



22.I002484

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Hoogdijk 32 te Middelbeers'

Vastgesteld: 28 februari 2023

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Hoogdijk 32 te Middelbeers'

Met ingang van 13 oktober 2022 heeft het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Dit is op 12 oktober 2022 gepubliceerd in het Oirschots Weekjournaal, het Gemeenteblad en op de gemeentelijke website.

Zienswijzen

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn er bij de gemeenteraad zeven schriftelijke zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen worden onderstaand samengevat waarbij de essentie wordt weergegeven en beantwoord. Daarnaast wordt aangegeven of deze ontvankelijk en gegrond zijn en of de zienswijzen aanleiding geven tot wijziging van het bestemmingsplan.

1. Zienswijze 1:

Ingekomen: 15 november 2022

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1.1 De indiener geeft aan te vrezen voor de aantasting van privacy. De aanwezige privacy in de woning en de achtertuin was voor de initiatiefnemer van doorslaggevende betekenis om de woning vijf jaar geleden te kopen. Volgens de initiatiefnemer wordt deze privacy door de bouwplannen ernstig aangetast.	Het beoogde woongebouw is circa 40 meter verwijderd vanaf de perceelsgrens van de indiener en wordt daarnaast ook gescheiden door een reeds aanwezig bedrijfsgebouw op de locaties Oranjestraat 47-49 en 56. Ook wordt een groot deel van de tuin van de indiener reeds afgeschermd door bijgebouwen die initiatiefnemer zelf op zijn perceel heeft staan. Gelet op de afstand tussen het beoogde woongebouw en het perceel van de indiener en de aanwezigheid van een bedrijfsgebouw tussen beide locaties is de verwachting dat de privacy-aantasting niet in betekenende mate zal worden geschaad. In een bestaande woonomgeving is bovendien nooit sprake van een volledige privacy. Alhoewel wij er begrip voor hebben dat indieners een afname van privacy onwenselijk vinden, is hier in onze beleving dus geen sprake van een onevenredige achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie.
1.2 Indiener geeft aan dat er voor de beoogde 22 parkeerplaatsen geen ruimte is en dat die ruimte er ook nooit zal komen. Ook vreest indiener ervoor dat toekomstige bewoners en bezoekers genoodzaakt zullen zijn om rondom het kruispunt Hoogdijk/Vestdijk/Oranjestraat te gaan parkeren, omdat een deel van de beoogde parkeerplaatsen al bij een ander complex in gebruik is. De indiener vreest om deze redenen voor parkeeroverlast en gevaarlijke (verkeers-)situaties.	De impressie in het bestemmingsplan laat zien dat het plan voorziet in 22 parkeerplaatsen. De impressie toont aan dat er sprake is van een goede Ausgangssituatie en biedt een mogelijkheid om te checken dat de ontwikkeling ook daadwerkelijk gaat passen. Hierbij geldt dat de drie parkeerplaatsen aan de overzijde reeds in particulier bezit zijn en de initiatiefnemer gemachtigd is om deze parkeerplaatsen te gebruiken. In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat deze parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor het beoogde woningbouwplan. De totale parkeervraag van de ontwikkeling bestaat uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel. Het bewonersdeels is structureel van aard en het bezoekersdeel is incidenteel wisselend terugkomend van aard. De totale parkeervraag van de toekomstige bewoners is 22 parkeerplaatsen. Zodoende kan gesteld worden dat de parkeerbalans voor de bewoners structureel in balans is en dat er van een verschuiving naar buiten het plangebied en of de openbare weg geen sprake is.

