moet indienen bij Gedeputeerde Staten. Dat verzoek dient te zijn opgenomen in het vaststellingsbesluit. Het Rijk heeft aangegeven niet meer te reageren op een dergelijk verzoek. Omdat geen rijksbelangen in het geding zijn en om onnodige vertraging in de procedure te voorkomen zal het bestemmingsplan gepubliceerd worden na instemming van Gedeputeerde Staten.

Kantttekeningen

Niet van toepassing.

Personele consequenties

Het opstellen van dit bestemmingsplan en het verzorgen van de procedure behoren tot de reguliere werkzaamheden van de sector RBO van de afdeling Ruimtelijke Ordening.

Financiële consequenties

Op basis van artikel 6.12 Wro is het verplicht om een exploitatieplan op te stellen, tenzij kostenverhaal anderszins verzekerd is. Onder 'anderszins verzekerd' wordt een privaatrechtelijke (anterieure) overeenkomst verstaan, zoals met initiatiefnemers is gesloten. In de overeenkomst zijn de kosten voor het bestemmingsplan verzekerd.

Communicatie

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in het gemeenteblad en digitaal via de gemeentelijke website www.eindhoven.nl. In die bekendmaking staat dat het besluit en het bestemmingsplan digitaal beschikbaar zijn en welke beroepsmogelijkheden er zijn.

Planning en uitvoering

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, volgt de beroepsfase. In de kennisgeving van het besluit wordt vermeld dat het bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage ligt en dat binnen die termijn beroep mogelijk is bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad



van State. Op de dag dat de beroepstermijn afloopt treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij beroep is ingesteld én een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de voorzieningenrechter van genoemde Afdeling bestuursrechtspraak. In dat geval dient eerst de uitspraak van de voorzieningenrechter te worden afgewacht. In die uitspraak staat of de inwerkingtreding van het plan al dan niet wordt opgeschort en zo ja voor welke plandelen de schorsing geldt.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlage(n)

Als bijlage(n) bij dit voorstel behoren:

- Ingekomen zienswijzen
- Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'
- Bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'

- ☐ De bijlagen worden meegestuurd
☒ De bijlagen liggen ter inzage in de leeskamer

Een ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris.

Ontwerp Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van _____;
overwegende dat,

- het ontwerpbestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' met inachtneming van het bepaalde in en krachtens artikel 3.8, 1^e lid van de Wet ruimtelijke ordening is voorbereid;
- het ontwerpbestemmingsplan zowel in digitale als analoge vorm gedurende de periode van donderdag 22 juni 2023 tot en met woensdag 2 augustus 2023 voor iedereen ter inzage heeft gelegen en dat voor iedereen de gelegenheid openstond om tijdens deze periode naar keuze schriftelijk, digitaal of mondeling zienswijzen in te dienen;
- er 23 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan zijn ontvangen;
- de 23 zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ontvangen en dat deze 23 indieners (en medeondertekenaars) ervan in hun zienswijzen ontvankelijk kunnen worden verklaard;
- één zienswijze is ingetrokken en daarom buiten beschouwing kan worden gelaten;
- in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' de zienswijzen zijn samengevat en zijn voorzien van een gemeentelijk standpunt;
- de raad de daarin vervatte overwegingen en standpunten tot de zijne maakt;
- de raad de voorgestelde ambtshalve wijzigingen ten aanzien van de verbeelding, regels en toelichting onderschrijft;
- op het besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is, hetgeen betekent dat belanghebbenden in hun beroepsschrift dienen aan te geven welke beroepsgronden zij aanvoeren tegen het besluit, dat na afloop van de termijn de beroepsgronden niet meer aangevuld kunnen worden en dat het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend;
- gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en Crisis- en herstelwet;

besluit:

- 1 22 indieners (en medeondertekenaars) in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren en de wijzigingen n.a.v. de ingebrachte zienswijzen en ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren zoals deze zijn opgenomen in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'';
- 2 het bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten, als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0772.80418-0301, met de bijbehorende bestanden digitaal vast te stellen en waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt

van een ondergrond, die ontleend is aan de BGT alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen;

- 3 geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.
- 4 Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

, griffier.

gemeente Eindhoven
Inboeknummer 24bst00496
Dossiernummer 24.20.451
B&W beslisdatum 14 mei 2024

Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 mei 2024;
gelet op de behandeling in de meningsvormende vergaderingen van 18 juni 2024;

overwegende dat,

- het ontwerpbestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' met inachtneming van het bepaalde in en krachtens artikel 3.8, 1^e lid van de Wet ruimtelijke ordening is voorbereid;
- het ontwerpbestemmingsplan zowel in digitale als analoge vorm gedurende de periode van donderdag 22 juni 2023 tot en met woensdag 2 augustus 2023 voor iedereen ter inzage heeft gelegen en dat voor iedereen de gelegenheid openstond om tijdens deze periode naar keuze schriftelijk, digitaal of mondeling zienswijzen in te dienen;
- er 23 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan zijn ontvangen;
- de 23 zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ontvangen en dat deze 23 indieners (en medeondertekenaars) ervan in hun zienswijzen ontvankelijk kunnen worden verklaard;
- één zienswijze is ingetrokken en daarom buiten beschouwing kan worden gelaten;
- in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' de zienswijzen zijn samengevat en zijn voorzien van een gemeentelijk standpunt;
- de raad de daarin vervatte overwegingen en standpunten tot de zijne maakt;
- de raad de voorgestelde ambtshalve wijzigingen ten aanzien van de verbeelding, regels en toelichting onderschrijft;
- op het besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is, hetgeen betekent dat belanghebbenden in hun beroepsschrift dienen aan te geven welke beroepsgronden zij aanvoeren tegen het besluit, dat na afloop van de termijn de beroepsgronden niet

meer aangevuld kunnen worden en dat het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend;

- gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en Crisis- en herstelwet;

besluit:

- 1 22 indieners (en medeondertekenaars) in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren en de wijzigingen n.a.v. de ingebrachte zienswijzen en ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren zoals deze zijn opgenomen in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'';
- 2 het bestemmingsplan 'I Achtse Barrier - Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten, als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0772.80418-0301, met de bijbehorende bestanden digitaal vast te stellen en waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond, die ontleend is aan de BGT alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen;
- 3 geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.
- 4 Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 2 juli 2024.

J. Jongbloed, griffier.

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

**Bestemmingsplan: I Achtse Barrier-Heizoom 2015 (Hartje
Barrier)**

1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen hoort bij het bestemmingsplan 'I Achtse Barrier-Heizoom 2015 (Hartje Barrier)'. Het ontwerpbestemmingsplan 'I Achtse Barrier-Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' heeft van donderdag 22 juni 2023 tot en met woensdag 2 augustus 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om digitaal, schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de terinzagelegging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in het Gemeenteblad van 21 juni 2023 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

In deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn de zienswijzen opgenomen en samengevat. De samenvatting heeft uitsluitend tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn binnengekomen, betrokken.

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 23 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien.

Verder zijn ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.

2 Zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan 'I Achtse Barrier-Heizoom 2015 (Hartje Barrier)' zijn 23 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. De zienswijzen zijn ontvankelijk.

Bij brief van 30 januari 2024 heeft een ondernemer zijn zienswijze ingetrokken en er wordt daarom niet inhoudelijk op ingegaan. Hieronder wordt een samenvatting van de andere 22 zienswijzen weergegeven en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt.

In verband met de privacy zijn de naam- en adresgegevens van de indieners van de zienswijzen in een aparte bijlagen opgenomen. Deze bijlage is niet digitaal beschikbaar, maar wel analoog. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

- Bewoner 1, Mulhouselaan te Eindhoven, ontvangen op 22 juli 2023.
- Bewoner 2, Correzelaan te Eindhoven, ontvangen op 24 juli 2023.
- Bewoner 3, Correzelaan te Eindhoven, ontvangen op 25 juli 2023.
- Bewoner 4, Correzelaan te Eindhoven, ontvangen op 25 juli 2023.
- Bewoner 5, Auvergnelaan te Eindhoven, ontvangen op 26 juli 2023.
- Bewoner 6, Ardèchelaan te Eindhoven, ontvangen op 26 juli 2023.
- Bewoner 7, Auvergnelaan te Eindhoven, ontvangen op 26 juli 2023.
- Bewoner 8, Auvergnelaan te Eindhoven, ontvangen op 26 juli 2023.
- Bewoner 9, Auvergnelaan te Eindhoven, ontvangen op 26 juli 2023.
- Bewoner 10, Auvergnelaan te Eindhoven, ontvangen op 26 juli 2023.
- Bewoner 11, Ardèchelaan te Eindhoven, ontvangen op 27 juli 2023.
- Ondernemer 1, Ardèchelaan te Eindhoven, ontvangen op 28 juli 2023.
- Bewoner 12, Ardèchelaan te Eindhoven, ontvangen op 29 juli 2023.
- Bewoner 13, Correzelaan te Eindhoven, ontvangen op 30 juli 2023.

- Bewoner 14, Kanaaldijk Noord te Eindhoven, ontvangen op 31 juli 2023.
- Bewoner 15, Auvergnelaan te Eindhoven, ontvangen op 31 juli 2023.
- Bewoner 16, Auvergnelaan te Eindhoven, ontvangen op 31 juli 2023.
- Belangengroep 1, Finisterelaan te Eindhoven, ontvangen op 31 juli 2023.
- Bewoner 17, Parijslaan te Eindhoven, ontvangen op 31 juli 2023.
- Bewoner 18, Ardèchelaan te Eindhoven, ontvangen op 1 augustus 2023.
- Bewoner 19, Ardèchelaan te Eindhoven, ontvangen op 1 augustus 2023.
- Bewoner 20, Ardèchelaan te Eindhoven, ontvangen op 1 augustus 2023.
- Waterschap De Dommel, ontvangen op 2 augustus 2023 (pro formazienswijze) en aangevuld bij brief van 22 augustus 2023.

2.1 Bewoner 1

A. Ondernemers moeten vertrekken

Het winkelcentrum vormt de basis van een gezellige buurt, waarbij ondernemers en buurtbewoners elkaar kennen. Door de geplande vernieuwing dreigt dit te verdwijnen, omdat een aantal ondernemers zich elders zal moeten gaan vestigen.

Gemeentelijk standpunt

Of ondernemers verdwijnen uit het plangebied is afhankelijk van de (huur)contracten tussen de eigenaar van de winkelruimtes en de hurende ondernemers. De gemeente heeft daar geen invloed op. Dit betekent dat als het (ontwerp)plan niet wordt vastgesteld, dit geen garantie is voor het blijven van de nu gevestigde ondernemers. Door bijvoorbeeld de opzegging van huurcontracten kunnen ondernemers (moeten) vertrekken, zonder dat het plan gewijzigd is.

Het nieuwe plan bevat ook vestigingsmogelijkheden voor ondernemers, waardoor de huidige ondernemers kunnen meeverhuizen naar de nieuw te bouwen panden.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.2 Bewoner 2

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal in het voorjaar en najaar veel licht wegnemen en de zon zal niet meer optimaal op de zonnepanelen schijnen.

Gemeentelijk standpunt

Het perceel van indiener ligt op meer dan 100 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, zal het perceel van indiener in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben. De afname van zonlicht op het perceel (en zonnepanelen) van indiener is daardoor slechts zeer marginaal.

B. Aantasting privacy

De woontoren zal de privacy van indiener aantasten (door zicht vanuit de toren op het perceel van indiener).

Gemeentelijk standpunt

Vanaf de bovenste etages van de woontoren kan er enig zicht zijn op de achtertuin van indiener, maar gezien de relatief grote afstand (meer dan 100 meter) zal van aantasting van de privacy nauwelijks sprake zijn. Gezien de ligging van de woning van indiener, is zicht in de woning van indiener vanuit de geplande woontoren niet mogelijk. Hierbij moet worden opgemerkt dat de bomen aan in de groenstrook langs de Ardechelaan het zicht vanuit de geplande woontoren op het perceel van indiener (grotendeels) wegnemen.

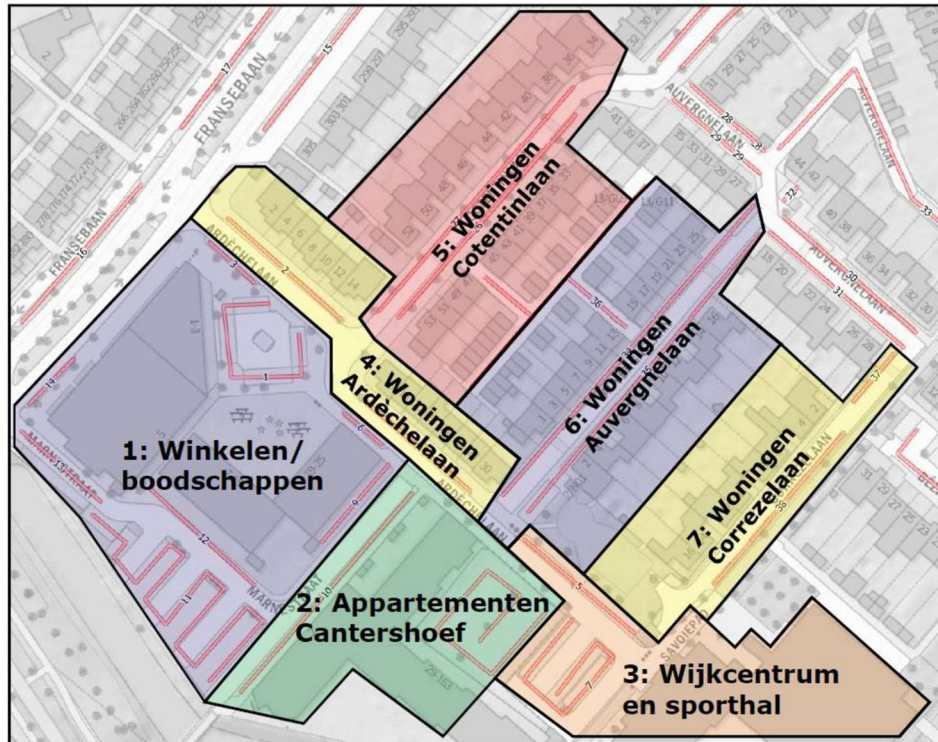
C. Parkeeroverlast

Er wordt gevreesd dat er te weinig parkeerplaatsen zullen zijn voor de bezoekers van de sporthal, de bewoners van de Cantershoeve en de bewoners van de Corrézelaan. Zeker omdat er nu al vaak parkeerproblemen zijn.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met

onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie

van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 8.
- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: $32 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $32 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoef en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen

parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.3 Bewoner 3

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal het zonlicht uit de achtertuin van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

Het perceel van indiener ligt op meer dan 100 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, zal het perceel van indiener in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben. De afname van zonlicht op het perceel (en zonnepanelen) van indiener is daardoor slechts zeer marginaal.

B. Aantasting privacy

De woontoren zal de privacy van indiener aantasten (door zicht vanuit de toren op het perceel van indiener).

Gemeentelijk standpunt

Vanaf de bovenste etages van de woontoren kan er enig zicht zijn op de achtertuin van indiener, maar gezien de relatief grote afstand (meer dan 100 meter) zal van aantasting van de privacy nauwelijks sprake zijn.

