

TOELICHTING

DEFINITIEF

BESTEMMINGSPLAN CENTRUM 2009 Gemeente Schijndel

Registratienummer: 10.007208

Vastgesteld door de raad	d.d.
Bekendmaking	d.d.
Uitspraak voorlopige voorziening	d.d.
Uitspraak beroep	d.d.
Inwerkingtreding	d.d.

Bestemmingsplan Centrum 2009

Gemeente Schijndel
Bezoekadres: Markt 20, Schijndel
Postadres: Postbus 5, 5482 AA Schijndel
Telefoon: 073-5440999
Fax: 073-5478840
E-mail: info@schijndel.nl
Website: <http://www.schijndel.nl/>



INHOUD

1.	INLEIDING
1.1.	Planmotivering
1.2	Planopzet
1.3	Plangebied
2.	BELEID
2.1	Nationaal Beleid
2.2	Provinciaal beleid
2.3	Regionaal beleid
2.4	Gemeentelijk beleid
2.4.1	Vigerende bestemmingsregeling
2.4.2	Volkshuisvestingsbeleid
2.4.3	Welstandsbeleid
2.4.4	Bomenbeleid
2.4.5	Beleid duurzaam en energiezuinig bouwen
2.4.6	Hondenbeleid
2.4.7	Speelruimtebeleid
2.4.8	Beleid bebouwingsregeling wonen 2009
2.4.9	Projecten
2.4.10	Uitgangspunten actualisatie
3.	OMGEVINGSASPECTEN
3.1	Historie
3.2	Cultuurhistorie
3.3	Cultuurhistorische bebouwing
3.4	Archeologische waarden
3.5	Geluidhinder
3.6	Bodem
3.7	Leidingen / energie
3.8	Hinder van bedrijven
3.9	Lucht
3.10	Externe veiligheid
3.11	Flora en Fauna
3.12	Waterhuishouding
3.13	Oppervlaktewater en riolering
4.	RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK
4.1	Algemeen
4.2	Groen
4.3	Verkeer
5.	FUNCTIONALE KARAKTERISTIEK
5.1	Detailhandel
5.2	Horeca
5.3	Verkeer
5.4	Wonen
5.5	Maatschappelijke voorzieningen
6.0	BESTEMMINGSPLAN
6.1	Inleiding
6.2	Detailhandel en distributieplanologisch onderzoek
6.3	Horeca en seksinrichtingen
6.4	Kantoren en bedrijven

- 6.5 Bijzondere doeleinden
- 6.6 Wonen
- 6.7 Verkeer
- 6.8 Groen
- 6.9 Hondenuitlaatplekken
- 6.10 Speelplekken

7. JURIDISCHE TOELICHTING

8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

9. OVERLEG ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN CENTRUM 2009

10. AMBTSHALVE AANPASSINGEN

11. LITERATUUR

BIJLAGEN

- 1. Zone "horeca zonder meer toelaatbaar " en zone "horeca na afweging toelaatbaar"
- 2. Onderzoek luchtkwaliteit – centrumplan (10 maart 2009; gemeente)
- 3. Advies archeologische monumentenzorg bestemmingsplan "Centrumplan" d.d. 4 november 2008 opgesteld door gemeentelijke archeologische dienst van de gemeente 's-Hertogenbosch
- 4. Bewonerslijst centrumgebied van Schijndel
- 5. Distributieplanologisch onderzoek door Bureau Droogh Trommelen & Partners (2009), projectnummer: 863.0609 d.d. 26 oktober 2009
- 6. Marktgebouw Schijndel d.d. 4 juni 2009 door MVRDV B.V.
- 7. Verkeerstellingen
- 8. Nota van Inspraakreacties en Vooroverleg
- 9. Nota van Zienswijzen inclusief
 - bijlage 1: 2255X Roggeveen & Piso Architecten, bouwbedrijf Timmers: ontwikkeling locatie van Rooij, VO juli 2008
 - bijlage 2: 2268 Roggeveen & Piso Architecten, studie ontwikkelingsmogelijkheden Van Rooij, april 2009
 - bijlage 3: gezamenlijk persbericht

1. INLEIDING

1.1 Planmotivering

In 1998 is door de raad van de gemeente Schijndel het bestemmingsplan “Centrum” vastgesteld. Aan dit plan is gedeeltelijk goedkeuring verleend door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant.

Er is thans besloten tot een algehele “reguliere” actualisatie van de vigerende bestemmingsplannen voor het centrum. Hierin zijn een aantal onderdelen waaraan door Gedeputeerde Staten goedkeuring is onthouden, gerepareerd, er zijn een aantal correcties op perceelsniveau opgenomen en er is rekening gehouden met actualiseringen van relevant beleid.

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd een praktische en een flexibele regeling voor de bestemmingen en het gebruik van gronden en opstallen in het centrum tot stand te brengen.