	En dat er van een gevaarlijke (verkeers-)situatie ook geen sprake is. In 2022 zijn in de gemeente Oirschot in alle kernen op donderdagavond 7 april en daaropvolgend in de nacht parkeerdruktellingen uitgevoerd. Een donderdagavond is een werkdagavond en is voor woongebieden een maatgevend moment. Op donderdagavond 7 april 2022 stonden in de openbare ruimte 5 voertuigen geparkeerd op de Oranjestraat. Er is een totale openbare parkeercapaciteit van 31 parkeerplaatsen op de Oranjestraat tussen de N395 en de Steenfortseweg, wat resulteert in een bezettingsgraad van 16%. In de huidige situatie is in de Oranjestraat ruimte voor het parkeren van 14 voertuigen t.b.v. het adres Hoogdijk 32 (= 35 meter / 2,5 meter). Indien de huidige parkeercapaciteit aan de Oranjestraat niet wordt meegeteld omdat deze aan verandering onderhevig is, dan is de totale parkeercapaciteit (31-14=) 17 parkeerplaatsen, waarvan er 5 bezet zijn. Dit geeft een bezettingsgraad van 29,4%. In theorie is er ruimte tot een bezettingsgraad van 90% omgerekend en afgerond naar beneden dus tot 15 parkeerplaatsen. Pas dan is een hoge parkeerdruk structureel voelbaar. Uitgaande van de bestaande parkeerdruk van 5 voertuigen is er nog ruimte voor ongeveer 10 voertuigen op basis van de parkeertelling. Bij elke wooneenheid zit dus een aandeel bezoekers van 0,3 pp per eenheid. Dit maakt voor bezoekers van de 18 nieuwe appartementen een behoefte van $18 \times 0,3 = 5,4$ (= 6) parkeerplaatsen. Indien dit wordt opgevangen in de openbare ruimte leidt dit niet tot een voelbare hoge en structurele parkeerdruk. Er is dan nog steeds een overcapaciteit van 4 parkeerplaatsen. Zodoende kan gesteld worden dat de parkeerbalans voor de bezoekers in balans is en dat het risico op toekomstige parkeerproblemen niet aanwezig is. En is van gevaarlijke (verkeers-)situatie ook geen sprake.
1.3 Indiener vreest dat de verkeersveiligheid in gevaar komt door de ruimte op de voorgestelde manier te bebouwen. Er is volgens de indiener namelijk geen ruimte voor voetgangers en mindervaliden en deze wordt praktisch ook nooit gerealiseerd. Volgens de indiener zal over het algemeen een ernstig onoverzichtelijke situatie op een zeer druk kruispunt ontstaan.	We gaan ervan uit dat de indiener met de voorgestelde manier van bouwen doelt op de impressie van de toekomstige inrichting van het terrein op blz. 9 van de toelichting van het bestemmingsplan. De waarde van het schetsontwerp is om aan te tonen dat er sprake zal zijn van een goede uitgangssituatie en om te checken of de ontwikkeling ook daadwerkelijk gaat passen. Weliswaar biedt het nieuwe bestemmingsplan ruimte voor voetgangers en mindervaliden, maar voortschrijdend inzicht leidt ertoe dat de beoogde inrichting van het buitenterrein nog niet optimaal is. De ingebrachte zienswijze wordt op dit aspect dan ook gegrond verklaard en leidt tot aanpassingen in het schetsontwerp. In het kader van de verkeersveiligheid is het wenselijk om het trottoir, dat parallel loopt

	aan de Oranjestraat, direct grenzend aan de Oranjestraat aan te leggen en hiervoor de 12 beoogde parkeerplaatsen langs de Oranjestraat richting de beoogde nieuwbouw te verschuiven. Dit heeft echter geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Het trottoir komt door deze wijzigingen weliswaar deels binnen de tuinbestemming te liggen, maar de planregels voor de tuinbestemming bieden eveneens planologische ruimte voor de aanleg van voetpaden. Deze maatregel heeft ook geen gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen. Dit aantal blijft gelijk. In de uitwerking van het plan in de uitwerkingsfase wordt deze wijziging verder uitgewerkt. Het uiteindelijke plan moet ter goedkeuring aan de Gemeente als bevoegd gezag worden voorgelegd.
--	--

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond verklaard. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan.