Gezien de ligging van de woning van indiener is zicht in de woning van indiener niet mogelijk.

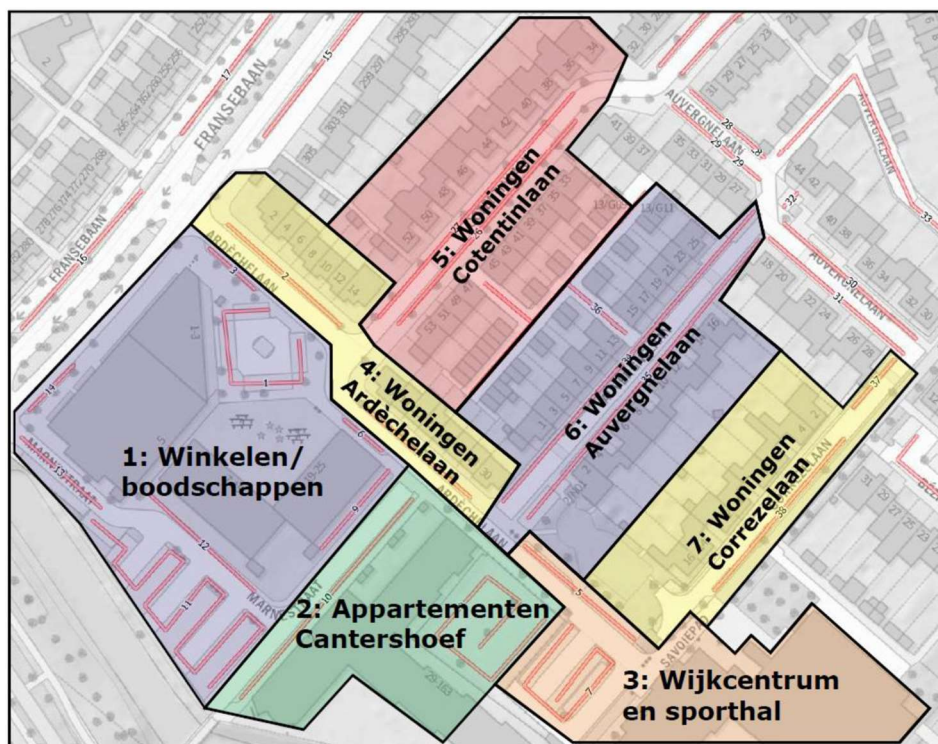
Hierbij moet worden opgemerkt dat de bomen aan in de groenstrook langs de Ardechelaan het zicht vanuit de geplande woontoren op het perceel van indiener (grotendeels) wegnemen.

C. Parkeeroverlast

Er wordt gevreesd dat er te weinig parkeerplaatsen zullen zijn voor de bezoekers van de sporthal en de bewoners van de Cantershoef en de Corrézelaan. Zeker omdat er nu al vaak parkeerproblemen zijn.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te

voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.

- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 8.
- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,6$ (appartement,

huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.

- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: $32 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $32 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m^2 . Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m^2 aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan

supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

D. Overlast hangjeugd

Een discount supermarkt zal veel hangjeugd trekken welke overlast zal veroorzaken in de directe buurt en het aangrenzende park.

Gemeentelijk standpunt

Of een bepaalde plek een hangplek voor jongeren wordt is moeilijk te voorspellen, maar gezien de huidige situatie (veel "achterkantsituaties" voor parkeren, vuilcontainers en laden en lossen) is het niet ondenkbaar dat er een hangplek voor de jeugd ontstaat. In de nieuwe situatie worden een aantal achterkantsituaties weggenomen en zal er door de geplande woontoren veel meer zicht zijn op alle plaatsen binnen het plangebied. De kans dat jongeren daar dan willen gaan "rondhangen" is daarmee veel kleiner dan bij de situatie zoals die nu is.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

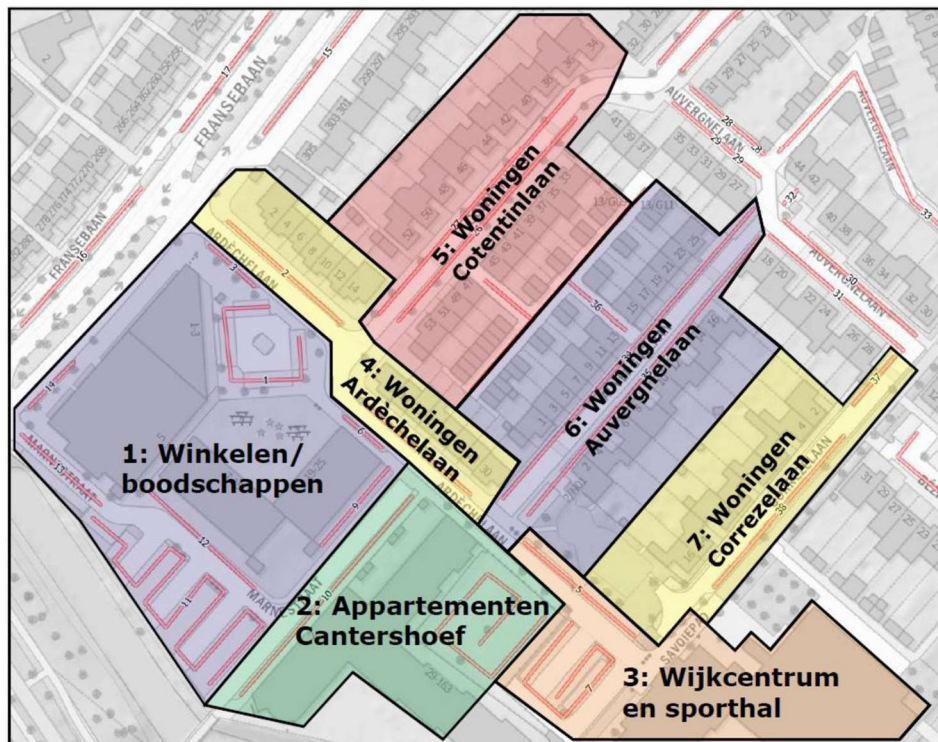
2.4 Bewoner 4

A. Toename parkeeroverlast

Bezoekers van de sporthal parkeren veelal bij de woningen in de Correzelaan in plaats van het daarvoor bedoelde parkeerterrein. Als er zich met de geplande nieuwbouw nog meer bewoners in de buurt gaan vestigen, wordt gevreesd voor nog meer parkeeroverlast.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 8.

- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: $32 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $32 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m^2 . Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m^2 aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van 46 x 3,0 x 100% = 138 parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van 1,5 x 3 x 75% = 4 parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen 138 + 4 = 142 parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor 41 x 40% = 16 parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op (46 x 3,0 x 80%) + (1,5 x 3,0 x 95%) = 115 parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.5 Bewoner 5

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal zonlicht uit de woning van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

Het perceel van indiener ligt op meer dan 125 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, zal het perceel van indiener in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben, al komt bijna alle schaduw dan van de woning van de burens. De afname van zonlicht op het perceel (en zonnepanelen) van indiener is daardoor nauwelijks merkbaar.

B. Niet passend in omgeving

De huidige omgeving bestaat uit een park met laagbouw er omheen. Een woontoren past daar niet bij.

Gemeentelijk standpunt

Diverse stedenbouwkundige studies zijn gedaan om het gewenste programma voor wonen, winkelen, parkeren en groen op een afgewogen wijze bij elkaar te brengen. Belangrijk is om een graduele aansluiting te krijgen die passend is bij zowel het grondgebonden wonen, alsook het hoge gestapelde gebouw van Cantershoef.

Gekozen is voor een trapsgewijze opbouw van bouwvolumes, die aansluit bij de omgeving. Aan de Ardèchelaan is het volume afgestemd op de woonstraten met laagbouw. Aan het winkelplein is ruimte voor een gebouwvolume dat aansluit bij Cantershoef. Het vergroot de levendigheid en sociale interactie met het plein. In het parkachtige gebied van de Groene Long is de meeste ruimte en openheid. Daar kan een hoogte accent worden geplaatst zonder hinderlijk te zijn voor het bestaande wonen. Het accent markeert bovendien het hart van de wijk. Zo ontstaan drie verschillende bouwhoogten in het plan. De (verhoogde) plint van de bebouwing wordt voornamelijk gebruikt voor winkels en toegangen naar de woningen. Op het tweede niveau komt een nieuw woongebouw van 4 bouwlagen. Door dit gebouw van een corridorontsluiting te voorzien worden de woningen intern ontsloten en ontstaat een alzijdig gebouw met louter voorkanten en veel 'ogen en oren'. Een gezamenlijke daktuin en een parkeerdek verbinden oud- en nieuw Cantershoef. Het hoogteaccent van de woontoren vormt het derde niveau. Door de lichte uitkraging en de insnoering van het bouwvolume wordt gespeeld met de rankheid en oriëntatie van het gebouw. De gebouwhoogten variëren daarmee tussen 6 meter tot 45 meter hoog.

Stedenbouwkundig zijn twee combinatie gebouwen te onderscheiden. De bestaande supermarkt (Jan Linders) wordt ter plaatse van de kassazone gekoppeld aan een overdekte passage en dagwinkels. Deze supermarkt is intern al recent aangepakt en opnieuw ingericht. Een nieuwe gevel voor het totale gebouw zorgt ook aan het exterieur voor een upgrade.

Het andere combinatiegebouw is gekoppeld aan het bestaand Cantershoef. Het gebouw bestaat uit een commerciële - c.q. gemengde plint met daarboven wonen. De nieuwbouw en bestaande bouw bieden een variatie aan wooneenheden met verschillende oriëntaties op de omgeving. Een fietsenberging in de plint wordt verbonden met Cantershoef. Het bestaand bergingenblok van Cantershoef blijft behouden.

Geconcludeerd wordt dat de bedoelde woontoren een hoogteaccent en herkenningspunt vormt en passend op de bedoelde locatie is.

C. Nieuwe winkels zijn prima

Indiener vindt het een prima plan om het winkelcentrum aan te passen en zal blij zijn met de nieuwe winkels.

Gemeentelijk standpunt

Dank voor de positieve reactie.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.6 Bewoner 6

A. Veel onduidelijkheden

Indiener woont tegenover de geplande discounter en vraagt zich af hoe het er straks uit komt te zien. Daarbij wordt ook de vraag gesteld hoe het zit met bouwoverlast, of er straks nog voor de deur geparkeerd kan worden en of er straks nog openbare elektrische laadpalen zijn.

Gemeentelijk standpunt

Hoe de uiteindelijke situatie precies zal worden is nu niet aan te geven. Een bestemmingsplan regelt alleen de gebruiksfuncties en de maximaal toegestane bouwvolumes, maar geen gevelindelingen en dergelijke. Het

eindbeeld wordt uiteindelijk bepaald door de hierna te verlenen omgevingsvergunning. Het nu voorliggende bestemmingsplan laat tegenover de woning van indiener een bouwvolume van maximaal 6 meter hoogte toe. Zoals nu gepland komt er een winkelpand bestaande uit één bouwlaag met daar bovenop een parkeerdek tegenover de woning van indiener te staan. Er zijn impressietekeningen van de plannen te zien op de website [Over Hartje Barrier – Hartje Barrier \(hartje-barrier.nl\)](http://OverHartjeBarrier-HartjeBarrier(hartje-barrier.nl)).

De parkeerplaatsen en bomen aan de zijde van de bestaande woningen aan de Ardechelaan vallen buiten het plangebied. De nu ontwikkelde plannen voorzien niet in het opheffen/aanpassen van de parkeerplaatsen voor de woning van indiener.

Het beleid met betrekking tot elektrisch rijden wijzigt niet. Dit betekent dat als bestaande laadpalen komen te vervallen door de nieuwe ontwikkelingen, deze zullen terugkomen bij de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen. Een bestemmingsplan regelt echter niet waar wel of geen laadpalen geplaatst moeten worden, waardoor niet kan worden aangegeven waar precies er nieuwe laadpalen geplaatst zullen worden. Bouwoverlast is helaas niet te voorkomen, maar ook dit staat los van het voorliggende bestemmingsplan: op basis van het oude bestemmingsplan kan ook gesloopt en gebouwd worden, waardoor tijdelijke bouwoverlast niet uit te sluiten is.

B. Aantasting uitzicht

Er staat nu een grote boom voor de woning van indiener waardoor het in de woning vaak donker is. Indiener wil geen nieuwbouw die nog meer licht wegneemt.

Gemeentelijk standpunt

Uit de bezonningsstudie zal de geplande woontoren als de zon zuid-zuidwestelijk staat zorgen voor schaduw op/in de woning van indiener. Als de zon zuidelijk of zuidwestelijk staat ten opzichte van de woontoren dan is er geen schaduwwerking op de woning van indiener, waardoor indiener slechts een klein gedeelte van de dag schaduw van de geplande woontoren zal ondervinden. De geplande bebouwing tegenover de woning van indiener wordt maximaal zes meter hoog (het huidige bestemmingsplan laat hier ook maximaal zes meter hoogte toe), en deze bouwhoogte is dermate laag dat dit nauwelijks invloed zal hebben op de lichtinval in de woning van indiener. De boom voor de woning van indiener zal echter wel licht blijven wegnemen.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.7 Bewoner 7

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal zonlicht uit de woning en tuin van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

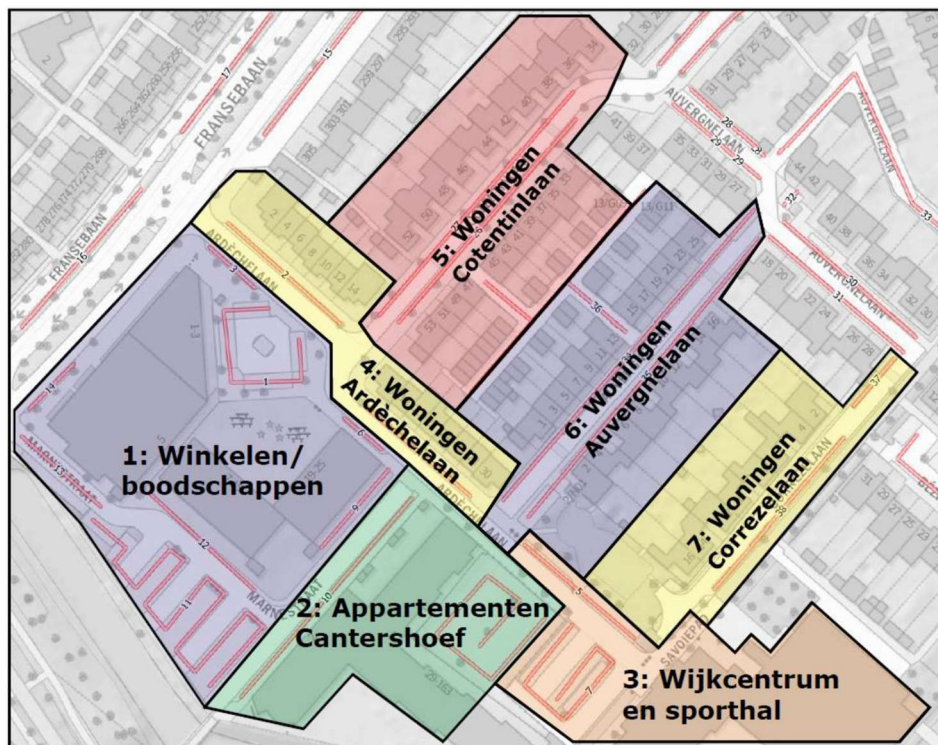
Het perceel van indiener ligt op meer dan ruim 125 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, ligt het perceel van indiener te ver weg om in de schaduw van de geplande woontoren te komen liggen. Mocht er desondanks toch sprake zijn van enige schaduwwerking dan zal het perceel van indiener in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben. De afname van zonlicht op het perceel van indiener is daardoor slechts zeer marginaal.