Het voorliggende bestemmingsplan is in hoofdzaak een conserveringsgericht plan waarin voor bepaalde specifieke locaties, ontwikkelingsmogelijkheden zijn opgenomen.

1.2 Planopzet

Het bestemmingsplan Centrum 2009 van de gemeente Schijndel omvat de volgende hoofdstukken.

1. Toelichting

Hierin zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten weergegeven en de uitkomsten van de gedane onderzoeken opgenomen alsmede de uitkomsten van het overleg met belanghebbende partijen.

2. Voorschriften

In de voorschriften zijn de doeleinden van de bestemmingen omschreven en bepalingen opgenomen ten aanzien van het bouwen en het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden.

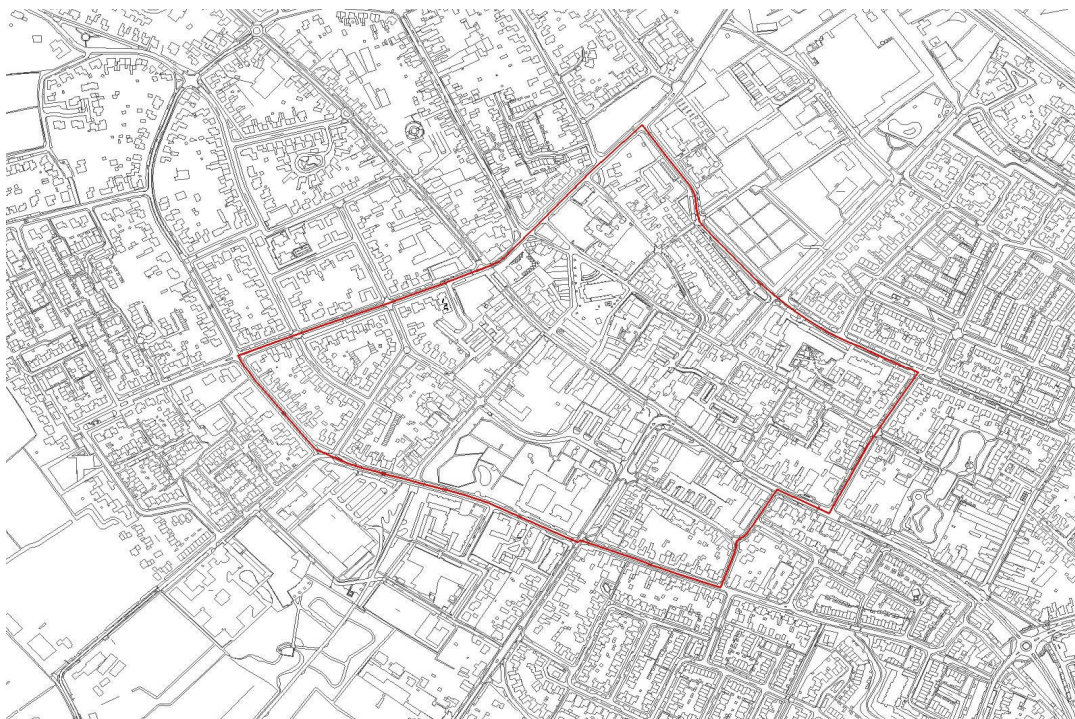
3. Plankaart

Op de plankaart (tekeningnummer: 844200701) zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven.

1.3 Plangebied

In het hart van de Brabantse Meierij liggen de dorpen Schijndel en Wijbosch, die samen de gemeente Schijndel vormen. De gemeente ligt centraal in de driehoek 's-Hertogenbosch, Oss, Eindhoven.

De kern Schijndel kan ruimtelijk worden opgedeeld in meerdere gebieden. Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het centrum van de gemeente Schijndel. Hieronder volgt een kaartje met de begrenzing van het plangebied.



Afbeelding 1: plangebied (rood omlijnd)

Het plangebied beslaat het centrumgebied gelegen tussen de Groeneweg, Kluisstraat, Deken Baekersstraat, Mgr. Zwijsenstraat, Meierijstraat, Heikantstraat, Pastoor van Erpstraat en de Bunderstraat.

2. BELEID

2.1 Nationaal beleid

Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. Deze nota geldt met ingang van 1 juli 2008 van rechtswege als de nationale structuurvisie. In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. De hoofddoelstelling van de nota luidt als volgt: op een duurzame en efficiënte wijze ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten, en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren.

Meer specifiek richt het Rijk zich op de volgende algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid. Voor dit bestemmingsplan is vooral het beleid ter bevordering van krachtige steden van belang. Binnen dit beleid kiest het Rijk voor voortzetting van het beleid van bundeling van verstedelijking en economische activiteit. Dit betekent dat nieuwe bebouwing grotendeels geconcentreerd tot stand komt, bij voorkeur in het bestaand bebouwd gebied. Het streven is erop gericht dat 40% van het totale uitbreidingsprogramma voor wonen en werken daar tot stand komt. Stedelijke vernieuwing wordt gezien als een belangrijk middel om te komen tot nieuwe woonmilieus en een versterking van de leefbaarheid.

De vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent ook dat het Rijk ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgt en mogelijkheden creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en dit niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Iedere overheidslaag moet in staat worden gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken.

Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen en benutting van (overheids-)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden.

In zijn ruimtelijke visie en doelstellingen gaat de Nota Ruimte uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van

verantwoordelijkheden tussen Rijk en decentrale overheden. Het Rijk gaat daarbij minder 'zorgen voor' anderen en meer 'zorgen dat' anderen eigen afwegingen kunnen maken.

2.2 Provinciaal beleid

Interimstructuurvisie en paraplunota Noord-Brabant

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening zijn per 1 juli 2008 de Interimstructuurvisie Noord-Brabant 'Brabant in ontwikkeling' en de Paraplunota ruimtelijke ordening in werking getreden. De Interimstructuurvisie, vastgesteld door Provinciale Staten, geeft een overzicht van de ruimtelijke belangen en doelen van de provincie Noord-Brabant en de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid. Dit ruimtelijk beleid is uitgewerkt in de Paraplunota.

De Paraplunota, vastgesteld door Gedeputeerde Staten, vormt de basis voor het dagelijks handelen van Gedeputeerde Staten en de inzet van de instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening.

De Interimstructuurvisie komt inhoudelijk grotendeels overeen met de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant, zoals uiteengezet in het Streekplan Noord-Brabant 2002 'Brabant in balans'. Actualisering van beleid zijn hierin meegenomen.

Zorgvuldig ruimtegebruik is het voornaamste streven. Dit moet worden gerealiseerd door in te zetten op een concentratie van verstedelijking, waarbij het merendeel van de nieuwe woningen en bedrijventerreinen in de stedelijke regio's terecht komt. In landelijke regio's is ruimte voor de opvang van de lokale vraag. Zuinig ruimtegebruik in de vorm van inbreiden, herstructureren en intensiveren heeft de voorkeur boven uitbreiding, om zo het ruimtebeslag te beperken. Het hoofdbelang, zorgvuldig ruimtegebruik, is thematisch uitgewerkt in provinciale belangen en doelen.

De hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid worden uiteengezet aan de hand van de vijf leidende ruimtelijke principes:

- meer aandacht voor de onderste lagen;
- zuinig ruimtegebruik;
- concentratie van verstedelijking;
- zonering van het buitengebied;
- grensoverschrijdend denken en handelen.

De hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid, inclusief de hoofdzonering van het buitengebied, zijn weergegeven op de kaart 'Ruimtelijke Hoofdstructuur'.



Afbeelding 2: uittreksel streekplankaart - Ruimtelijke Hoofdstructuur

In de uitvoeringsagenda geeft de provincie aan welke instrumenten worden ingezet om de belangen en doelen te realiseren. De Paraplunota bevat de beleidslijnen, die zijn gebaseerd op de vijf leidende principes, zoals vastgesteld in het Streekplan Noord-Brabant 2002 'Brabant in balans'. Tevens bevestigt Gedeputeerde Staten in de Paraplunota dat de diverse bestaande beleidsnota's, waaronder de Uitwerkingsplannen en de Gebieds- en Reconstructieplannen, het uitgangspunt voor het beleid en handelen blijven. Noodzakelijke aanpassingen in verband met nieuwe wetgeving en bestuurlijke besluitvorming zijn meegenomen.

Uitwerkingsplan Uden-Veghel en omstreken

Het provinciale streekplan is nader uitgewerkt in het uitwerkingsplan Uden-Veghel en omstreken. Onderstaande afbeelding geeft een uitsnede van de plankaart van het uitwerkingsplan.



Afbeelding 3: uittreksel plankaart uitwerkingsplan Uden-Veghel en omstreken

Het plangebied ligt in het stedelijk gebied van Schijndel, dat nader is aangeduid met centrumontwikkeling. Dit zijn de gebieden waar versterking en ontwikkeling van centrumfuncties worden nagestreefd.

De provinciale verordening ruimte wordt op 23 april 2010 vastgesteld en treedt op 1 juni 2010 in werking. Dit uitwerkingsplan alsmede de paraplunota komen dan van rechtswege te vervallen.

Beleidsbrief Bedrijventerreinen, zelfstandige kantoorvestigingen, detailhandel en voorzieningen

Middels de hierboven genoemde beleidsbrief (vastgesteld 20 juni 2004) heeft de provincie haar locatiebeleid uitgesproken. In relatie tot het voorliggende bestemmingsplan is vooral het detailhandelsbeleid van de provincie van belang. Om bestaande verzorgingsniveaus in gebieden te versterken is de vestiging van detailhandel één van de belangrijkste voorzieningen. Gedeputeerde staten geven daar veel aandacht aan. Het hoofddoel in het beleid van Gedeputeerde Staten is versterking van de bestaande verzorgingsstructuur. Deze structuur kenmerkt zich door grote dichtheid en een duidelijke hiërarchie in binnenstedelijke winkelconcentratiegebieden: kernwinkelgebied en nevenwinkelcentra op stadsdeel-, wijk- en buurniveau.