2. Zienswijze 2:

Ingekomen: 17 november 2022

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
2.1 De indiener geeft aan dat de bouw van het beoogde complex, de afstand tussen de beoogde nieuwbouw en het perceel/woning van de indiener en de beoogde hoogte van de nieuwbouw voor een negatieve invloed gaat zorgen op zijn woongenot en dat van andere buurtbewoners. De indiener vreest dat de bouw (en de bewoning) van het beoogde complex en de beperkte afstand tussen de nieuwbouw en zijn perceel/woning leidt tot geluidsoverlast en tot negatieve gevolgen voor privacy, lichtinval en leefbaarheid. De hoogte wordt als buitenproportioneel genoemd voor de omgeving. Ook de glazen doorgang vindt de initiatiefnemer storend. Indiener is van mening dat deze doorgang hem gaat beperken in zijn uitzicht en privacy en acht het aannemelijk dat de gebruikers van de doorgang tussen de twee gebouwen recht bij de indiener in de tuin kunnen kijken, met privacy-aantasting tot gevolg.	Het geldende bestemmingsplan kent binnen het plangebied een horecabestemming met een maximum bouwhoogte van 7,5 meter. Het perceel van de indiener zelf heeft een woonbestemming waarbij een maximum bouwhoogte is toegestaan van 9 meter. In de beoogde situatie krijgt het perceel een woonbestemming en gaat de maximum bouwhoogte binnen het plangebied naar 11 meter. Hierdoor kan er in de beoogde situatie een woongebouw gebouwd worden van twee lagen met kap. Met het voorgestelde bouwplan wordt de beoogde nieuwbouw maximaal 2 meter hoger dan dat is toegestaan op het perceel van de indiener. Ons inziens leidt dit niet tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van de indiener. Er is juist bewust gekozen voor een maximum bouwhoogte van 11 meter, aangezien het bouwplan op deze prominente hoek qua bouwhoogte een stedenbouwkundig geheel kan gaan vormen met de naastgelegen appartementen aan de Hoogdijk 30. Daar tegenover staat ook dat het perceel in de beoogde situatie een woonbestemming krijgt en daarmee, ruimtelijk gezien en ten opzichte van de huidige situatie, veel beter aansluit op de bestemming van aangrenzende percelen. Bovendien komt de bestaande horecabestemming door deze ontwikkeling te vervallen, en daarmee dus ook alle bijbehorende hinderfactoren, zoals geluids- en geuroverlast. Ons inziens kan de beoogde ontwikkeling in totaliteit dan ook leiden tot een verbetering van het leefklimaat en de leefbaarheid voor de indiener. In een bestaande woonomgeving is nooit sprake van een volledige privacy. Alhoewel wij er begrip voor hebben dat indieners een afname van privacy onwenselijk vinden, is hier in onze beleving dus geen sprake van een onevenredige achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Het bouwvlak voor het beoogde woongebouw ligt circa 3 meter verwijderd vanaf de perceelsgrens van de indiener. Uit een meting bij percelen in de rest van de straat blijkt dat deze afstand niet ongebruikelijk is en dat deze afstand vaak zelfs nog kleiner is. Ook bij nieuwbouwprojecten in de omgeving blijkt dat 3 meter een veelgebruikte afstand is tussen een nieuw hoofdgebouw en de zijdelingse perceelsgrens. In tegenstelling tot het huidige plan komt het bouwvlak in de beoogde situatie ook verder van de perceelsgrens af te liggen. In het geldende bestemmingsplan ligt het bouwvlak voor een deel immers direct tegen de perceelsgrens aan. In die zin kan de beoogde situatie juist als een verbetering worden gezien voor het woongenot en de privacy van de indiener.