B. Toename parkeeroverlast

Gevreesd wordt dat er door de geplande ontwikkelingen veel parkeerhinder zal ontstaan.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0 \text{ per } 100 \text{ m}^2$) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4 \text{ per } 100 \text{ m}^2$). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende

plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 8.
- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: $32 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $32 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage

van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonduren op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5$

x 3,0 x 95%) = 115 parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van “Groen Licht Verkeersadviezen”, waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

C. Winkelcentrum is positief

Het geplande winkelcentrum vindt indienen een positieve ontwikkeling en indienen hoopt dat dit er zo snel mogelijk komt.

Gemeentelijk standpunt

Dank voor de positieve reactie.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.8 Bewoner 8

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal in het voorjaar en najaar veel licht wegnemen en de zon zal niet meer optimaal op de zonnepanelen schijnen.

Gemeentelijk standpunt

Het perceel van indienen ligt op meer dan 125 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, ligt het perceel van indienen te ver weg om in de schaduw van de geplande woontoren te komen liggen. Mocht er desondanks toch sprake zijn van enige schaduwwerking dan zal het perceel van indienen in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben. De afname van zonlicht op het perceel (en zonnepanelen) van indienen is daardoor slechts zeer marginaal.

B. Aantasting privacy

De woontoren zal de privacy van indiener aantasten (door zicht vanuit de toren op het perceel van indiener).

Gemeentelijk standpunt

Vanaf de bovenste etages van de woontoren kan er enig zicht zijn op de achtertuin van indiener, maar gezien de relatief grote afstand (meer dan 125 meter) zal van aantasting van de privacy nauwelijks sprake zijn. Gezien de ligging van de woning van indiener is zicht in de woning van indiener niet mogelijk.

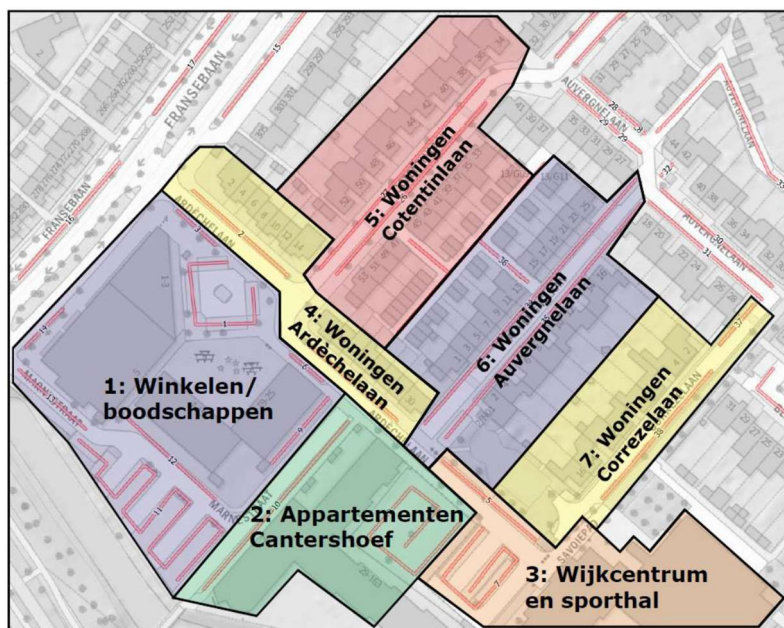
Hierbij moet worden opgemerkt dat de bomen aan in de groenstrook langs de Ardechelaan het zicht vanuit de geplande woontoren op het perceel van indiener (grotendeels) wegnemen.

C. Verkeers- en parkeerproblemen

Met de komst van de geplande woontoren zal er veel verkeer in de wijk komen, wat leidt tot verkeers- en parkeerproblemen.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement 50 - 75

m², sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement 50 - 75 m², sociale huur, restgebied) = 8.

- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van ± 60 m², middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: 40 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van ± 70 m², middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: 32 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 32 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook

worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

D. Waardedaling woning

Indiener verwacht door het bovenstaande dat zijn woning in waarde zal dalen en vraagt of hij daar voor gecompenseerd wordt.

Gemeentelijk standpunt

Als indiener van mening is dat zijn onroerend goed als gevolg van de voorgenomen plannen in waarde daalt, dan kan hij na vergunningverlening een aanvraag om nadeelcompensatie (voorheen

planschadevergoeding) indienen. Er zal dan een onderzoek naar de waardedaling plaatsvinden door een onafhankelijke deskundige en als dan blijkt dat indiener onevenredig veel schade lijdt (meer dan het normaal maatschappelijk risico) dan krijgt hij deze schade vergoed, voor zo ver dit het maatschappelijk risico te boven gaat.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.9 Bewoner 9

A. Niet goed geïnformeerd

Indiener wist dat er bouwplannen waren, maar doordat de plannen steeds veranderd werden, was niet duidelijk wat er precies ging komen. Indiener vindt het jammer dat hij niet beter is geïnformeerd over de plannen.

Gemeentelijk standpunt

Hoe de uiteindelijke situatie precies zal worden is ook nu niet aan te geven. Een bestemmingsplan regelt alleen de gebruiksfuncties en de maximaal toegestane bouwvolumes, maar geen gevelindelingen en dergelijke. Het eindbeeld wordt uiteindelijk bepaald door de hierna te verlenen omgevingsvergunning. Er zijn impressietekeningen van de plannen te zien op de website [Over Hartje Barrier – Hartje Barrier \(hartje-barrier.nl\)](http://OverHartjeBarrier-HartjeBarrier(hartje-barrier.nl)).

B. Aantasting privacy

De woontoren zal de privacy van indiener aantasten (door zicht vanuit de toren op het perceel van indiener).

Gemeentelijk standpunt

Vanaf de bovenste etages van de woontoren kan er enig zicht zijn op de achtertuin van indiener, maar gezien de relatief grote afstand (meer dan 100 meter) zal van aantasting van de privacy nauwelijks sprake zijn. Gezien de ligging van de woning van indiener is zicht in de woning van indiener niet mogelijk.

C. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal zonlicht van het perceel van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

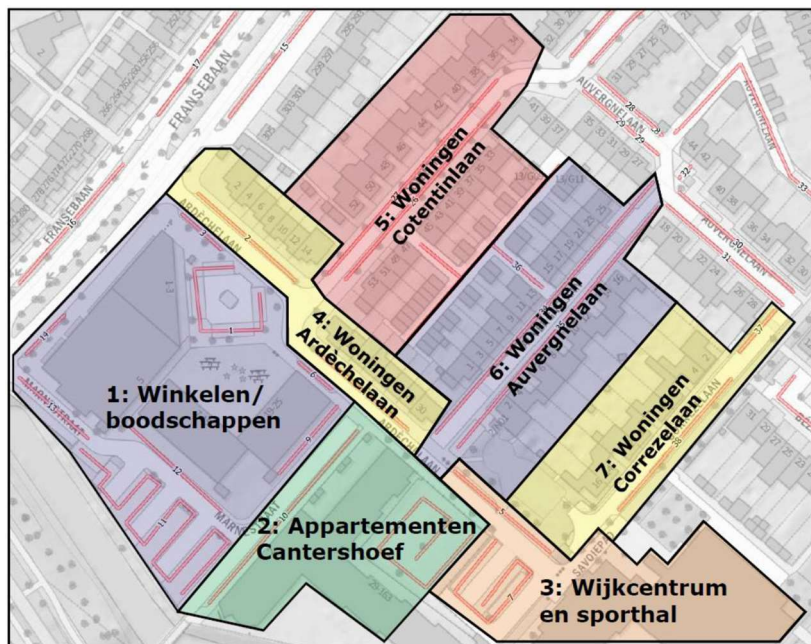
Het perceel van indiener ligt op meer dan 100 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, ligt het perceel van indiener te ver weg om in de schaduw van de geplande woontoren te komen liggen. Mocht er desondanks toch sprake zijn van enige schaduwwerking dan zal het perceel van indiener in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben. De afname van zonlicht op het perceel (en zonnepanelen) van indiener is daardoor slechts zeer marginaal.

D. Parkeeroverlast

Gevreesd wordt dat er door de geplande ontwikkelingen veel parkeerhinder zal ontstaan, ook bij indiener in de straat.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement 50 - 75

m², sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement 50 - 75 m², sociale huur, restgebied) = 8.

- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van ± 60 m², middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: 40 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van ± 70 m², middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: 32 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 32 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook

worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal zonlicht van het perceel van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

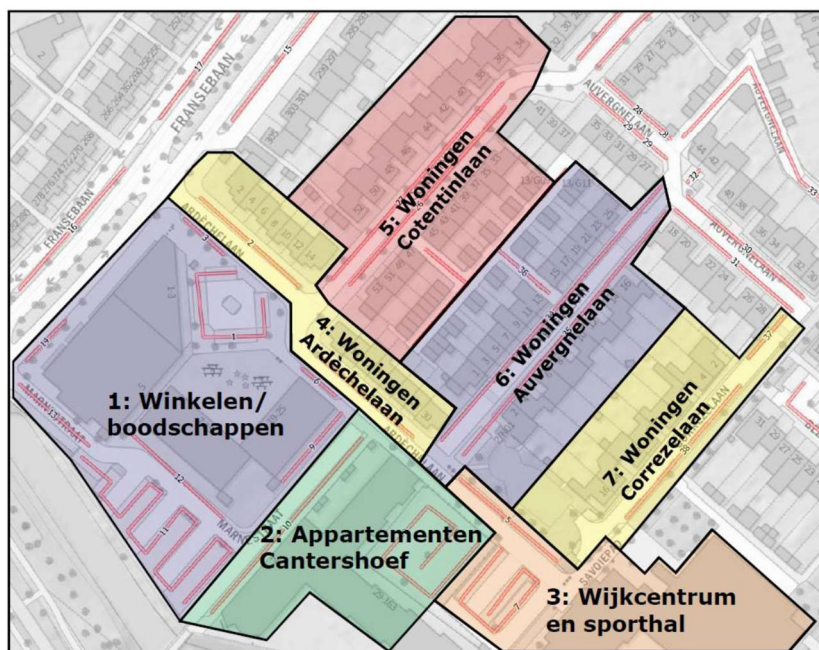
Het perceel van indiener ligt op meer dan 120 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, ligt het perceel van indiener te ver weg om in de schaduw van de geplande woontoren te komen liggen. Mocht er desondanks toch sprake zijn van enige schaduwwerking dan zal het perceel van indiener in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben. De afname van zonlicht op het perceel van indiener is daardoor slechts zeer marginaal.

B. Parkeeroverlast

Gevreesd wordt dat er door de geplande ontwikkelingen veel parkeeroverlast zal ontstaan, ook bij indiener in de straat.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement 50 - 75

m², sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement 50 - 75 m², sociale huur, restgebied) = 8.

- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van ± 60 m², middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: 40 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van ± 70 m², middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: 32 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 32 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook

worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

C. Overlast hangjeugd

Een discount supermarkt zal veel hangjeugd trekken welke overlast zal veroorzaken in de directe buurt en het aangrenzende park.

Gemeentelijk standpunt

Of een bepaalde plek een hangplek voor jongeren wordt is moeilijk te voorspellen, maar gezien de huidige situatie (veel "achterkantsituaties" voor parkeren, vuilcontainers en laden en lossen) is het niet ondenkbaar

dat er een hangplek voor de jeugd ontstaat. In de nieuwe situatie worden een aantal achterkantsituaties weggenomen en zal er door de geplande woontoren veel meer zicht zijn op alle plaatsen binnen het plangebied. De kans dat jongeren daar dan willen gaan “rondhangen” is daarmee veel kleiner dan bij de situatie zoals die nu is.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.11 Bewoner 11

A. Het plan is gedateerd

Het plan noemt de periode 2020 – 2021, terwijl het nu 2023 is.

Gemeentelijk standpunt

Waar indiener de genoemde periode vandaan haalt is onduidelijk. De planvorming is al voor 2019 begonnen en wellicht was het toen de bedoeling om in 2020 - 2021 het bestemmingsplan in procedure te brengen. Bepalend zijn echter de momenten van vaststelling en inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn een aantal onderzoeken, welke als bijlage bij de toelichting zijn gevoegd, ge-update. Ook de toelichting zelf is ge-update.

B. Geofysisch onderzoek

Het geofysisch onderzoek is volgens indiener onvolledig.

Gemeentelijk standpunt

Indiener volstaat met de opmerking dat het geofysisch onderzoek onvolledig is, maar geeft niet aan wat er niet zou kloppen. Hierdoor is het niet mogelijk om er nader op in te gaan. Mocht indiener het archeologisch onderzoek bedoelen dan wordt opgemerkt dat in het bestemmingsplan twee dubbelbestemmingen “Waarde – archeologie” zijn opgenomen en voor een deel van het plangebied middels onderzoek aangetoond dient te worden dat er geen archeologische waarden worden aangetast.

C. Verkeersdruk

Met een toename van meer dan 600 autobewegingen per dag, vreest indiener voor een congestie in de Ardechelaan.

Gemeentelijk standpunt

Het aantal autobewegingen zal per dag verschillen: op zaterdagen zal het drukker zijn dan op doordeweekse dagen. Daarbij zullen de autobewegingen niet allemaal op hetzelfde moment plaatsvinden, maar verdeeld over de dag. Als we uitgaan van nauwelijks autobewegingen in de nachtelijke uren (de winkel zijn dan gesloten en de meeste omwonenden liggen dan op bed) en de 600 bewegingen per dag delen door 16 uur, dan zal het gaan om 38 autobewegingen per uur. Dit is gemiddeld een auto per anderhalve minuut extra. Dit is een dermate lage intensiteit dat dit niet tot allerlei congesties kan leiden. Op piekmomenten zoals de zaterdagmiddag kan het merkbaar drukker zijn dan op de rustige momenten, maar grote verkeersopstoppingen zijn reëel.

D. Parkeerdruk

Indiener geeft aan dat er al een bestaand parkeerprobleem is in de straten rondom het plangebied. Dat zal door onderhavige plan toenemen, omdat er gerekend wordt met een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning, terwijl dit volgens indiener 1,7 zou moeten zijn. Daarbij is het uitgevoerde parkeeronderzoek uitgevoerd in Coronatijd op luwe tijden, waardoor het niet overeenkomt met de huidige situatie. Tenslotte gaat indiener er vanuit dat het parkeren op het parkeerdek alleen voor de bewoners van de te bouwen woontoren is en enkel tegen betaling, waardoor veel van deze bewoners er voor zullen kiezen om gratis in de wijk te parkeren, waardoor er nog meer parkeerproblemen ontstaan.