Daarbinnen onderscheidt de Provincie drie belangrijke subdoelen:

- het ondersteunen van de economische en culturele motorfunctie van de stedelijke regio's en de stedelijke centra in het bijzonder;
- het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving, vooral in de kleine kernen, die voor een belangrijk deel bepaald wordt door de omvang en de kwaliteit van de aanwezige detailhandel- en overige voorzieningen;
- om de detailhandelsstructuur te behouden wordt de aard en omvang van de detailhandelsvestigingen afgestemd op de aard, omvang en functie van de kern. Zo horen bijvoorbeeld een Mediamarkt of een V&D niet thuis in een kleine kern. Het aantal klanten dat daar woont is klein, en de winkel is afhankelijk van klanten uit buurgemeenten.

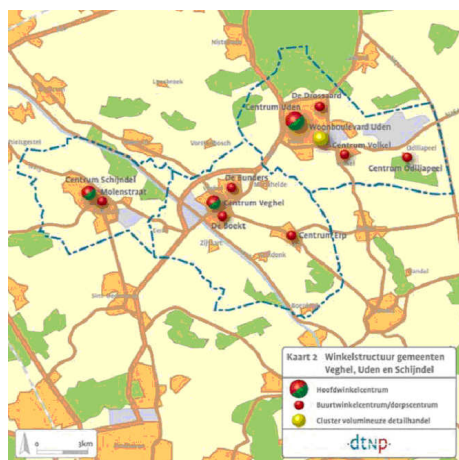
Detailhandel is goed inpasbaar in een woonmilieu of gemengd milieu en wordt in het algemeen geweerd op een bedrijventerrein. In een aantal specifieke branches mogen winkels buiten de bestaande of nieuw te ontwikkelen winkelconcentratiegebieden vestigen (niet zijnde een bedrijventerrein). Grootschalige detailhandelsvestigingen met een minimale omvang van 1.500 m² zijn alleen toegestaan in de stedelijke regio's.

Tuincentra worden aangemerkt als een bijzondere vorm van detailhandel en dienen specifiek te worden bestemd. Vestiging vindt bij voorkeur in de kernrandzone plaats.

2.3 Regionaal beleid

Beleidsvisie volumineuze en grootschalige detailhandel

In opdracht van het Intergemeentelijk Bureau Economie (IBE) is het rapport: Beleidsvisie volumineuze en grootschalige detailhandel (Droogh Trommelen en Partners juni 2008) tot stand gekomen. Deze visie is nog niet door de gemeente Schijndel vastgesteld.



Afbeelding 4: winkelstructuur gemeenten

Het rapport is met name van belang voor de perifere locaties ten behoeve van grootschalige detailhandelsactiviteiten en heeft dus minder betekenis voor het onderhavige bestemmingsplan, in ieder geval niet in die zin dat een aanpassing van voorschriften en/of plankaart geboden is.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Vigerende bestemmingsregeling

Voor het plangebied Schijndel Centrum vigeren de volgende bestemmingsplannen:

- * het bestemmingsplan “Centrum 1998”;
- * het Uitbreidingsplan in onderdelen “Centrum & Parochie Boschweg”;
- * wijziging planvoorschriften 1993;
- * het Reparatieplan

en de bouwverordening (gedeeltelijk op het perceel Hoofdstraat 97).

Bestemmingsplan ‘Centrum 1998’

Het bestemmingsplan ‘Centrum’ is op 12 februari 1998 door de gemeenteraad vastgesteld en op 29 september 1998 door de Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant gedeeltelijk goedgekeurd.

Er is goedkeuring onthouden aan (1) het onderdeel detailhandel van de bestemming Centrumvoorzieningen. Gedeputeerde Staten stemmen in met de omvang van het concentratiegebied, maar hebben problemen met het feit dat geen algemeen maximum oppervlak voor detailhandel is gegeven. Gezien de ruimte binnen het concentratiegebied, heeft de gemeente dan geen mogelijkheden tot sturing. Om deze reden is goedkeuring onthouden aan de bepalingen met betrekking tot detailhandel binnen Centrumvoorzieningen.

Tevens is in verband met het concentratiebeleid goedkeuring onthouden aan de wijzigingsbevoegdheid naar detailhandel binnen de bestemming “Verspreide voorzieningen”.