	Voor wat betreft de glazen doorgang gaan we ervan uit dat de indiener hiermee doelt op de beoogde onderdoorgang tussen de twee nieuwe woonblokken. De beoogde onderdoorgang ligt circa 23 meter vanaf het perceel van de indiener verwijderd. Tussen het perceel van de indiener en deze verbinding ligt bovendien één van de twee beoogde woonblokken. Ook kijken gebruikers van de onderdoorgang in beginsel uit op het aangrenzende perceel aan de Hoogdijk en niet op het perceel van de indiener. De verwachting is dan ook niet dat de onderdoorgang zal leiden tot onevenredige aantasting van uitzicht en privacy van de indiener.
2.2 Indiener geeft aan dat uit buurtonderzoek blijkt dat omwonenden minder enthousiast zijn over het woningbouwplan en dat het plan dus niet in het belang van de omwonenden, maar van de projectontwikkelaar is.	Gedurende de beoordeling van het bestemmingsplan heeft er twee keer een omgevingsdialoog plaatsgevonden. Van de 40 aangeschreven belanghebbenden zijn er uiteindelijk twee reacties ontvangen die betrekking hadden op bouwkundige afmetingen en privacy. Naar aanleiding daarvan heeft er een kleine wijziging in het plan plaatsgevonden. Gelet op de weinige reacties is de gemeente niets gebleken dat de omwonenden minder enthousiast zijn. De gemeente herkent zich ook niet in de mening dat het plan alleen maar het belang van de projectontwikkelaar dient. Middels het plan wordt een stukje invulling gegeven aan het grote volkshuisvestelijke vraagstuk binnen de gemeente Oirschot, zeker voor starters en senioren. Bovendien krijgt een verlaten, leegstaande locatie op een markante locatie langs de doorgaande weg door het beoogde bouwplan een aanzienlijke kwaliteitsimpuls. In die zin wordt het algemeen belang juist in ruime mate bediend.
2.3 De indiener maakt zich zorgen om de verkeersveiligheid na oplevering van het plan. Volgens de indiener gaat de verkeersintensiteit en het aantal verkeersbewegingen in de Oranjestraat flink toenemen. Indiener vindt dat er te weinig onderzoek is gedaan naar de impact van het wooncomplex ten aanzien van de verkeersintensiteit voor hem en omwonenden en is ook van mening dat de berekeningen en het onderzoek onzorgvuldig zijn en niet in verhouding staan tot de werkelijkheid. Door het bouwen van meer woningen bestaat volgens de indiener de kans dat het verkeer 24 uur per dag door zal gaan: een duidelijke intensivering van het aantal verkeers- en vervoersbewegingen.	Met het initiatief zal er sprake zijn van een geringe toename van de verkeersgeneratie met 19 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een theoretische bepaling naar aanleiding van het planologisch huidig toegestane gebruik. Dit is een zeer beperkte toename. Daarnaast zal het verkeer zich voornamelijk ontsluiten richting de N395 en zal er amper een verkeersbeweging over de Oranjestraat zijn. Gelet hierop is de verwachting dat er in de Oranjestraat geen sprake zal zijn van een toename van verkeersintensiteit en een afname van de verkeersveiligheid.
2.4 Indiener is van mening dat het toenemende verkeer ook een parkeerprobleem gaat veroorzaken en dat er minder parkeerplaatsen voor omwonenden beschikbaar blijven. De berekeningen omtrent de parkeervoorzieningen zijn volgens de indiener dan	De geldende gemeentelijke parkeernormennota dateert van mei 2019. In het principebesluit voor het voorliggend plan (dd. 8 oktober 2018) zijn de kaders voor de ontwikkeling "Hoogdijk 32 te Middelbeers" meegegeven, waarop een conceptbestemmingsplan is aangeboden (d.d. 18 maart 2019). Ten tijde van het