Gemeentelijk standpunt

Het bedoelde parkeeronderzoek was inderdaad uitgevoerd tijdens de Coronapandemie en zal niet geheel representatief zijn voor de situatie zoals die nu is. Er is daarom in het najaar van 2023 opnieuw onderzoek gedaan naar de parkeerdruk (bijlage 3 bij de toelichting) en gebleken is dat er op de piekmomenten (zaterdagmiddag) sprake is van een hoge parkeerdruk, maar dat er in de directe omgeving nog vrije parkeerplaatsen te vinden zijn. Van parkeerproblemen is derhalve niet gebleken. In de nieuwe situatie zullen er meer parkeerplaatsen worden aangelegd. Hierbij worden er voor de bewoners van de nieuw te bouwen woontoren parkeerplaatsen aangelegd op een afgesloten parkeerdek,

zodat dit bewonersparkeren niet ten koste gaat van de parkeercapaciteit voor het winkelend publiek (en vice versa).

E. Woontoren is te hoog

De woontoren is te hoog, omdat deze een obstakel vormt bij calamiteiten in het luchtverkeer.

Gemeentelijk standpunt

Voor Vliegbasis Eindhoven is een luchthavenbesluit vastgesteld, waarin regels zijn opgenomen over de maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten (zie paragraaf 3.2.6 van de toelichting van het bestemmingsplan). De woontoren, met een maximale bouwhoogte van 45 meter, is niet in strijd met het luchthavenbesluit en vormt dus geen gevaar voor het vliegverkeer.

F. Aantasting uitzicht

Indiener geeft aan nu vrij uitzicht te hebben op de groene long in de wijk, maar straks moet aankijken tegen de blinde muur van de nieuwe supermarkt.

Gemeentelijk standpunt

Indiener heeft nu zicht op de achterkant van de huidige winkels en woningen en op een parkeerplaats, waarbij in de verte enkele bomen zichtbaar zijn. Na uitvoering van de voorgenomen plannen kijkt indiener niet meer uit op de rommelige achterkantsituaties, maar op een nieuw ontwikkelde voorkantsituatie. Dit is voor indiener een sterke verbetering, ook al is het beoordelen van een mooi uitzicht subjectief.

G. Planschade

De planschade wordt doorgeschoven naar de bouwer. Indiener vraagt zich af of dat legaal is en of er wel planschade wordt uitgekeerd als de bouwer failliet gaat. Indiener geeft aan een ton aan planschade te hebben en wil graag dat dit voor de start van de bouw aan hem wordt uitbetaald.

Gemeentelijk standpunt

Eventuele planschadeclaims worden met de initiatiefnemer gesloten anterieure overeenkomst inderdaad “doorgeschoven” naar de initiatiefnemer. Het is de initiatiefnemer die doorgaans geld verdient met dit soort ontwikkelingen en krijgt met het planschaderisico op deze manier zowel de lusten als de lasten. Zouden de planschadeclaims bij

de gemeente blijven liggen, dan draait de belastingbetaler op voor de kosten, terwijl de initiatiefnemer er met de winst vandoor gaat. Dat planschaderisico's middels een anterieure overeenkomst op de initiatiefnemer worden afgewenteld is overigens gebruikelijk in Nederland.

Op voorhand planschade (nu onder de Omgevingswet heet dit nadeelcompensatie) uitbetalen is niet mogelijk, omdat de hoogte van de planschade pas na het onherroepelijk worden van het schadeveroorzakende besluit kan worden vastgesteld. Mocht initiatiefnemer in de tussentijd failliet gaan, dan zal de gemeente de planschade uitkeren, ook al kan dit niet meer op initiatiefnemer verhaald worden (de kosten zijn dan voor de gemeente).

H. Renovatie

Indiener heeft liever dat lege winkels worden afgebroken en er meer parkeervoorzieningen worden aangelegd.

Gemeentelijk standpunt

Wat er met de leegstaande panden gebeurt, is in beginsel aan de eigenaar van de panden. Het afbreken van panden en het aanleggen van parkeerplaatsen is op basis van het bestemmingsplan toegestaan, maar de eigenaar kan hier niet toe worden gedwongen. Er zullen overigens ook meer parkeerplaatsen worden aangelegd.

Conclusie zienswijze

Mede naar aanleiding van deze zienswijze zijn een aantal onderzoeken van de toelichting van het bestemmingsplan ge-update. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan zelf.

2.12 Ondernemer 1

Bij brief van 30 januari 2024, ontvangen op 1 februari 2024, is deze zienswijze ingetrokken.

2.13 Bewoner 12

A. Afname lichtinval

De geplande winkels met parkeerdek en woontoren zullen zonlicht van het perceel van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

Uit de bezonningsstudie blijkt dat in het voor- en najaar er halverwege de middag schaduw van de op te richten bebouwing zal zijn op het perceel van indiener. In zoverre zal indiener minder zonlicht ontvangen. Dit is echter maar gedurende enkele uren per dag het geval, waardoor niet gesteld kan worden dat er sprake is van onevenredig veel nadeel.

B. Waardedaling woning

Door de bouwplannen zal de woning van indiener in waarde dalen.

Gemeentelijk standpunt

Indien indiener vindt dat er sprake is van planschade/nadeelcompensatie, dan kan hij een verzoek tot compensatie indienen. Een onafhankelijk adviseur zal dan beoordelen hoe hoog de schade is en, voor zo ver het schadebedrag uitkomt boven het maatschappelijk risico, zal dit aan indiener gecompenseerd worden.

C. Parkeerproblemen.

Indiener geeft aan dat de bewoners van de woontoren gebruik zullen gaan maken van de parkeerplaatsen die bestemd zijn voor het winkelend publiek, omdat er nu al een parkeerprobleem is. Hierdoor zullen de parkeerplaatsen die bestemd zijn voor de winkelende mensen snel vol raken, waardoor de winkelende mensen hun auto in de wijk zullen gaan parkeren. Bovendien zullen op de nieuw te vestigen supermarkt veel mensen afkomen, die vervolgens in de wijk zullen gaan parkeren.

Gemeentelijk standpunt

Voor de bewoners van de geplande woontoren zal een parkeerdek worden aangelegd op het dak van de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek is alleen toegankelijk voor de bewoners van de woontoren en zal worden afgesloten met een slagboom. Hierdoor hebben de bewoners de garantie op een vrije parkeerplaats en hoeven daardoor geen gebruik te maken van de parkeerplaatsen voor het winkelend publiek. In verband met de komst van onder andere een tweede

supermarkt worden er meer parkeerplaatsen aangelegd, zodat parkeerproblemen worden voorkomen.

D. Laden en lossen

Het laden en lossen is nu al een wekelijks probleem in de Ardechelaan: De straat is te smal om 2 tegenliggende auto's langs elkaar te laten rijden en met een vrachtwagen is het nog lastiger. Dit veroorzaakt opstoppen en aanrijdingen.

Gemeentelijk standpunt

Het vrachtverkeer zal via de Fransebaan aan komen rijden en zal dan maximaal 110 meter over de Ardechelaan moeten rijden om de geplande supermarkten te bereiken. Hoewel de Ardechelaan relatief smal is, is deze zeer overzichtelijk, zijn er voldoende uitwijkmogelijkheden voor tegenliggers en kan er niet hard worden gereden. Hierdoor is de kans op aanrijdingen zeer klein. Bij de gemeente staat de Ardechelaan niet bekend als een straat waar veel ongelukken gebeuren.

E. Hangjeugd

De nieuwe winkels zullen veel hangjeugd trekken welke overlast zal veroorzaken in de buurt

Gemeentelijk standpunt

Of een bepaalde plek een hangplek voor jongeren wordt is moeilijk te voorspellen, maar gezien de huidige situatie (veel "achterkantsituaties" voor parkeren, vuilcontainers en laden en lossen) is het niet ondenkbaar dat er een hangplek voor de jeugd ontstaat. In de nieuwe situatie worden een aantal achterkantsituaties weggenomen en zal er door de geplande woontoren veel meer zicht zijn op alle plaatsen binnen het plangebied. De kans dat jongeren daar dan willen gaan "rondhangen" is daarmee veel kleiner dan bij de situatie zoals die nu is.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.14 Bewoner 13

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal in het voorjaar en najaar veel licht wegnemen en de zon zal niet meer optimaal op de zonnepanelen schijnen.

Gemeentelijk standpunt

Uit de bezonningsstudie blijkt dat in het voor- en najaar er halverwege de middag schaduw van de op te richten bebouwing zal zijn op het perceel van indiener. In zoverre zal indiener minder zonlicht ontvangen. Dit is echter maar gedurende enkele uren per dag het geval, waardoor niet gesteld kan worden dat er sprake is van onevenredig veel hinder.

B. Aantasting privacy

De woontoren zal de privacy van indiener aantasten (door zicht vanuit de toren op het perceel van indiener).

Gemeentelijk standpunt

Vanaf de bovenste etages van de woontoren kan er enig zicht zijn op de achtertuin van indiener, maar gezien de relatief grote afstand (100 meter) zal van aantasting van de privacy nauwelijks sprake zijn. Gezien de ligging van de woning van indiener is zicht in de woning van indiener niet/nauwelijks mogelijk.

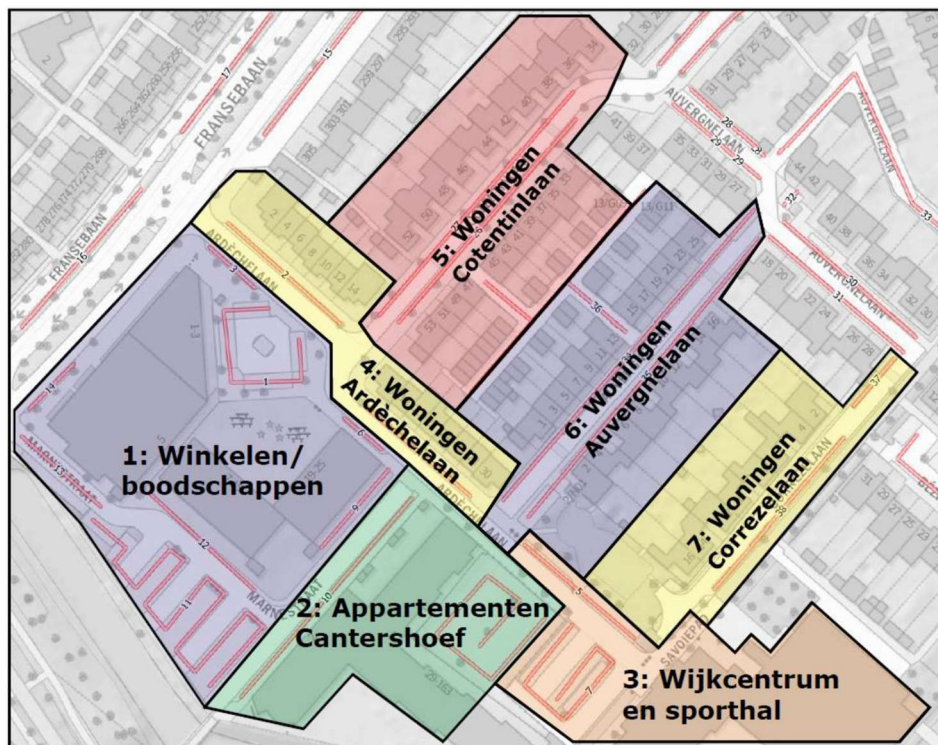
Hierbij moet worden opgemerkt dat de bomen aan in de groenstrook langs de Ardechelaan het zicht vanuit de geplande woontoren op het perceel van indiener (grotendeels) wegnemen.

C. Parkeeroverlast

Er wordt gevreesd dat er te weinig parkeerplaatsen zullen zijn voor de bezoekers van sporthal De mortel, de bewoners van de Cantershoef en de Corrézelaan. Zeker omdat er nu al vaak parkeerproblemen zijn.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0 \text{ per } 100 \text{ m}^2$) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4 \text{ per } 100 \text{ m}^2$). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende

plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 8.
- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: $32 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $32 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage

van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonduren op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5$

x 3,0 x 95%) = 115 parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van “Groen Licht Verkeersadviezen”, waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

D. Overlast hangjeugd

Een discount supermarkt zal veel hangjeugd trekken welke overlast zal veroorzaken in de buurt en het aangrenzende park.

Gemeentelijk standpunt

Of een bepaalde plek een hangplek voor jongeren wordt is moeilijk te voorspellen, maar gezien de huidige situatie (veel “achterkantsituaties” voor parkeren, vuilcontainers en laden en lossen) is het niet ondenkbaar dat er een hangplek voor de jeugd ontstaat. In de nieuwe situatie worden een aantal achterkantsituaties weggenomen en zal er door de geplande woontoren veel meer zicht zijn op alle plaatsen binnen het plangebied. De kans dat jongeren daar dan willen gaan “rondhangen” is daarmee veel kleiner dan bij de situatie zoals die nu is.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.15 Bewoner 14

A. Strijd met artikel 4.6.2 van het bestemmingsplan

In de toelichting van het bestemmingsplan onder 4.6.2 staat dat de nieuwe woningen en winkels gasloos worden gebouwd. Indiener heeft echter begrepen dat er gasaansluitingen voor de horecagelegenheden worden gerealiseerd, wat in strijd is met het bestemmingsplan.

Gemeentelijk standpunt

Indiener bedoelt paragraaf 4.6.2 van de toelichting. Vanuit de gemeente wordt het aanleggen van gasaansluitingen niet gefaciliteerd en is niet

bekend dat er gasaansluitingen komen. Overigens regelt het bestemmingsplan zelf niets over gasaansluitingen.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.16 Bewoner 15

A. Afname zonlicht

De geplande woontoren zal het zonlicht uit de achtertuin van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

Het perceel van indiener ligt op ruim 110 meter afstand en noordoostelijk ten opzichte van de geplande woontoren. Gezien de bezonningsstudie, afstand en ligging, zal het perceel van indiener in het voor- en najaar pas na 16.30 uur iets schaduw van de woontoren kunnen hebben. De afname van zonlicht op het perceel (en zonnepanelen) van indiener is daardoor slechts zeer marginaal.

B. Aantasting privacy

De woontoren zal de privacy van indiener aantasten (door zicht vanuit de toren op het perceel van indiener).

Gemeentelijk standpunt

Vanaf de bovenste etages van de woontoren kan er enig zicht zijn op de achtertuin van indiener, maar gezien de relatief grote afstand (ruim 110 meter) zal van aantasting van de privacy nauwelijks sprake zijn. Gezien de ligging van de woning van indiener is zicht in de woning van indiener niet mogelijk.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de bomen aan in de groenstrook langs de Ardechelaan het zicht vanuit de geplande woontoren op het perceel van indiener (grotendeels) wegnemen.

C. De woontoren past niet in de omgeving

Indiener vindt de geplande woontoren niet passend in de omgeving.