Gedeputeerde Staten hebben goedkeuring onthouden (2) aan de vrijstellingsbevoegdheid binnen Centrumvoorzieningen voor vergroting van het aantal bouwlagen van twee naar drie of vier. Gedeputeerde Staten menen dat uit de vrijstellingsbepaling niet duidelijk blijkt onder welke voorwaarden een derde bouwlaag en onder welke voorwaarden een vierde bouwlaag acceptabel wordt geacht: er is geen onderscheid in de voorwaarden aangebracht. Ook zijn de voorwaarden naar de mening van Gedeputeerde Staten niet objectief bepaalbaar.

Gedeputeerde Staten vinden een derde bouwlaag planologisch en stedenbouwkundig gezien aanvaardbaar en onderschrijven ook de noodzaak voor de gemeente om het tempo waarin binnen het centrum bovenwoningen kunnen worden gerealiseerd, via vrijstelling te kunnen sturen. Zij menen echter dat verhoging van het toegestane aantal bouwlagen met twee bouwlagen ineens een aanmerkelijke wijziging van de structuur met zich kan brengen. Gedeputeerde Staten vinden daarom vrijstelling voor een derde bouwlaag op zich acceptabel, maar vrijstelling voor een vierde bouwlaag te ver gaan.

Gedeputeerde Staten hebben goedkeuring onthouden aan (3) wijziging naar bedrijven binnen Centrumvoorzieningen.

Tevens is goedkeuring onthouden aan (4) perceel Hoofdstraat 97 (incl. het hierachter geprojecteerde appartementencomplex) en artikel 5.1.3. sub i: het betreft een perceel waarop een ambachtelijke slachterij is gevestigd. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Centrum was het perceel bestemd voor Centrumvoorzieningen, en wel, volgens de nadere detaillering van de doeleinden, voor detailhandel en een slachterij. Binnen de doeleindenomschrijving was echter geen mogelijkheid voor bedrijfsdoeleinden opgenomen, zodat de slachterij volgens deze omschrijving niet binnen de doeleinden past. Ook betreft de slachterij het perceel aan Hoofdstraat 97 in plaats van het in de voorschriften genoemde Hoofdstraat 95-95c.

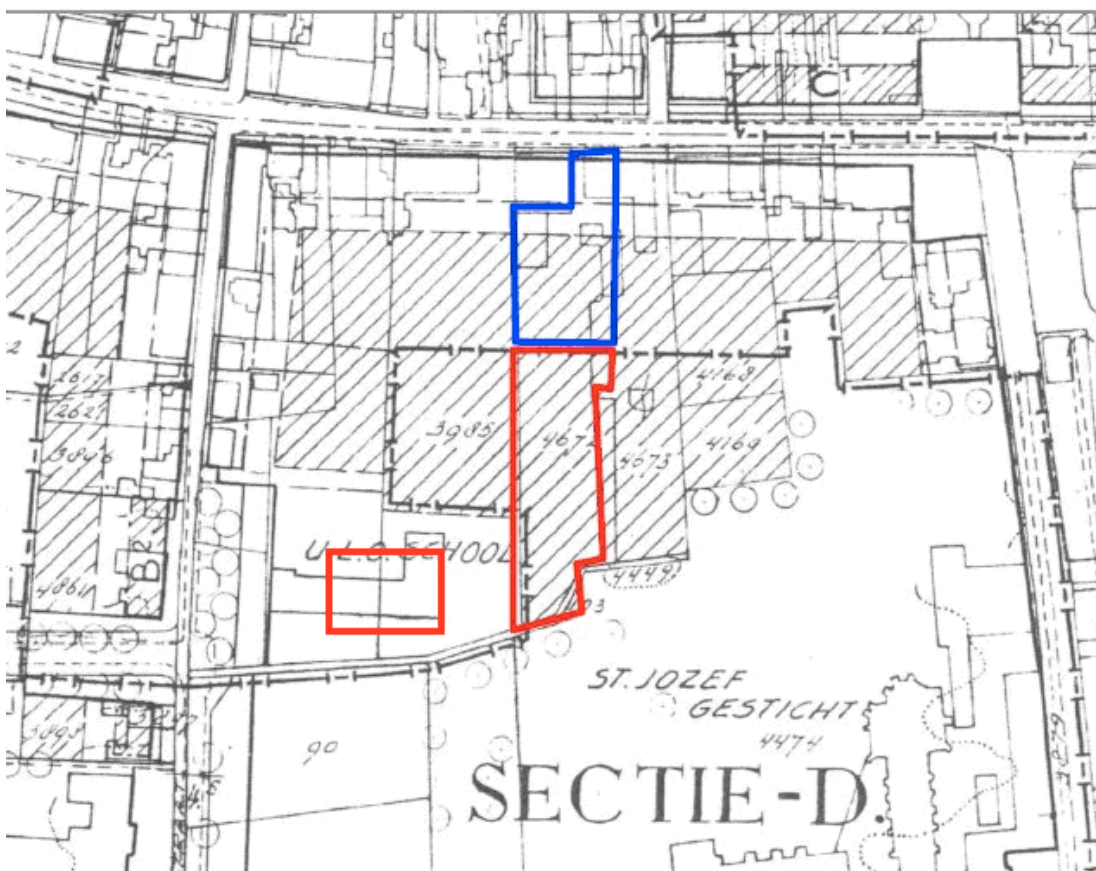
Verder is op de kaart bestemmingen aansluitend aan Hoofdstraat 97 een vlak met de bestemming Woondoeleinden opgenomen met de aanduiding minimaal 3 en maximaal 4 bouwlagen. Dit biedt de mogelijkheid op die locatie een appartementencomplex te realiseren. Gedeputeerde Staten zijn echter van mening dat het uitoefenen van een slachterij op perceel Hoofdstraat 97 en het aansluitend realiseren van appartementen niet te combineren is: een goed woon- en leefklimaat kan niet worden gegarandeerd en op het perceel Hoofdstraat 97 blijft te weinig ruimte over om het slachterijbedrijf te kunnen uitoefenen.