ook te beperkt en niet conform het parkeerbeleid van de gemeente. Hoewel uit het onderzoek zou blijken dat de parkeergelegenheid toeneemt, staat dit gegeven volgens de indiener niet in verhouding tot de toenemende intensivering in de wijk en de huidige schaarste aan parkeerplaatsen. De vrees is dat buurtbewoners straks niet meer kunnen parkeren in de straat en dat de parkeeroverlast derhalve zal verergeren. De indiener is van mening dat de parkeerbalans een slechte weergave van de werkelijkheid weergeeft. Door het intensiveren van het terrein alsmede het gegeven dat de aanwezigheidspercentages van personen in de wijk (naar verwachting) hoger zullen zijn, is volgens de indiener aannemelijk dat de parkeerdruk te hoog zal worden. Van enige balans is volgens de indiener dan ook geen sprake. De parkeerplekken die volgens de CROW-richtlijnen gerealiseerd moeten worden betreft volgens de indiener 32 parkeerplaatsen. In het plan wordt met moeite 22 plaatsen gecreëerd. Het argument dat de te verdwijnen horecagelegenheid ook veel bezoekers trok, waarbij te weinig parkeerplaatsen waren voor het te realiseren aantal is in de ogen van de indiener een drogreden. Bij het bezoeken van de horecagelegenheid kwam het merendeel van de bezoekers volgens de indiener namelijk te voet of met de fiets, zodat de bezoekers alcoholische versnaperingen konden nuttigen. Van enige parkeerdruk was in de ogen van de indiener derhalve geen sprake.	principebesluit en het eerste conceptbestemmingsplan waren de huidige gemeentelijke parkeernormen niet geldend. Zodoende zijn de huidige gemeentelijke parkeernormen niet van toepassing maar moet uitgegaan worden van de toenmalige CROW-parkeerkencijfers en de toen gehanteerde werkwijze. De gemeente Oirschot had toen geen eigen parkeernormen vastgesteld. Een algemeen gebruikte toepassing bij ontwikkelingen was dat het gemiddelde van de parkeerencijfers van het CROW als norm werd aangehouden. In de tabellen in bijlage 1 van deze nota zienswijzen zijn de CROW-parkeerkencijfers weergegeven die in 2018-2019 gangbaar waren voordat de geldende parkeernormnota was vastgesteld. De gemeente Oirschot heeft een stedelijkheidsgraad van weinig stedelijk. De locatie valt in het gebied "rest bebouwde kom". Voor de 10 goedkope koopappartementen dient zodoende rekening gehouden te worden met een parkeernorm van gemiddeld (min. 1,2 – max. 2,0 =) 1,6 parkeerplaatsen (incl. 0,3 pp bezoekersaandeel). Voor de 8 sociale huurappartementen dient zodoende rekening gehouden te worden met een parkeernorm van gemiddeld (min. 1,0 – max. 1,8 =) 1,4 parkeerplaatsen (incl. 0,3 pp bezoekersaandeel). Bij elke wooneenheid zit dus een aandeel bezoekers van 0,3 pp per eenheid. Dit maakt voor bezoekers van de 18 nieuwe appartementen een behoefte van $18 \times 0,3 = 5,4$ (omgerekend 6 parkeerplaatsen). Indien dit wordt opgevangen in de openbare ruimte leidt dit niet tot een voelbare hoge- en structurele parkeerdruk. Er is dan nog steeds een overcapaciteit van 4 parkeerplaatsen. Het totale uitgangspunt voor het opvangen van het bewonersaandeel is $(10 \times 1,3 + 8 \times 1,1 =) 21,8$ parkeerplaatsen. Afgerond is de totale behoefte van de toekomstige bewoners 22 parkeerplaatsen. Het plan voorziet in 22 parkeerplaatsen. Zodoende kan gesteld worden dat de parkeerbalans in orde is. De verwachting is dan ook niet dat het beoogde bouwplan gaat leiden tot parkeerproblemen in de directe omgeving en dat er minder parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor omwonenden.
2.5 De indiener vraagt zich af of in hun omgeving een onderzoek is gedaan naar de impact van het plan. Hij wil dat de effecten van het plan opnieuw worden onderzocht ten aanzien van zijn persoonlijke situatie. Hij vermoedt dat zijn woning in het middelpunt van de toename van geluid komt te liggen. Om deze reden acht hij het onderzoek te summar ten aanzien van zijn persoonlijke situatie en wenst hij ook te worden betrokken in een traject waarin de gemeente aangeeft	De basis van een bestemmingsplanherziening (zoals het voorliggend bouwplan ook betreft), is een goede ruimtelijke ordening op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), oftewel een goed woon- en leefklimaat. In een bestemmingsplan worden alle planologische en milieutechnische aspecten getoetst om te achterhalen of er bij een bouwvoornemen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Denk hierbij aan aspecten zoals geur, externe veiligheid en ook akoestiek. Alle aspecten zijn zorgvuldig beoordeeld en er is geconcludeerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Op grond hiervan zijn er