Gemeentelijk standpunt

Diverse stedenbouwkundige studies zijn gedaan om het gewenste programma voor wonen, winkelen, parkeren en groen op een afgewogen wijze bij elkaar te brengen. Belangrijk is om een graduele aansluiting te krijgen die passend is bij zowel het grondgebonden wonen, alsook het hoge gestapelde gebouw van Cantershoef.

Gekozen is voor een trapsgewijze opbouw van bouwvolumes, die aansluit bij de omgeving. Aan de Ardèchelaan is het volume afgestemd op de woonstraten met laagbouw. Aan het winkelplein is ruimte voor een gebouwvolume dat aansluit bij Cantershoef. Het vergroot de levendigheid en sociale interactie met het plein. In het parkachtige gebied van de Groene Long is de meeste ruimte en openheid. Daar kan een hoogte accent worden geplaatst zonder hinderlijk te zijn voor het bestaande wonen. Het accent markeert bovendien het hart van de wijk. Zo ontstaan drie verschillende bouwhoogten in het plan. De (verhoogde) plint van de bebouwing wordt voornamelijk gebruikt voor winkels en toegangen naar de woningen. Op het tweede niveau komt een nieuw woongebouw van 4 bouwlagen. Door dit gebouw van een corridorontsluiting te voorzien worden de woningen intern ontsloten en ontstaat een alzijdig gebouw met louter voorkanten en veel 'ogen en oren'. Een gezamenlijke daktuin en een parkeerdek verbinden oud- en nieuw Cantershoef. Het hoogteaccent van de woontoren vormt het derde niveau. Door de lichte uitkraging en de insnoering van het bouwvolume wordt gespeeld met de rankheid en oriëntatie van het gebouw. De gebouwhoogten variëren daarmee tussen 6 meter tot 41 meter hoog.

Stedenbouwkundig zijn twee combinatie gebouwen te onderscheiden. De bestaande supermarkt (Jan Linders) wordt ter plaatse van de kassazone gekoppeld aan een overdekte passage en dagwinkels. Deze supermarkt is intern al recent aangepakt en opnieuw ingericht. Een nieuwe gevel voor het totale gebouw zorgt ook aan het exterieur voor een upgrade.

Het andere combinatiegebouw is gekoppeld aan het bestaand Cantershoef. Het gebouw bestaat uit een commerciële - c.q. gemengde plint met daarboven wonen. De nieuwbouw en bestaande bouw bieden een variatie aan wooneenheden met verschillende oriëntaties op de omgeving. Een fietsenberging in de plint wordt verbonden met Cantershoef. Het bestaand bergingenblok van Cantershoef blijft behouden.

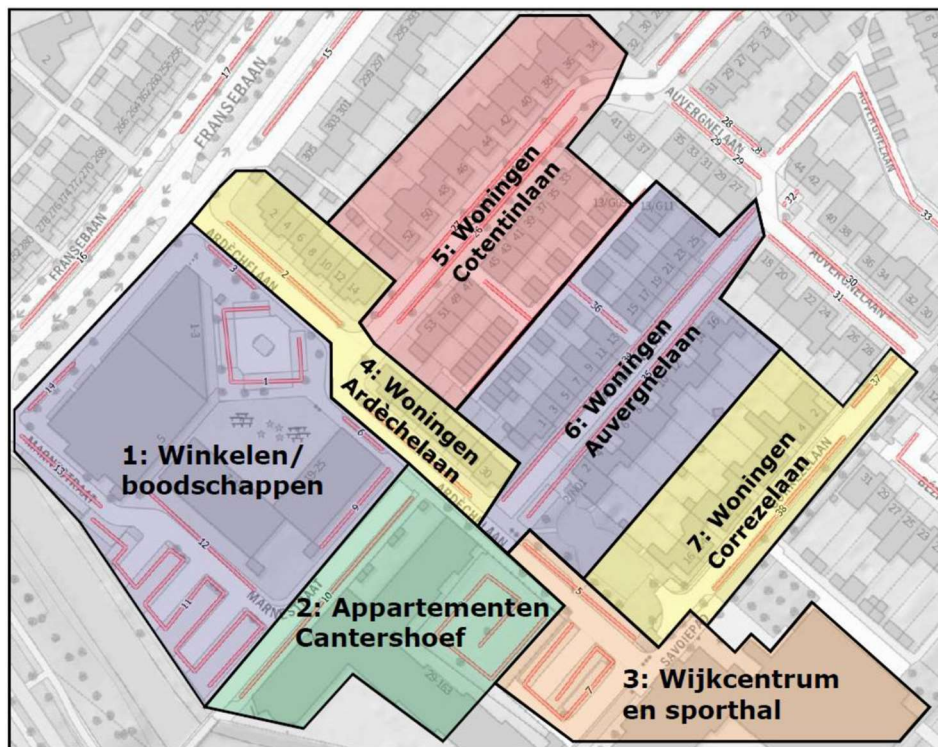
Geconcludeerd wordt dat de bedoelde woontoren een hoogteaccent en herkenningspunt vormt en passend op de bedoelde locatie is.

D. Parkeeroverlast

Gevreesd wordt dat er door de geplande ontwikkelingen veel parkeeroverlast zal ontstaan, ook bij indiener in de straat.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter

mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren. De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 8.
- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: $32 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $32 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78

parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

E. Overlast hangjeugd

Een discount supermarkt zal veel hangjeugd trekken welke overlast zal veroorzaken in de directe buurt en het aangrenzende park.

Gemeentelijk standpunt

Of een bepaalde plek een hangplek voor jongeren wordt is moeilijk te voorspellen, maar gezien de huidige situatie (veel "achterkantsituaties" voor parkeren, vuilcontainers en laden en lossen) is het niet ondenkbaar dat er een hangplek voor de jeugd ontstaat. In de nieuwe situatie worden een aantal achterkantsituaties weggenomen en zal er door de geplande woontoren veel meer zicht zijn op alle plaatsen binnen het plangebied. De kans dat jongeren daar dan willen gaan "rondhangen" is daarmee veel kleiner dan bij de situatie zoals die nu is.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.17 Bewoner 16

A. Afname zonlicht

De woontoren zal de privacy van indiener aantasten (door zicht vanuit de toren op het perceel van indiener).

Gemeentelijk standpunt

Vanaf de bovenste etages van de woontoren kan er enig zicht zijn op de achtertuin van indiener, maar gezien de relatief grote afstand (ruim 100 meter) zal van aantasting van de privacy nauwelijks sprake zijn. Gezien de ligging van de woning van indiener is zicht in de woning van indiener niet mogelijk.

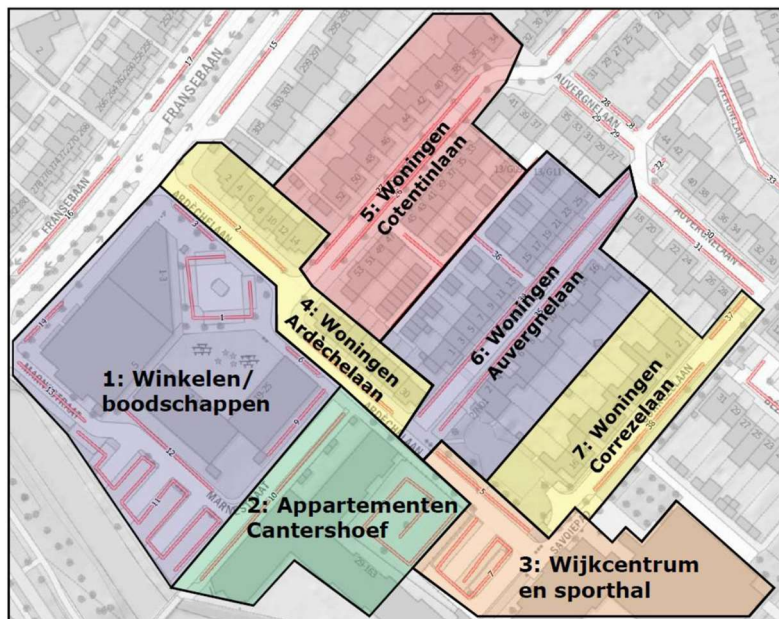
Hierbij moet worden opgemerkt dat de bomen aan in de groenstrook langs de Ardechelaan het zicht vanuit de geplande woontoren op het perceel van indiener (grotendeels) wegnemen.

B. Grotere (verkeers)drukke

Met de grote woontoren en de uitbreiding van het aantal winkels, wordt gevreesd voor meer drukke in de straat.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0$ per 100 m^2) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4$ per 100 m^2). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement 50 - 75

m², sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement 50 - 75 m², sociale huur, restgebied) = 8.

- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van ± 60 m², middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: 40 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: 40 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van ± 70 m², middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: 32 x 0,6 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: 32 x 0,2 (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoeve en de parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook

worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

C. De woontoren past niet in de omgeving

Indiener vindt de geplande woontoren niet passend in de omgeving.

Gemeentelijk standpunt

Diverse stedenbouwkundige studies zijn gedaan om het gewenste programma voor wonen, winkelen, parkeren en groen op een afgewogen wijze bij elkaar te brengen. Belangrijk is om een graduele

aansluiting te krijgen die passend is bij zowel het grondgebonden wonen, alsook het hoge gestapelde gebouw van Cantershoef.

Gekozen is voor een trapsgewijze opbouw van bouwvolumes, die aansluit bij de omgeving. Aan de Ardèchelaan is het volume afgestemd op de woonstraten met laagbouw. Aan het winkelplein is ruimte voor een gebouwvolume dat aansluit bij Cantershoef. Het vergroot de levendigheid en sociale interactie met het plein. In het parkachtige gebied van de Groene Long is de meeste ruimte en openheid. Daar kan een hoogte accent worden geplaatst zonder hinderlijk te zijn voor het bestaande wonen. Het accent markeert bovendien het hart van de wijk. Zo ontstaan drie verschillende bouwhoogten in het plan. De (verhoogde) plint van de bebouwing wordt voornamelijk gebruikt voor winkels en toegangen naar de woningen. Op het tweede niveau komt een nieuw woongebouw van 4 bouwlagen. Door dit gebouw van een corridorontsluiting te voorzien worden de woningen intern ontsloten en ontstaat een alzijdig gebouw met louter voorkanten en veel 'ogen en oren'. Een gezamenlijke daktuin en een parkeerdek verbinden oud- en nieuw Cantershoef. Het hoogteaccent van de woontoren vormt het derde niveau. Door de lichte uitkraging en de insnoering van het bouwvolume wordt gespeeld met de rankheid en oriëntatie van het gebouw. De gebouwhoogten variëren daarmee tussen 6 meter tot 41 meter hoog.

Stedenbouwkundig zijn twee combinatie gebouwen te onderscheiden. De bestaande supermarkt (Jan Linders) wordt ter plaatse van de kassazone gekoppeld aan een overdekte passage en dagwinkels. Deze supermarkt is intern al recent aangepakt en opnieuw ingericht. Een nieuwe gevel voor het totale gebouw zorgt ook aan het exterieur voor een upgrade.

Het andere combinatiegebouw is gekoppeld aan het bestaand Cantershoef. Het gebouw bestaat uit een commerciële - c.q. gemengde plint met daarboven wonen. De nieuwbouw en bestaande bouw bieden een variatie aan wooneenheden met verschillende oriëntaties op de omgeving. Een fietsenberging in de plint wordt verbonden met Cantershoef. Het bestaand bergingenblok van Cantershoef blijft behouden.

Geconcludeerd wordt dat de bedoelde woontoren een hoogteaccent en herkenningspunt vormt en passend op de bedoelde locatie is.

D. Overlast hangjeugd

Een discount supermarkt zal veel hangjeugd trekken welke overlast zal veroorzaken in de buurt en het aangrenzende park.

Gemeentelijk standpunt

Of een bepaalde plek een hangplek voor jongeren wordt is moeilijk te voorspellen, maar gezien de huidige situatie (veel “achterkantsituaties” voor parkeren, vuilcontainers en laden en lossen) is het niet ondenkbaar dat er een hangplek voor de jeugd ontstaat. In de nieuwe situatie worden een aantal achterkantsituaties weggenomen en zal er door de geplande woontoren veel meer zicht zijn op alle plaatsen binnen het plangebied. De kans dat jongeren daar dan willen gaan “rondhangen” is daarmee veel kleiner dan bij de situatie zoals die nu is.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.18 Belangengroep 1

A. Geen onderzoek naar actuele vraag

Er wordt als argument voor deze ontwikkeling aangevoerd dat winkelconcept, beeldkwaliteit en uitstraling gedateerd zijn en niet meer passen bij de actuele vraag. Uit het plan en de bijlagen blijkt echter niet wat de actuele vraag wel is en wie de actuele vraag stelt. Voor de uitbreiding van de Cantershoef wordt niet uitgelegd wat de toekomstbestendigheid betekent. Het aantal woningen dat wordt toegevoegd, wordt ook niet verklaard en dus lijkt het aantal arbitrair. De argumenten om tot planwijziging te komen, lijken vanuit de promotiesite gekopieerd te zijn.

Gemeentelijk standpunt

Het is correct dat het winkelconcept, beeldkwaliteit en uitstraling gedateerd zijn en passen niet meer bij de actuele vraag. De rommelige en inefficiënte stedenbouwkundige samenstelling maken het gebied tot een sociaal onveilige en weinig gastvrije plek. Er is veel verharding en weinig groen(beleving). Achterkanten voor parkeren, vuilcontainers, laden en lossen staan in schril contrast met de verblijfswaarden van de Groene Long.

Het winkelcentrum is door het bovenstaande toe aan een revitalisering/modernisering, zodat het weer past bij de vraag/eisen van de deze tijd. Daarbij wordt het gebied heringericht met een toevoeging en gevarieerdheid van extra woning- en winkelaanbod en vergroening en kwaliteitsverbetering van het openbare gebied.

Het aantal toe te voegen is bepaald door het beschikbare grondoppervlak te vermenigvuldigen met de maximaal toegestane bouwhoogte (45 meter) en dit te delen door de grootte van de gewenste woningen. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de technische eisen en ruimte voor trappen, gangen e.d. Hieruit blijkt het mogelijk om het volgende woonprogramma bestaande uit in totaal 112 woningen te realiseren:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur.
- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog.

B. Integrale aanpak

De marktpartijen komen samen tot de volgende conclusie: Op wijk- en buurniveau is aldus behoefte aan een integrale aanpak om te komen tot een nieuw en levendig hart voor de Achtse Barrier. Echter, bij een integrale aanpak voor een nieuw en levendig hart voor de Achtse Barrier moeten volgens indiener ook wijkaccommodatie De Mortel en de sporthal worden betrokken.

Gemeentelijk standpunt

De wijkaccommodatie en de sporthal hebben een andere eigenaar en een eigen (economische) levensduur en zijn daarom niet bij de ontwikkeling betrokken. De voorliggende ontwikkeling heeft daardoor alleen betrekking op het winkelgebied, waarbij er ook woningen worden toegevoegd.