Gedeputeerde State

n onderschrijven in hun goedkeuringsbesluit onder 3.9.1. dat het (in verband met de woningbouwcontingenten) met betrekking tot woningbouw noodzakelijk is dat de gemeente voldoende sturing kan geven aan het tempo van realisering van de woningen. Gedeputeerde Staten menen dat het niet mogelijk moet zijn dat middels te leggen bestemmingen de bouwmogelijkheden niet in overeenstemming kunnen worden gehouden met onder meer de gemeentelijke en provinciale richtgetallen.

Uitbreidingsplan in onderdelen 'Centrum & Parochie Boschweg'

Voor het perceel aan de Hoofdstraat 97, is goedkeuring onthouden van het bestemmingsplan 'Centrum'. Voor deze gronden vigeert gedeeltelijk het Uitbreidingsplan in onderdelen 'Centrum & Parochie Boschweg' en gedeeltelijk geldt de bouwverordening. Het Uitbreidingsplan in onderdelen "Centrum & Parochie Boschweg" is op 13 mei 1955 door de gemeenteraad van Schijndel vastgesteld en op 28 november 1956 door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant goedgekeurd. Voor het noordelijk deel van deze gronden geldt de bouwverordening van de gemeente Schijndel. Het bestemmingsplan 'Wederopbouwplan Markt' dat voor dit gedeelte van de gronden gold, is namelijk komen te vervallen.



Afbeelding 5: gronden waaraan goedkeuring is onthouden in het bestemmingsplan "Centrum 1998". Voor de rood omlijnde gronden vigeert het uitbreidingsplan in onderdelen "Centrum & Parochie Boschweg". Voor de blauw omlijnde gronden geldt de bouwverordening.

Wijziging planvoorschriften 1993

Voor het Uitbreidingsplan 'Centrum & Parochie Boschweg' heeft de gemeenteraad van Schijndel op 24 maart 1994 een wijziging van de planvoorschriften vastgesteld. Op 14 juni 1994 heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant haar goedkeuring gegeven. In de wijziging van de planvoorschriften zijn verboden opgenomen voor het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden.

Reparatieplan

Naast het bestemmingsplan 'Centrum' en het Uitbreidingsplan in onderdelen 'Centrum & Parochie Boschweg' geldt tevens het bestemmingsplan 'Reparatieplan' dat door de gemeenteraad van Schijndel op 15 juli 2004 is vastgesteld en op 8 oktober 2004 door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant is goedgekeurd. In dit bestemmingsplan zijn aanvullende c.q. gewijzigde voorschriften opgenomen.

2.4.2 Volkshuisvestelijk beleid

Woonvisie Schijndel 2009 - 2012

De woonvisie 2009-2012 is op 23 april 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De woonvisie geeft een nieuw beeld van de toekomstige ontwikkelingen op de woningmarkt in Schijndel en biedt een beleidskader waarbinnen afwegingen voor wonen kunnen plaatsvinden. Met de vaststelling van de woonvisie 2009-2012 worden derhalve strategische keuzes gemaakt, die van invloed kunnen zijn op andere beleidsvelden dan wonen.

De volgende knelpunten zijn op de Schijndelse woningmarkt signaleerd:

- er is een vertraging in de kwantitatieve opgave;
- woningen in het middensegment zijn minder gebouwd dan gewenst; dure koopwoningen daarentegen meer;
- in de bouw van goedkope koopwoningen is wel een flinke slag gemaakt; het behouden van deze woningen voor de doelgroep wordt gegarandeerd door maatschappelijk gebonden eigendom;
- goedkope woningen blijven schaars en de stap voor een starter om te kopen of de stap van een huur- naar een koopwoning is groot;
- vergrijzing, ontgroening en krimp zorgen voor een veranderende kwantitatieve en kwalitatieve vraag.

De belangrijkste doelstelling voor de komende jaren is de afstemming tussen vraag en aanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Jaarlijks zal er een woningbouwprogramma op basis van de woonvisie, worden vastgesteld. Het gaat hier om een uitvoeringsprogramma.