hoe zij de toenemende geluidshinder in het geval van zijn situatie gaat beperken.	onvoldoende aanknopingspunten om de effecten van het plan opnieuw te onderzoeken en de indiener te betrekken in een door hem gevraagd traject. De verwachting is dan ook dat de geluidshinder niet zal toenemen. Gelet op het opheffen van de geldende, geluidsgevoelige horecabestemming binnen het plangebied wordt een afname van geluidshinder juist eerder voorstelbaar geacht.
2.6 Voorts vraagt de indiener aandacht voor de aanwezige (beschermde) vleermuizen, welke gevestigd zijn in het dak van zijn woning. Het is ambtshalve bekend dat de vleermuizen een in- en uitvliegroute hanteren van minimaal drieënhalve meter. Volgens de indiener wordt in het plan slechts rekening gehouden met de beschermde diersoort tijdens de bouw, maar niet in de totaliteit van het plan. Indiener zegt dat er geen rekening is gehouden met de belangen van twee beschermde dieren nadat de constructie is geplaatst. Hierdoor is geen zekerheid gecreëerd dat de vleermuizen ongestoord kunnen blijven bestaan in het dak van de indiener.	Volgens het nader vleermuisonderzoek zit er een zomerverblijfplaats van een Laatvlieger aan de zuidwestzijde bij het lagere dakdeel van de indiener. Dit lagere dakdeel bevindt zich ongeveer op dezelfde hoogte als de te slopen feestzaal. Een Laatvlieger kruipt meestal via de opening tussen de kantpannen en de muur naar binnen de spouwmuur in. Deze soort zit meestal niet lang in dezelfde woning, dat wil zeggen dat er vaak gewisseld wordt van verblijfplaats. De nieuwbouw komt op circa 3 meter van de woning van de indiener en van de gevel te liggen waar de Laatvlieger zijn zomerverblijfplaats heeft, en krijgt een goothoogte van maximaal 7 m en een bouwhoogte van maximaal 11 meter. De verwachting is dat een vrije uitvliegruimte van 3 meter voldoende is voor een Laatvlieger. In de huidige situatie is de Laatvlieger ook bekend met enige obstakels in de nabijheid (dak feestzaal, rolluikbakken en airco/warmtepompunit aan muur verblijfplaats). Als dit een probleem zou zijn geweest dan had de Laatvlieger daar zijn verblijf niet gekozen. Een optie is om in de gevel van nieuwbouw een aantal vleermuisverblijven te integreren in de spouw. Dan heeft de Laatvlieger in ieder geval een keuze: of op de oude plek of hoger in de nieuwbouw. Door natuurinclusief te bouwen kan de initiatiefnemer in ieder geval laten zien dat hij er alles aan doet ook al hoeft hij het niet conform de Wet natuurbescherming. Dit komt echter pas aan de orde in de uitwerkingsfase en vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan.
2.7 Ten slotte maakt de indiener bekend dat hij, indien het huidige plan ter uitvoer wordt gebracht, een verzoek tot planschade gaat indienen, aangezien de (toekomstige) schade bij de aankoop van zijn woning niet voorzien was. Indiener verzoekt de raad om niet over te gaan tot realisatie van het bouwplan en, indien de raad het bestemmingsplan toch vaststelt, hem te betrekken in de uitvoering en te zorgen voor maatregelen om de lasten van het project voor de indiener zoveel mogelijk te voorkomen.	Het staat de indiener vrij om een planschadeverzoek in te dienen. Na de bestemmingsplanprocedure volgt de uitwerking van het plan in de vergunningenfase. De raad heeft dan geen stem meer in het plan. Zodoende is het niet mogelijk om door de raad betrokken te worden in de uitvoering. Vanuit de gemeente wordt de initiatiefnemer verplicht om een dialoog te voeren. Voor de gemeente ligt er een taak om, bij de beoordeling van een formeel verzoek, te toetsen of het inspraaktraject in voldoende mate is uitgevoerd. Vanuit de gemeente zal altijd gestimuleerd worden dat er open communicatie is, maar de bal hiervoor ligt bij de initiatiefnemer. Dat betekent

	dus dat de gemeente in eerste instantie geen actieve rol heeft in de organisatie van een omgevingsdialoog.
--	--

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond verklaard. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan.