C. Komst tweede supermarkt

De komst van een tweede supermarkt wekt verbazing, want in de Detailhandelsnota Gemeente Eindhoven "Wie kiest wordt gekozen" wordt melding gemaakt van een bovengemiddeld aanbod in de dagelijkse artikelensector in Woensel-Noord. En ook dat vanuit de verzorgingsstructuur en leefbaarheidsoogpunt een buurtsteunpunt centraal in Acht gewenst is.

Gemeentelijk standpunt

Het winkelcentrum Achtse Barrier is een bestaand wijkwinkelcentrum in het noorden van de gemeente Eindhoven.

De raad van de gemeente Eindhoven heeft 15 december 2015 "Wie kiest, wordt gekozen - Detailhandelsnota Gemeente Eindhoven" vastgesteld. Deze nota is bedoeld om duidelijkheid te bieden aan

partijen die actief zijn in de Eindhovense detailhandel en /of die dit willen worden. We kiezen voor de bestaande verzorgingsstructuur en streven er dus naar om deze zoveel mogelijk te versterken.

De locatie Ardèchelaan behoort tot een in de gemeentelijke detailhandelsnota aangewezen winkellocatie, heeft echter een matig perspectief en dient zich idealiter te versterken. De detailhandelsnota zegt hierover: *“In het noordwesten van Woensel-Noord zouden in een blanco situatie de 2 centra in de Achtste Barrier worden samengevoegd tot één compleet wijkcentrum op een centrale plek in dit verzorgingsgebied. De stedenbouwkundige opzet van Achtse Barrier met een groen hart, biedt hiertoe echter geen voor de hand liggende mogelijkheden. Er zijn al tijden (zachte) plannen voor de ontwikkeling van de Ardèchelaan waar ook ruimtelijk mogelijkheden zijn (in tegenstelling tot het Biarritzplein). In dit geval streven we naar een versterking van Ardèchelaan tot wijkcentrum (klein). Dit zou bij voorkeur in combinatie met een herpositionering van het Biarritzplein moeten gaan. Qua ontwikkelingsrichting zou dan b.v. relocatie van de ondernemers naar Ardechelaan of andere centra met voldoende perspectief het streven zijn.”*.

De plannen waarvoor nu het bestemmingsplan voorligt, gaan o.a. uit van sloop van bestaande winkelmeters met herschikking van de bestaande aanbieders, optimalisering van de openbare ruimte en toevoeging van een discountsupermarkt (naast de reeds gevestigde full service supermarkt). Dit versterkt de positie van deze winkellocatie in de verzorgingsstructuur van Eindhoven. In het kader van het lokale detailhandelsbeleid is dit dus een gewenste ontwikkeling.

D. Omissie parkeerbehoefte

In de berekeningen van de parkeerbehoefte is Wijkaccommodatie De Mortel niet meegenomen. De genoemde totale parkeerbehoefte is daarmee niet volledig. Volgens indiener zijn er 70 parkeerplaatsen meer nodig. Bovendien wordt ten aanzien van de deelauto's een fout gemaakt: in de gemeentelijke parkeernota wordt gesteld dat één deelauto 4 parkeerplaatsen vervangt. Dat betekent dat er per deelauto 3 parkeerplaatsen mogen komen te vervallen, en niet 4 omdat de deelauto zelf ook ergens moet staan.

Verder wordt aangegeven dat een eventueel parkeertekort moet worden opgelost door het kleine groene speelveldje aan de Ardèchelaan hiervoor te bestemmen. Dit druist helemaal in tegen de eigen vergroeningsgedachte van het bouwplan.

Gemeentelijk standpunt

Wijkaccomodatie De Mortel is inderdaad niet meegenomen in de parkeerberekeningen, omdat De Mortel niet binnen het plangebied valt. Blijkens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een bestaand parkeertekort, voor zo ver daar al sprake van is, niet met een nieuwe ontwikkeling te worden opgelost. Dit betekent dat bij de herontwikkeling van het winkelcentrum een eventueel parkeerprobleem bij De Mortel niet hoeft te worden meegenomen. Overigens zijn bij het parkeeronderzoek door “Groen Licht Verkeersadviezen” (zie bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan) de sporthal / wijkcentrum meegenomen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als ‘Almonte’ een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort aan parkeerplaatsen. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Voor de inzet van deelauto's binnen geldt dat een deelauto vier reguliere parkeerplaatsen vervangt. Dit betekent dat als er één deelauto wordt ingezet, de parkeernorm met vier parkeerplaatsen omlaag gaat. De deelauto zelf neemt één parkeerplaats in (de vijfde parkeerplaats), maar dat is al verrekend in de normering.

Het bedoelde groen aan de Ardechelaan valt buiten het plangebied en heeft geen betrekking op de voorliggende ontwikkeling.

E. Niet alles is ingetekend

De laad- en losplaatsen en de afvalcontainers zijn niet ingetekend. De geldautomaat en de brievenbus zijn niet langer aanwezig op het winkelplein. Het zijn echter wel zaken, die binnen het winkelcentrum zullen moeten worden gerealiseerd en die daarmee parkeerplaatsen kosten.

Gemeentelijk standpunt

Een bestemmingsplan regelt de gebruiksfuncties en bouw mogelijkheden, maar regelt niet de feitelijke invulling. Binnen bijvoorbeeld de verkeersbestemming zijn parkeerplaatsen toegelaten, maar waar de parkeerplaatsen precies moeten komen regelt het bestemmingsplan niet.

F. Keuze woontoren niet toegelicht

De keuze voor een woontoren wordt niet toegelicht. Een woontoren is echter wel een duidelijke afwijking van het geldende wijkbeeld van vooral laagbouw met grondgebonden woningen en enkele gestapelde appartementsgebouwen.

Gemeentelijk standpunt

Diverse stedenbouwkundige studies zijn gedaan om het gewenste programma voor wonen, winkelen, parkeren en groen op een afgewogen wijze bij elkaar te brengen. Belangrijk is om een graduele aansluiting te krijgen die passend is bij zowel het grondgebonden wonen, alsook het hoge gestapelde gebouw van Cantershoeef.

Gekozen is voor een trapsgewijze opbouw van bouwvolumes, die aansluit bij de omgeving. Aan de Ardèchelaan is het volume afgestemd op de woonstraten met laagbouw. Aan het winkelplein is ruimte voor een gebouwvolume dat aansluit bij Cantershoeef. Het vergroot de levendigheid en sociale interactie met het plein. In het parkachtige gebied van de Groene Long is de meeste ruimte en openheid. Daar kan een hoogte accent worden geplaatst zonder hinderlijk te zijn voor het bestaande wonen. Het accent markeert bovendien het hart van de wijk. Zo ontstaan drie verschillende bouwhoogten in het plan. De (verhoogde) plint van de bebouwing wordt voornamelijk gebruikt voor winkels en toegangen naar de woningen. Op het tweede niveau komt een nieuw woongebouw van 4 bouwlagen. Door dit gebouw van een corridorontsluiting te voorzien worden de woningen intern ontsloten en ontstaat een alzijdig gebouw met louter voorkanten en veel 'ogen en oren'. Een gezamenlijke daktuin en een parkeerdek verbinden oud- en nieuw Cantershoeef. Het hoogteaccent van de woontoren vormt het derde niveau. Door de lichte uitkraging en de insnoering van het bouwvolume wordt gespeeld met de rankheid en oriëntatie van het gebouw. De gebouwhoogten variëren daarmee tussen 6 meter tot 41 meter hoog.

Stedenbouwkundig zijn twee combinatie gebouwen te onderscheiden. De bestaande supermarkt (Jan Linders) wordt ter plaatse van de kassazone gekoppeld aan een overdekte passage en dagwinkels. Deze supermarkt is intern al recent aangepakt en opnieuw ingericht. Een nieuwe gevel voor het totale gebouw zorgt ook aan het exterieur voor een upgrade.

Het andere combinatiegebouw is gekoppeld aan het bestaand Cantershoeef. Het gebouw bestaat uit een commerciële - c.q. gemengde plint met daarboven wonen. De nieuwbouw en bestaande bouw bieden een variatie aan wooneenheden met verschillende oriëntaties op de omgeving. Een fietsenberging in de plint wordt verbonden met

Cantershoef. Het bestaand bergingenblok van Cantershoef blijft behouden.

Geconcludeerd wordt dat de bedoelde woontoren een hoogteaccent en herkenningspunt vormt en passend op de bedoelde locatie is.

- G. De parkeerplaatsen op het winkelvein zijn anders gesitueerd dan in de presentatietekeningen die eerder zijn gedeeld. Op deze variant lijkt geen plaats ingeruimd te zijn voor groenvoorzieningen.

Gemeentelijk standpunt

Waar indiener de bedoelde tekening (bijlage 2 van de zienswijze) vandaan heeft is niet duidelijk, maar die tekening geeft niet het eindbeeld weer. De juiste tekening is de tekening die in bijlage 3 van de zienswijze staat.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.19 Bewoner 17

- A. Ontwerpbestemmingsplan is slecht onderbouwd
Volgens indiener ontbreken er afbeeldingen in de toelichting, de bijlagen zijn gedateerd en de parkeerbehoefte zou onjuist zijn berekend.

Gemeentelijk standpunt

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn een aantal onderzoeken ge-update en is ook de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. Er bleken ook enkele afbeeldingen uit de toelichting van het bestemmingsplan te zijn weggevallen: deze zijn alsnog toegevoegd. Van een slechte onderbouwing van het bestemmingsplan is echter niet gebleken.

- B. Sociaaleconomisch onderzoek ontbreekt
Er ontbreekt onderzoek naar de winkelbehoefte in Achtse Barrier.

Gemeentelijk standpunt

De belangrijkste uitbreiding van het winkelgebied wordt gevormd door de toevoeging van een tweede supermarkt (Lidl). Dit is weldegelijk nader onderzocht (zie bijlage 2 bij de toelichting). In dit onderzoek wordt onder andere aangegeven:

Het huidige supermarktaanbod binnen het verzorgingsgebied is zeer beperkt

- Het winkelcentrum Achtse Barrier heeft door de centrale ligging momenteel een functie voor de wijk Achtse Molen. Het verzorgingsgebied telt 15.565 inwoners.
- De gemiddelde huishoudensgrootte binnen het verzorgingsgebied is met 2,3 relatief groot voor Eindhovense begrippen. Verder valt op dat de leeftijdscategorie 45-65 jarigen is oververtegenwoordigd.
- In het verzorgingsgebied verdienen mensen relatief veel; het inkomen ligt 10,5% boven het Nederlands gemiddelde en 7,2% boven het gemiddelde in de gemeente Eindhoven.
- Binnen het verzorgingsgebied zijn slechts twee supermarkten gevestigd waarvan Albert Heijn (1.345 m² wvo) in 2023 de positie van Jan Linders heeft overgenomen binnen winkelcentrum Achtse Barrier. Jumbo heeft een vestiging aan het Biarritzplein (1.510 m² wvo) die naar verluidt goed functioneert. De winkel is eind 2019 gemoderniseerd, de bereikbaarheid en ontsluiting zijn ook van deze supermarkt matig en parkeren gebeurt op een parkeerdek.
- De ontwikkeling van een tweede supermarkt kan gemotiveerd worden op basis van de huidige supermarktdichtheid binnen het verzorgingsgebied, deze ligt met 0,18 m² wvo per inwoner ver onder het landelijk gemiddelde van 0,27 m² wvo per inwoner. Discounters (Aldi en Lidl) zijn helemaal niet gevestigd in het verzorgingsgebied.

C. Strijd met “Detailhandelsnota Gemeente Eindhoven”

Volgens indiener gaat het ontwerpbestemmingsplan voorbij aan de conclusies van “Detailhandelsnota Gemeente Eindhoven”.

Gemeentelijk standpunt

Het winkelcentrum Achtse Barrier is een bestaand wijkwinkelcentrum in het noorden van de gemeente Eindhoven. De raad van de gemeente Eindhoven heeft 15 december 2015 “Wie kiest, wordt gekozen - Detailhandelsnota Gemeente Eindhoven” vastgesteld. Deze nota is bedoeld om duidelijkheid te bieden aan partijen die actief zijn in de Eindhovense detailhandel en /of die dit willen worden. We kiezen voor

de bestaande verzorgingsstructuur en streven er dus naar om deze zoveel mogelijk te versterken.

De locatie Ardèchelaan behoort tot een in de gemeentelijke detailhandelsnota aangewezen winkellocatie, heeft echter een matig perspectief en dient zich idealiter te versterken. De detailhandelsnota zegt hierover: *“In het noordwesten van Woensel-Noord zouden in een blanco situatie de 2 centra in de Achtste Barrier worden samengevoegd tot één compleet wijkcentrum op een centrale plek in dit verzorgingsgebied. De stedenbouwkundige opzet van Achtse Barrier met een groen hart, biedt hiertoe echter geen voor de hand liggende mogelijkheden. Er zijn al tijden (zachte) plannen voor de ontwikkeling van de Ardèchelaan waar ook ruimtelijk mogelijkheden zijn (in tegenstelling tot het Biarritzplein). In dit geval streven we naar een versterking van Ardèchelaan tot wijkcentrum (klein). Dit zou bij voorkeur in combinatie met een herpositionering van het Biarritzplein moeten gaan. Qua ontwikkelingsrichting zou dan b.v. relocatie van de ondernemers naar Ardechelaan of andere centra met voldoende perspectief het streven zijn.”*.

De plannen waarvoor nu het bestemmingsplan voorligt, gaan o.a. uit van sloop van bestaande winkelmeters meterschikking van de bestaande aanbieders, optimalisering van de openbare ruimte en toevoeging van een discountsupermarkt (naast de reeds gevestigde full service supermarkt). Dit versterkt de positie van deze winkellocatie in de verzorgingsstructuur van Eindhoven. In het kader van het lokale detailhandelsbeleid is dit dus een gewenste ontwikkeling.

Conclusie zienswijze

Mede naar aanleiding van deze zienswijze zijn een aantal onderzoeken van de toelichting van het bestemmingsplan ge-update. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan zelf.

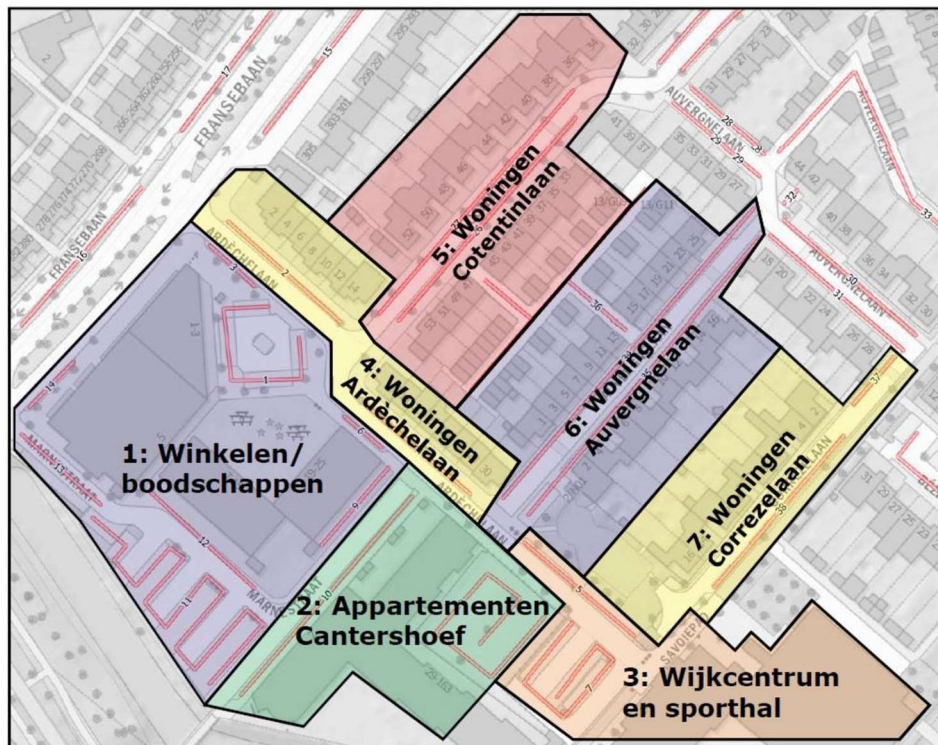
2.20 Bewoner 18

A. Verkeers- en parkeeroverlast

Als gevolg van de voorgestelde plannen vreest indiener voor verkeersoverlast in de wijk en een gebrek aan parkeerruimte.