2.4.3 Welstandsbeleid

Het gemeentelijk welstandsbeleid is neergelegd in de "welstandsnota" van 2007. Deze geeft inzicht in architectonische kwaliteit van de verschillende gebieden en de criteria die welstand hanteert bij de toetsing van bouwaanvragen. Het centrumgebied valt onder de zogenaamde historische kern". Citerend uit de nota: *"Het beleid is gericht op het behoud van het individuele karakter van de panden, die ieder op zich, recht doet aan de specifieke stedenbouwkundige en architectonische bebouwingskenmerken van de historische kern. Het dient een geheel te vormen. Veel panden in de kern hebben een lange bouwgeschiedenis. De gevels zijn vaak jonger dan de achterliggende kelders, fundamenteen, bouwmuren en kapconstructies. Bij verbouwingen*

dienen waardevolle elementen uit de bouwgeschiedenis van het pand bewaard te worden. Ingrijpende bouwplannen dienen daarom altijd vergezeld te gaan van een objectieve historische opname. Er moet worden aangetoond, dat er een zorgvuldige afweging is gemaakt tussen bouwhistorische waarden en hedendaagse wensen en mogelijkheden.

Bij nieuwe invullingen, wordt eigentijdse architectuur gestimuleerd, zodat ook onze tijd zichtbaar wordt in het dorpsbeeld. De monumenten van morgen worden op deze manier ontwikkeld. Bij de ontwikkeling van inbreidingslocaties, zullen vooraf beeldkwaliteiteisen worden geformuleerd. De beeldkwaliteiteisen vormen het Programma van Eisen van de omgeving, en zullen voldoende speelruimte beiden om daarbinnen creatieve oplossingen te ontwikkelen.

De samenhang en sfeer van de historische bebouwing is kwetsbaar. Om de bestaande of geambieerde kwaliteit van deze bebouwing te beschermen is welstandsniveau 1 van toepassing. Dit geldt voor de gehele historische kern en de linten. Voor belangrijke ingrepen in de historische stedelijke bebouwing zal door het gemeentebestuur steeds een programma van stedenbouwkundige en architectonische eisen worden opgesteld”.

Er is bij belangrijke ingrepen al meerdere malen gevolg gegeven aan de in de welstandsnota gepropageerde opstelling van stedenbouwkundig/architectonische programma's. Genoemd mogen worden de Uitgangspunten Hoekgebouw (locatie hoek Kluisstraat/Vicariss van Alphenstraat) en Kaders van het Marktgebouw (te realiseren nieuwbouw op het marktplein), beide opgezet door Henket en Partners (2008).

2.4.4 Bomenbeleid

Bomenplan

Gemeente Schijndel werkt met een Bomenplan. Dit is een modulair opgezet plan waarin alle aspecten met betrekking tot bomen worden uitgewerkt. Dit begint met de module Basis waarin een inventarisatie van de huidige situatie en een wensbeeld voor de toekomst zijn vastgelegd. In deze module is ook vastgelegd dat een aantal uitwerkingen noodzakelijk is om het beleid verder gestalte te geven. In juli 2006 heeft het college hieraan haar goedkeuring gegeven. In het kader van boombescherming zijn de modules Bomenstructuurplan en Beschermwaardige bomen van belang.

Bomenstructuurplan

In juli 2006 heeft het college de module Bomenstructuurplan vastgesteld. Dit plan geeft het wensbeeld voor de lange termijn weer. Op een kaart staan alle plekken weergegeven waar forse, markante bomen gewenst zijn. Hier wordt gestreefd naar bomen van de eerste grootte (groter dan achttien meter in volwassen toestand) die de kans krijgen om in goede gezondheid uit te groeien tot volle wasdom.

Voor het centrumgebied zijn de Markt, Hoofdstraat, Heikantstraat, Pastoor van Erpstraat, Bunderstraat, Deken Baekersstraat en Kluisstraat aangewezen als hoofdstructuren. Inrichting en beheer van deze structuren moeten worden afgestemd op het hoge ambitieniveau. Dit betekent zowel ondergronds als bovengronds een forse ruimteclaim. Details daarover zijn beschreven in het Bomenstructuurplan. Daarnaast moeten ontwikkelingen die de bomen kunnen schaden zoveel mogelijk worden geweerd.

Beschermwaardige / beschermde bomen

In juli 2006 heeft het college ook de module Beschermwaardige bomen vastgesteld. Hierin is het beleid opgenomen ten aanzien van de meest bijzondere bomen in Schijndel. Onder andere is aangegeven aan welke criteria een boom moet voldoen om de status 'beschermwaardige boom' te krijgen. Daarnaast geeft dit beleid aan hoe de selectie van bomen moet plaatsvinden. En hoe die bomen vervolgens moeten worden beschermd. Een onderdeel van die bescherming is de opname van beschermwaardige bomen in bestemmingsplannen (zie hoofdstuk 6.8).