3. Zienswijze 3:

Ingekomen: 21 november 2022

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
3.1 Indiener voorziet een onveilige situatie nabij de kruising omdat auto's kort op de weg geparkeerd staan en er hierdoor weinig overzicht en ruimte zal zijn voor het (vracht)verkeer van en naar het industrieterrein. De veiligheid van vooral fietsers, voetgangers en mindervaliden loopt hierdoor volgens de indiener gevaar.	Voor de reactie over de inrichting van het buitengebied binnen het plangebied en directe omgeving verwijzen wij naar ons standpunt zoals verwoord onder 1.3.
3.2 Indiener is van mening dat er parkeeroverlast zal ontstaan door een tekort aan parkeerplaatsen voor alle appartementen. De meeste stellen beschikken volgens indiener over twee auto's dus het aantal plekken is verre van toereikend. Hierdoor is de vrees dat zij elders in de straat gaan parkeren. Indiener is ook van mening dat de drie parkeerplekken, die voorzien zijn aan de overzijde van de Hoogdijk, in gebruik zijn door andere bewoners en dus geen extra parkeerplaatsen zijn zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien.	Voor de reactie over het aantal parkeerplaatsen en de drie parkeerplekken aan de overzijde van de Hoogdijk verwijzen wij naar onze standpunten zoals verwoord onder 1.2 en 2.4. Voor wat betreft de drie parkeerplaatsen aan de overkant geldt bovendien het algemene uitgangspunt dat een ruimtelijk initiatief in beginsel op eigen terrein kan voldoen aan de parkeervraag. Wanneer een ruimtelijk initiatief over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken is het een gebruikelijke toepassing om, nadat alle andere alternatieven zijn onderzocht, dan uit gaan van de acceptabele loopafstanden, zoals deze in de CROW-richtlijn, zijn opgenomen. Voor de functie wonen voor bewoners is 100 meter een acceptabele loopafstand. De locatie van de drie parkeerplaatsen aan de overzijde van de weg ligt ruim binnen de 100 meter en voldoet daarmee aan de acceptabele loopafstanden zoals opgenomen in de CROW-richtlijn.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond verklaard. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan.

4. Zienswijze 4:

Ingekomen: 22 november 2022

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
4.1 Indieners voorziet een onveilige situatie nabij de kruising omdat auto's kort op de weg geparkeerd staan en er hierdoor weinig overzicht en ruimte zal zijn voor het (vracht)verkeer van en naar het industrieterrein. De veiligheid van vooral fietsers, voetgangers en mindervaliden loopt hierdoor volgens de indieners gevaar.	Voor de reactie over de inrichting van het buitengebied binnen het plangebied en directe omgeving verwijzen wij naar ons standpunt zoals verwoord onder 1.3.
4.2 Indiener is van mening dat er parkeeroverlast zal ontstaan door een tekort aan parkeerplaatsen voor alle appartementen. De meeste stellen beschikken volgens indiener over twee auto's dus het aantal plekken is verre van toereikend. Hierdoor is de vrees dat zij elders in de straat gaan parkeren. Indiener is ook van mening dat de drie parkeerplekken, die voorzien zijn aan de overzijde van de Hoogdijk, in gebruik zijn door andere bewoners en dus geen extra parkeerplaatsen zijn zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien.	Voor de reactie over het aantal parkeerplaatsen en de drie parkeerplekken aan de overzijde van de Hoogdijk verwijzen wij naar onze standpunten zoals verwoord onder 1.2, 2.4 en 3.2.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond verklaard. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan.