Gemeentelijk standpunt

Er is in het najaar van 2023 door “Groen Licht Verkeersadviezen” onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rondom het voorliggende plangebied. In dit onderzoek is gewerkt met onderzoeksgebieden, waarbij een logische verdeling is gemaakt naar de functies in en om het plangebied met de bijbehorende parkeerplaatsen (zie onderstaande afbeelding).



Uit het parkeeronderzoek onder andere blijkt het volgende:

- De bewoners van de Cantershoef parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de Cantershoef. Omdat het een afgesloten terrein betreft, kunnen er geen derden parkeren waardoor er altijd voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners van de Cantershoef.
- Voor de sporthal en het wijkcentrum geldt dat er geen hogere parkeerdruk dan 76% is gemeten. Dit betekent dat er dus voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Het is echter mogelijk dat op piekmomenten de bezoekers van de sporthal of het wijkcentrum in de Corezzelaan of de Auvergnelaan parkeren.

De parkeernorm voor het wijkcentrum bedraagt 44 parkeerplaatsen ($1.100 \text{ m}^2 \times 4,0 \text{ per } 100 \text{ m}^2$) en voor de sporthal 42 parkeerplaatsen ($1.750 \times 2,4 \text{ per } 100 \text{ m}^2$). Doordat de piekmomenten van beide voorzieningen op doordeweekse avonden ligt, is dubbelgebruik dan niet

mogelijk. De parkeernorm komt daarbij uit op 86 parkeerplaatsen, terwijl er maar 41 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent een bestaand (theoretisch) tekort van 45 parkeerplaatsen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hoeft een nieuwe ontwikkeling een bestaand parkeerplaatsentekort niet op te lossen. Immers, zonder de nieuwe ontwikkeling blijft het tekort ook als zodanig bestaan en verandert er dus feitelijk niets. Het voorliggende plan voorziet niet in een wijziging van het wijkcentrum/sporthal of de bijbehorende parkeerplaatsen, waardoor er geen verslechtering van de situatie zal optreden.

In het parkeeronderzoek is er overigens voor gekozen om de sporthal / wijkcentrum mee te nemen in het onderzoek om zodoende de totale parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben. Het parkeeronderzoek toont aan dat in de huidige / bestaande situatie, zelfs als 'Almonte' een thuiswedstrijd speelt, er geen sprake is van een feitelijk tekort. Er wordt daarom geconcludeerd dat in de bestaande situatie er voldoende openbare parkeergelegenheid is.

Berekening aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van de Nota Parkeernormen 2024.

De 112 nieuwe appartementen: de bewoners van de nieuwe appartementen kunnen gaan parkeren op het parkeerdek op het dak van de nieuw te bouwen detailhandelszaken (het bruine vlak op bovenstaande afbeelding). Het nieuwe woonprogramma bestaat uit:

- 40 stuks woningtype S – tweekamer appartement van $\pm 50 \text{ m}^2$, sociale huur. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,5$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement $50 - 75 \text{ m}^2$, sociale huur, restgebied) = 8.
- 40 stuks woningtype M – tweekamer appartement van $\pm 60 \text{ m}^2$, middenhuur laag. Parkeernorm bewoners: $40 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 24. Parkeernorm bezoekers: $40 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 8.
- 32 stuks woningtype L – driekamer appartement van $\pm 70 \text{ m}^2$, middenhuur hoog. Parkeernorm bewoners: $32 \times 0,6$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 20. Parkeernorm bezoekers: $32 \times 0,2$ (appartement, huur vrije sector, restgebied) = 6.

Totaal: 86 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 64 nodig voor de bewoners en 22 voor bezoekers. Voor de bewoners en hun bezoekers zullen 78 parkeerplaatsen worden aangelegd op het parkeerdek op de nieuw te bouwen supermarkt. Dit parkeerdek zal worden afgesloten met een slagboom, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. De geplande ontmoetingsruimte is louter bedoeld voor de bewoners en bezoekers van de nieuw te bouwen appartementen en Cantershoef en de

parkeergeneratie van de ontmoetingsruimte is dus al opgenomen in de bovengenoemde berekening.

Hoewel de 86 normatieve parkeerplaatsen hoger ligt dan het aantal parkeerplaatsen dat zal worden aangelegd, is geen parkeerplaatsentekort te verwachten, omdat ook gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment voor het gehele plangebied is de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag gelden voor zowel bewoners als hun bezoekers een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor er dan $86 \times 60\% = 52$ parkeerplaatsen nodig zijn. Het drukste moment voor de bezetting van de parkeerplaatsen voor de woningen zijn de avonden op werkdagen: 90% bezetting bewoners en 80% bezetting bezoek. Dit leidt tot een parkeervraag van $64 \times 90\% = 58$ parkeerplaatsen + $22 \times 80\% = 18$, waardoor in totaal 76 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 78 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er dus voldoende aanbod is voor de vraag.

Het wijkwinkelcentrum: het winkelcentrum zal bestaan uit twee supermarkten, kleinere detailhandelwinkel, horeca en dienstverlening met een oppervlakte van maximaal 4.750 m². Gezien het programma en de omvang van het aantal vierkante meters, wordt dit beschouwd als een wijkwinkelcentrum. De parkeernorm bedraagt 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² aan bruto vloeroppervlak (wijkwinkelcentrum restgebied). Het aantal benodigde parkeerplaatsen is $47,5 \times 3,0 = 143$ parkeerplaatsen. Er zullen voor de detailhandels/wijkwinkelcentrumfuncties 139 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn openbare/vrij toegankelijke parkeerplaatsen, waarbij dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor moet ook worden gekeken naar de in het parkeerbeleid opgenomen aanwezigheidspercentages.

Supermarkten hebben op zaterdagmiddag een aanwezigheidspercentage van 100%. Op koopavonden (het op een na drukste moment) bedraagt het aanwezigheidspercentage 80%. Winkels anders dan supermarkten zijn niet bij de aanwezigheidspercentages genoemd, maar zullen met supermarkten gelijk worden gesteld. Er is maximaal 4.600 m² aan detailhandel toegelaten, wat leidt tot een parkeernorm van $46 \times 3,0 \times 100\% = 138$ parkeerplaatsen. De op een na zwaarste functie is horeca (voor de resterende 150 m²), met een aanwezigheidspercentage van 75% op zaterdagmiddag. Dit levert een parkeervraag van $1,5 \times 3 \times 75\% = 4$ parkeerplaatsen. De normatieve parkeervraag komt hierdoor op zaterdagmiddagen $138 + 4 = 142$ parkeerplaatsen.

Er worden 139 parkeerplaatsen aangelegd, waardoor er normatief 3 te weinig zijn. Direct grenzend aan het plangebied zijn aan de Ardechelaan (15 parkeerplaatsen) en de Franse Baan (26 parkeerplaatsen) 41 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden gebruikt door de bewoners van de nabij gelegen woningen. Op

zaterdagmiddag geldt voor bewoners een aanwezigheidspercentage van 60%, waardoor $41 \times 40\% = 16$ parkeerplaatsen vrij zullen zijn. Hier kan het normatieve tekort van 3 parkeerplaatsen mee worden ingevuld en is sprake van een sluitende parkeerbalans.

Als wordt gekeken naar het op een na drukste moment, koopavond, dan geldt voor de detailhandel een aanwezigheidspercentage van 80% en voor horeca 95%. De parkeervraag komt dan op $(46 \times 3,0 \times 80\%) + (1,5 \times 3,0 \times 95\%) = 115$ parkeerplaatsen. Met de 139 aan te leggen parkeerplaatsen wordt dan ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte. Ook uit het parkeeronderzoek/parkeertellingen van "Groen Licht Verkeersadviezen", waarbij de resultaten geëxtrapoleerd zijn naar de nieuwe situatie, blijkt dat er in de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zullen zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor zijn over het algemeen geen parkeerproblemen te verwachten, al kan op zaterdagmiddagen de parkeerdruk als hoog worden ervaren (net zoals in de huidige situatie).

B. Schaduw

De geplande woontoren zal zonlicht van het perceel van indiener wegnemen.

Gemeentelijk standpunt

Uit de bezonningsstudie blijkt dat in het voor- en najaar er halverwege de middag schaduw van de op te richten bebouwing zal zijn op het perceel van indiener. In zoverre zal indiener minder zonlicht ontvangen. Dit is echter maar gedurende enkele uren per dag het geval, waardoor niet gesteld kan worden dat er sprake is van onevenredig veel hinder.

C. Geluidsoverlast

Door de plannen met betrekking tot de winkels verwacht indiener geluidsoverlast te ondervinden.

Gemeentelijk standpunt

Ten behoeve van de voorgenomen plannen zijn er geluidsonderzoeken uitgevoerd (zie bijlagen bij de toelichting) en hieruit blijkt dat er niet onevenredig veel geluidsoverlast te verwachten is. Hoewel een van de geplande supermarkten tegenover de woning van indiener is gelegen, is het parkeerterrein voor de winkels verder van de woning van indiener af gelegen, waarbij de op te richten bebouwing het geluid van het parkeerterrein deels kan tegenhouden. Geluidsoverlast is nooit volledig uit te sluiten, al is het subjectief: wat de een ervaart als overlast vindt

een ander totaal niet hinderlijk. Van een onaanvaardbare geluidsoverlast zal blijkens de geluidsonderzoeken geen sprake zijn.

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.21 Bewoner 19

Deze zienswijze is identiek aan die van “Bewoner 18”. Voor de beantwoording wordt daarom naar de beantwoording van “Bewoner 18” verwezen.

2.22 Bewoner 20

A. Informatievoorziening onvoldoende

Indiener vindt dat de informatievoorziening over het plan onvoldoende is geweest. Zo is er geen informatieavond geweest waarbij bewoners uit de wijk uitleg hebben gekregen over de plannen.

Gemeentelijk standpunt

De omwonenden zijn in 2020 geïnformeerd middels nieuwsbrieven en de projectwebsite Hartje-Barrier.nl. Wegens de Coronapandemie en de bijbehorende maatregelen was het niet mogelijk om dit op een fysieke manier te organiseren. Er is daarom geen informatieavond georganiseerd, maar omwonenden konden wel digitaal participeren.

B. Aantasting uitzicht

Indiener geeft aan nu vrij uitzicht te hebben op de groene long in de wijk, maar straks moet aankijken tegen de blinde muur van de nieuwe supermarkt.

Gemeentelijk standpunt

Indiener heeft nu zicht op de achterkant van de huidige winkels en woningen en op een parkeerplaats, waarbij in de verte enkele bomen zichtbaar zijn. Of er na uitvoering van de bouwplannen sprake is van een beter of slechter uitzicht is subjectief.

C. Blinde muur

Het is voor indiener onduidelijk hoe hoog de blinde muur van de LIDL wordt en waar de LIDL wil gaan lossen.

Gemeentelijk standpunt

De exacte hoogte kan pas worden bepaald bij het beoordelen van de vergunningaanvraag. Het nu voorliggende bestemmingsplan laat een maximale hoogte toe van 6 meter.

Waar er precies geladen en gelost zal worden is nog niet bekend, want dit komt bij het vergunningtraject aan de orde.

- D. Indiener geeft aan straks vanuit zijn woning tegen de zijmuur van de LIDL aan te moeten kijken, waardoor zijn woning in waarde zal dalen. Hij wil daar compensatie voor.

Gemeentelijk standpunt

Als indiener van mening is dat zijn onroerend goed als gevolg van de voorgenomen plannen in waarde daalt, dan kan hij na vergunningverlening een aanvraag voor planschadevergoeding indienen. Er zal dan een onderzoek naar de waardedaling plaatsvinden door een onafhankelijke deskundige en als dan blijkt dat indiener onevenredig veel schade lijdt (meer dan het normaal maatschappelijk risico) dan krijgt hij deze schade vergoed, voor zo ver dit het maatschappelijk risico te boven gaat).

Conclusie zienswijze

De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.

2.23 Waterschap De Dommel

- A. Diverse wateraspecten zijn in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende uitgewerkt.

Gemeentelijk standpunt

Er heeft nader ambtelijke overleg en afstemming plaatsgevonden over de waterparagraaf tussen de gemeente Eindhoven en Waterschap De Dommel. Naar aanleiding hiervan is de waterparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan aangepast en is de dubbelbestemming

“Waterstaat – Waterbergingsgebied” in het bestemmingsplan opgenomen. Hiermee is de gehele zienswijze beantwoord.

Conclusie zienswijze

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de waterparagraaf (hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan) en tot wijziging van het bestemmingsplan met het opnemen van de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterbergingsgebied”.

Wijzigingen naar aanleiding van deze zienswijze aan het bestemmingsplan:

Regels

Ingevoegd artikel 8: Waterstaat – Waterbergingsgebied”.

Artikel 8 Waterstaat - Waterbergingsgebied

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor ‘Waterstaat - Waterbergingsgebied’ aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van het waterbergend vermogen van het Regionale waterbergingsgebied en Reservering waterbergingsgebied, met de daarbij behorende bouwwerken.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Toegestane bebouwing

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken worden gebouwd ten dienste van de waterberging.

8.2.2 Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. Voor het bouwen van gebouwen geldt een maximum bouwhoogte van 3 m.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 2 m.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 8.2.1 voor het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de op deze gronden liggende andere bestemming(en) mits het waterbergend vermogen van de gronden niet wordt aangetast. Alvorens burgemeester en wethouders beslissen op een daartoe strekkende omgevingsvergunning winnen zij advies in van het waterschap.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.4.1 Vergunningvereiste

Het is verboden om zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden), op of in de gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:

- c. het ophogen van gronden;
- d. het aanbrengen van kaden of het wijzigen daarvan.

8.4.2 Uitzonderingen

Het in lid 8.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk en werkzaamheden welke:

- e. het normale beheer of onderhoud betreffen;
- f. noodzakelijk zijn in verband met het op de bestemming gerichte beheer of gebruik van de grond;
- g. al legaal in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
- h. waarvoor ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is verleend.

8.4.3 Toelaatbaarheid

De in lid 8.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend als door die werken of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van het waterbergend vermogen van de gronden. Alvorens burgemeester en wethouders beslissen op een daartoe strekkende omgevingsvergunning wordt advies ingewonnen bij het waterschap.

Verbeelding:

- Dubbelbestemming "Waterstaat – Waterbergingsgebied" toegevoegd. Dit op verzoek van het waterschap, om de waterbergingsgebieden te beschermen.

3 Ambtshalve wijzigingen

Een aantal wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan worden ambtshalve doorgevoerd. Hieronder wordt ingegaan op deze wijzigingen en waarom de wijzigingen worden doorgevoerd.

Regels

Artikel 1 Begrippen

1. De volgende begrippen worden toegevoegd om de leesbaarheid van het plan te vergroten en verkeerde interpretaties te voorkomen:
 - **1.8 archeologisch onderzoek:** onderzoek verricht door een daartoe gecertificeerde instantie en werkend volgens de geldende versie van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA).
 - **1.9 archeologische verwachting:** de aan een gebied toegekende verwachting in verband met de kans op het voorkomen van archeologische relictten (resten uit het verleden).
 - **1.10 archeologische waarde:** de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende archeologische relictten (resten uit het verleden).
 - **1.14 behoud ex situ:** behoud van archeologische informatie door middel van een opgraving.
 - **1.15 behoud in situ:** behoud van archeologische resten op dezelfde plaats door planaanpassing (behoudsmaatregelen).
 - **1.28 cultuurhistorische waarde:** de aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat bouwwerk of gebied.
 - **1.40 inwoning:**
 - a. woonvorm, waarbij de volledig eigenaar/volledig eigenaren van de woning die gedurende de inwoning door hem/hen en eventueel zijn/hun gezin ten minste één jaar in ongewijzigde samenstelling (behoudens naar algemene maatstaven passende wijzigingen) wordt bewoond, in die woning één (of meerdere) kamer(s) in gebruik geeft/geven aan maximaal één persoon en maximaal twee minderjarige kinderen van die persoon;
 - b. woonvorm, waarbij de hoofdhuurder van de woning van een woningcorporatie die gedurende de inwoning door

hem en eventueel zijn gezin ten minste één jaar in ongewijzigde samenstelling (behoudens naar algemene maatstaven passende wijzigingen) wordt bewoond, in die woning één (of meer) kamer(s) in gebruik geeft aan maximaal één persoon en maximaal twee minderjarige kinderen van die persoon.

- **1.41 kamerbewoning:** woonvorm - niet zijnde inwoning in de zin van artikel [1.40](#) - waarbij sprake is van woonruimte die bestaat uit één of meer verblijfsruimten, die geen eigen afzonderlijke toegang heeft en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gedeelde wezenlijke voorzieningen (keuken, douche/bad en/of toilet) buiten die onzelfstandige woonruimte, met dien verstande dat hieronder niet wordt verstaan maatschappelijke voorzieningen in de vorm van beschermd en/of verzorgd wonen. De huisvesting van maximaal twee personen die geen gezamenlijk huishouden voeren wordt niet als kamerbewoning aangemerkt.
- **1.49 onzelfstandige woonruimte:** woonruimte (kamer) in een (deel van een) gebouw, die door de aard van de inrichting en het gebruik het privédomein van de bewoner is, die (mede) is aangewezen op het gebruik van gezamenlijke wezenlijke voorzieningen elders in dat (deel van het) gebouw.

De begrippen in het bestemmingsplan staan op alfabetische volgorde en zijn door de bovenstaande toevoegingen van begrippen zo nodig vernummerd.

2. De betekenis van het begrip “detailhandel” (1.24 in het ontwerpbestemmingsplan / 1.30 in het bestemmingsplan) wordt aangepast van “*het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop), verkopen en leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Onder detailhandel wordt ook begrepen internetwinkel/webwinkel en afhaalpunten. Onder detailhandel wordt in dit plangebied niet begrepen grootschalige detailhandel, volumineuze detailhandel, tuincentrum en supermarkt.*” naar “*het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop), verkopen en leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Onder detailhandel wordt ook begrepen internetwinkel/webwinkel en afhaalpunten. Onder detailhandel wordt in dit plangebied niet begrepen grootschalige detailhandel, volumineuze detailhandel en tuincentrum.*” Hierdoor vallen supermarkten ook onder het begrip detailhandel.

Artikel 3 Detailhandel

1. 3.1 sub b: "is uitsluitend toegestaan op de begane grond," is verwijderd (is al geregeld in sub p van het bestemmingsplan).
2. 3.1 sub n (van het bestemmingsplan) 4.400 m² veranderd naar 4.600 m².
3. 3.1: nummering is aangepast, zodat dit nu logisch is.
4. 3.2.1 sub c: ter verduidelijking is "%" toegevoegd.
5. 3.2.1 sub d: is ter verduidelijking veranderd van "*ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding 1' mag - met afwijking van de ter plaatse toegestane bouwhoogte - een overkapping al dan niet voorzien van zonnepanelen worden gebouwd ten behoeve van auto's met een maximale bouwhoogte van 3,5 meter, gerekend vanuit het peil van het dak.*" in "*ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' mag, in afwijking van de ter plaatse toegestane maximum bouwhoogte, een voor auto's bedoelde overkapping, al dan niet voorzien van zonnepanelen, worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3,5 meter gerekend vanaf het parkeerdek.*"
6. 3.2.3 aanhef: toegevoegd ter verduidelijking is "*, in afwijking van het bepaalde in 3.2.1,*".
7. 3.2.3. toegevoegd is sub a: "*gebouwen voor het opwekken van duurzame energie mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd;*"

Artikel 4 Verkeer – Verblijfsgebied (was artikel 5 is nu artikel 4):

1. 4.1: ter verduidelijking is de nummering aangepast.
2. De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied is verplaatst naar artikel 4.

Artikel 5 Wonen (was artikel 4 is nu artikel 5):

1. 5.1 sub b is in overleg met initiatiefnemer verwijderd: "*horeca is uitsluitend toegestaan op de begane grond, zoals genoemd in de 'Lijst van horeca-activiteiten' (bijlage 1) behorende tot de subcategorieën 1a, 1b en 2b,*".
2. 5.1 sub c is in overleg met initiatiefnemer verwijderd: "*dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instellingen;*".
3. 5.1 sub d is in overleg met initiatiefnemer verwijderd: "*maatschappelijke voorzieningen;*".
4. 5.1 onder "met dien verstande dat" sub e is verwijderd, omdat deze door de bovengenoemde verwijderingen geen betekenis meer heeft: "*de onder 4.1. b. tot en met e. genoemde functies uitsluitend zijn toegestaan op de begane grond met een gezamenlijk bruto vloeroppervlak niet meer dan 450 m² bvo;*".
5. 5.1 onder "met dien verstande dat" sub f is veranderd van "*de onder 4.1. f genoemde functie uitsluitend is toegestaan op de begane grond ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - ontmoetingsruimte', met een bruto vloeroppervlak*"

niet meer dan 475 m² bvo, waarbij het bijbehorende terras met een maximale oppervlakte van 150 m² bvo is toegestaan ter plaatse van de aanduiding “terras”; in “de onder 5.1. sub b genoemde functie uitsluitend is toegestaan op de begane grond ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van wonen - ontmoetingsruimte”, met een inpandig bruto vloeroppervlak van maximaal 475 m² bvo en een bijbehorend terras met een maximale oppervlakte van 150 m² bvo ter plaatse van de aanduiding “terras”;

6. 5.1: naar aanleiding van bovengenoemde verwijderingen is 5.1 vernummerd, zodat er een logische nummering is.
7. 5.2.3 aanhef: toegevoegd ter verduidelijking is “, in afwijking van het bepaalde in 5.2.1,”.
8. 5.2.3. toegevoegd is sub a: “gebouwen voor het opwekken van duurzame energie mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd;”.
9. De bestemming Wonen is verplaatst naar artikel 5.

Ingevoegd is artikel 6: Waarde – Archeologie 3

Dit ter bescherming van de archeologische waarden.

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor '[Waarde - Archeologie 3](#)' (terrein van archeologische waarde) aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Bouwverbod

Op de voor '[Waarde - Archeologie 3](#)' aangewezen gronden is het niet toegestaan om te bouwen, met uitzondering van:

- a. het bebouwen van gronden waarbij minder dan 50 m² van de grond wordt geroerd én;
- b. het bebouwen van gronden waarbij werkzaamheden plaatsvinden tot een maximum diepte van 0,3 m onder maaiveld.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in lid [6.2.1](#) voor het bouwen van gebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen, alsmede bouwwerken geen gebouwen zijnde, mits met een archeologisch onderzoek is vastgesteld dat met oprichting van het bouwwerk geen onevenredige verstoring plaatsvindt van de archeologische waarden. Als het oprichten van het bouwwerk waarvoor een afwijking wordt gevraagd, kan leiden tot onevenredige verstoring van

archeologische waarden, dan worden aan de afwijking de volgende regels verbonden:

1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden (behoud in situ), en/of;
2. de verplichting tot het doen van opgravingen (behoud ex situ).

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Vergunningvereiste

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden dieper dan 0,3 m onder maaiveld over een oppervlakte van 50 m² of meer, uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondwerkzaamheden, waartoe ook wordt gerekend het aanleggen van drainage, diepwoelen, mengen van grond, diepploegen en ontginnen;
- b. het verlagen of afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
- c. het graven, verbreden, verdiepen en dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- e. het rooien en vellen van diepwortelende beplantingen en bomen, waarbij de stobben worden verwijderd;
- f. het omzetten van gras- of akkerland in een teelt waarbij grond wordt afgevoerd, waartoe gerekend wordt boomteelt en graszodenteelt;
- g. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van voorwerpen in de grond;
- h. het aanbrengen van bovengrondse of ondergrondse transportleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- i. het uitvoeren van werkzaamheden ter verlaging van de grondwaterstand;
- j. het slopen van gebouwen en het verwijderen van funderingen waarbij grondroering plaatsvindt;
- k. het aanbrengen van verhardingen.

6.4.2 Uitzonderingen

Het in lid [6.4.1](#) vervatte verbod is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. van ondergeschikte betekenis zijn dan wel behoren tot het normale onderhoud;
- b. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
- d. benodigd zijn voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek zoals bedoeld in lid [6.3](#).

6.4.3 Toelaatbaarheid

De in lid [6.4.1](#) genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar indien door die werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten

gevolgen geen onevenredige aantasting van de archeologische waarden kan ontstaan, met dien verstande dat:

- a. indien het niet mogelijk is om de middels archeologisch vooronderzoek vastgestelde aanwezige archeologische waarden geheel of gedeeltelijk ter plekke te behouden, wordt aan de vergunning het voorschrift gebonden dat voorafgaand aan het uitvoeren van de werken en/of werkzaamheden een archeologische opgraving zal plaatsvinden;
- b. alvorens een vergunning wordt verleend, wordt advies ingewonnen bij de gemeentelijke adviseur archeologie.

Ingevoegd artikel 7: Waarde – Archeologie 4

Dit ter bescherming van de archeologische waarden.

7.1 Betemmingsomschrijving

De voor '[Waarde - Archeologie 4](#)' (hoge verwachting, historische kern) aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Bouwverbod

Op de voor 'Waarde - Archeologie 4' aangewezen gronden is het niet toegestaan om te bouwen, met uitzondering van:

- het bebouwen van gronden waarbij minder dan 100 m² van de grond wordt geroerd, én;
- het bebouwen van gronden waarbij werkzaamheden plaatsvinden tot een maximum diepte van 0,3 m onder maaiveld.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van het bepaalde in lid [7.2.1](#) voor het bouwen van gebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen, alsmede bouwwerken geen gebouwen zijnde, mits met een archeologisch onderzoek is vastgesteld dat met oprichting van het bouwwerk geen onevenredige verstoring plaatsvindt van de archeologische waarden. Als het oprichten van het bouwwerk waarvoor een afwijking wordt gevraagd, kan leiden tot onevenredige verstoring van archeologische waarden, dan worden aan de afwijking de volgende regels verbonden:

2. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden (behoud in situ), en/of;
3. de verplichting tot het doen van opgravingen (behoud ex situ).

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Vergunningvereiste

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden dieper dan 0,3 m onder maaiveld over een oppervlakte van 100 m² of meer, uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondwerkzaamheden, waartoe ook wordt gerekend het aanleggen van drainage, diepwoelen, mengen van grond, diepploegen en ontginnen;
- b. het verlagen of afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
- c. het graven, verbreden, verdiepen en dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- e. het rooien en vellen van diepwortelende beplantingen en bomen, waarbij de stobben worden verwijderd;
- f. het omzetten van gras- of akkerland in een teelt waarbij grond wordt afgevoerd, waartoe gerekend wordt boomteelt en graszodenteelt;
- g. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van voorwerpen in de grond;
- h. het aanbrengen van bovengrondse of ondergrondse transportleidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- i. het uitvoeren van werkzaamheden ter verlaging van de grondwaterstand;
- j. het slopen van gebouwen en het verwijderen van funderingen waarbij grondroering plaatsvindt;
- k. het aanbrengen van verhardingen.

7.4.2 Uitzonderingen

Het in lid [7.4.1](#) vervatte verbod is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. van ondergeschikte betekenis zijn dan wel behoren tot het normale onderhoud;
- b. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
- d. benodigd zijn voor het uitvoeren van een archeologisch onderzoek zoals bedoeld in lid [7.3](#).

7.4.3 Toelaatbaarheid

De in lid [7.4.1](#) genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar indien door die werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige aantasting van de archeologische waarden kan ontstaan, met dien verstande dat:

- a. indien het niet mogelijk is om de middels archeologisch vooronderzoek vastgestelde aanwezige archeologische waarden geheel of gedeeltelijk ter plekke te behouden, wordt aan de vergunning het voorschrift gebonden dat voorafgaand aan het uitvoeren van de werken en/of werkzaamheden een archeologische opgraving zal plaatsvinden.
- b. alvorens een vergunning wordt verleend, wordt advies ingewonnen bij de gemeentelijke adviseur archeologie.

Naar aanleiding van de invoeging van de beide bovengenoemde dubbelbestemmingen en de invoeging van de bestemming “Waterstaat – Waterbergingsgebied”, zijn de opvolgende regels in de hoofdstukken 3 en 4 vernummerd.

Artikel 12 Parkeren bij wijziging gebruiksfunctie:

Verwijderd is: “en opgenomen bij de planregels” (nu sub a).

Toegevoegd is sub b: “als de onder a. genoemde beleidsregelingen worden gewijzigd, wordt aan de hand van de nieuwe beleidsregeling(en) bepaald of sprake is van voldoende parkeergelegenheid.” De tekst van de aanhef is hierdoor “sub a” geworden.

Verbeelding:

- Dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 3” toegevoegd. Dit om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met het archeologiebeleid.
- Dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 4” toegevoegd. Dit om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met het archeologiebeleid.
- Bestemming “Wonen – 1” verandert naar “Wonen” zodat het aansluit op de regels van de bestemming “Wonen”.