5. Zienswijze 5:

Ingekomen: 22 november 2022

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
5.1 Indiener voorziet een onveilige situatie nabij de kruising omdat auto's kort op de weg geparkeerd staan en er hierdoor weinig overzicht en ruimte zal zijn voor het (vracht)verkeer van en naar het industrieterrein. De veiligheid van vooral fietsers, voetgangers en mindervaliden loopt hierdoor volgens de indiener gevaar.	Voor de reactie over de inrichting van het buitengebied binnen het plangebied en directe omgeving verwijzen wij naar ons standpunt zoals verwoord onder 1.3.
5.2 Indiener is van mening dat er parkeeroverlast zal ontstaan door een tekort aan parkeerplaatsen voor alle appartementen. De meeste stellen beschikken volgens indiener over twee auto's dus het aantal plekken is verre van toereikend. Hierdoor is de vrees dat zij elders in de straat gaan parkeren. Indiener is ook van mening dat de drie parkeerplekken, die voorzien zijn aan de overzijde van de Hoogdijk, in gebruik zijn door andere bewoners en dus geen extra parkeerplaatsen zijn zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien.	Voor de reactie over het aantal parkeerplaatsen en de drie parkeerplekken aan de overzijde van de Hoogdijk verwijzen wij naar onze standpunten zoals verwoord onder 1.2, 2.4 en 3.2.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond verklaard. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan.

6. Zienswijze 6:

Ingekomen: 23 november 2022

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
6.1 Indieners voorziet een onveilige situatie nabij de kruising omdat auto's kort op de weg geparkeerd staan en er hierdoor weinig overzicht en ruimte zal zijn voor het (vracht)verkeer van en naar het industrieterrein. De veiligheid van vooral fietsers, voetgangers en mindervaliden loopt hierdoor volgens de indieners gevaar.	Voor de reactie over de inrichting van het buitengebied binnen het plangebied en directe omgeving verwijzen wij naar ons standpunt zoals verwoord onder 1.3.
6.2 Indiener is van mening dat er parkeeroverlast zal ontstaan door een tekort aan parkeerplaatsen voor alle appartementen. De meeste stellen beschikken volgens indiener over twee auto's dus het aantal plekken is verre van toereikend. Hierdoor is de vrees dat zij elders in de straat gaan parkeren. Indiener is ook van mening dat de drie parkeerplekken, die voorzien zijn aan de overzijde van de Hoogdijk, in gebruik zijn door andere bewoners en dus geen extra parkeerplaatsen zijn zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien.	Voor de reactie over het aantal parkeerplaatsen en de drie parkeerplekken aan de overzijde van de Hoogdijk verwijzen wij naar onze standpunten zoals verwoord onder 1.2, 2.4 en 3.2.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond verklaard. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan.

7. Zienswijze 7:

Ingekomen: 24 november 2022

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
7.1 Indieners voorziet een onveilige situatie nabij de kruising omdat auto's kort op de weg geparkeerd staan en er hierdoor weinig overzicht en ruimte zal zijn voor het (vracht)verkeer van en naar het industrieterrein. De veiligheid van vooral fietsers, voetgangers en mindervaliden loopt hierdoor volgens de indieners gevaar.	Voor de reactie over de inrichting van het buitengebied binnen het plangebied en directe omgeving verwijzen wij naar ons standpunt zoals verwoord onder 1.3.
7.2 Indiener is van mening dat er parkeeroverlast zal ontstaan door een tekort aan parkeerplaatsen voor alle appartementen. De meeste stellen beschikken volgens indiener over twee auto's dus het aantal plekken is verre van toereikend. Hierdoor is de vrees dat zij elders in de straat gaan parkeren. Indiener is ook van mening dat de drie parkeerplekken, die voorzien zijn aan de overzijde van de Hoogdijk, in gebruik zijn door andere bewoners en dus geen extra parkeerplaatsen zijn zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien.	Voor de reactie over het aantal parkeerplaatsen en de drie parkeerplekken aan de overzijde van de Hoogdijk verwijzen wij naar onze standpunten zoals verwoord onder 1.2, 2.4 en 3.2.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond verklaard. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan.

BIJLAGE 1: CROW parkeerkencijfers

koop, appartement, goedkoop									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel oplaadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	0,07 - 0,2% per woning
sterk stedelijk	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0	
matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
weinig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
niet stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel oplaadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning
sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									