2.4.5 Beleid duurzaam en energiezuinig bouwen

De gemeente Schijndel vindt aandacht voor het milieu van groot belang. De gemeente Schijndel verlangt van iedere bouwer/ontwikkelaar dan ook een bijdrage in het milieuverantwoord bouwen. Daarom is in 1994 het "Convenant Duurzaam Bouwen" afgesloten (aangepast in 2000). Kopers van een bouwkaai in Schijndel zijn verplicht om uitvoering te geven aan het Basispakket Duurzaam Bouwen. In het koopcontract worden hiervoor bepalingen opgenomen. Iedere bouwer/ontwikkelaar

moet gelijktijdig met de aanvraag bouwvergunningen, de “Checklist Duurzaam bouwen in Schijndel” inleveren. Na vergunningverlening zal de gemeente Schijndel er op toezien dat het ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Overwogen wordt om dit beleid te actualiseren.

2.4.6 Hondenbeleid

De gemeente Schijndel heeft in 2001 de Nota Hondenbeleid opgesteld. Reden hiervoor is het streven naar een integrale oplossing voor het probleem van de hondenpoep in Schijndel. De doelstelling van de nota is het nemen van maatregelen ter vermindering van de overlast. Dit gebeurt via twee sporen:

- door het opstellen van duidelijke en werkbare regelgeving en het scheppen van duidelijkheid hieromtrent naar de burger toe (zowel honden- als niet hondenbezitters);
- door het aanwijzen van hondenuitlaatplekken en het laten opruimen van de uitwerpselen door de hondenbezitters.

Het eerstgenoemde aspect, de regelgeving, wordt via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) aangepakt. Ten behoeve van het tweede aspect kan het bestemmingsplan ondersteuning bieden.

2.4.7 Speelruimtebeleid

Het Speelruimteplan (2000) vormt de basis voor het gemeentelijk beleid met betrekking tot speelruimte. In het Speelruimteplan zijn de consequenties in beeld gebracht om een goede kwalitatieve en kwantitatieve speelruimte te realiseren. Per wijk is de huidige situatie met betrekking tot speelruimte geïnventariseerd. Vervolgens is een ideale situatie in beeld gebracht, inclusief de financiële consequenties. Het totaal aantal speelplekken in Schijndel zou moeten worden opgewaardeerd van 51 tot 65 stuks, zodat de meest ideale dekking wordt bereikt die praktisch haalbaar is. Om het beste resultaat te krijgen en te behouden zijn aandachtspunten geformuleerd die elk jaar moeten worden gecontroleerd. Voor het centrumgebied is geconstateerd dat er een tekort is aan (bespeelbaar) openbaar groen en een tekort aan formele speelplekken.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met het realiseren van speelplekken (zie bij bestemming Verkeersvoorzieningen).

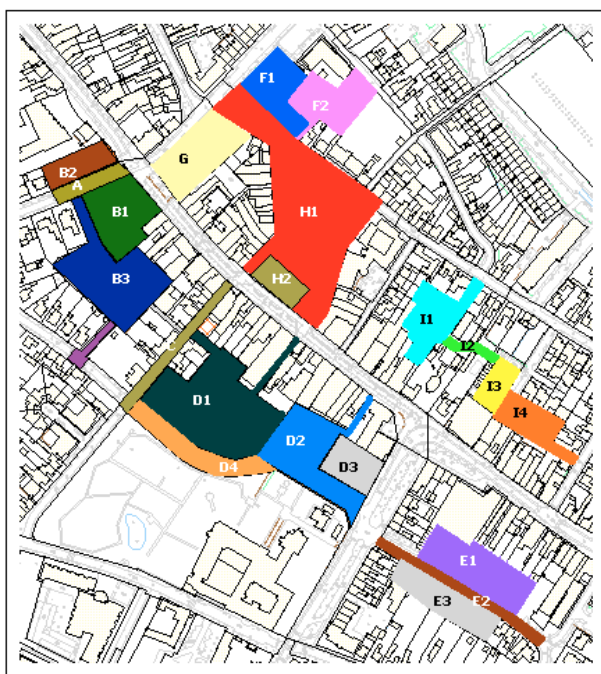
2.4.8 Beleid “Bebouwingsregeling wonen 2009”

De gemeente Schijndel kent het beleid “Bebouwingsregeling Wonen 2009”. Dit beleid is op 14 april 2009 door het college vastgesteld en op 24 april 2009 in werking getreden. De beleidsregel biedt de burger meer mogelijkheden om de eigen woning uit te breiden middels een uitbreiding of een bijgebouw en voor de zogenaamde beroepen aan huis.

Deze beleidsregel bij woningen is vertaald in de planregels van het bestemmingsplan. De mogelijkheden voor het realiseren van uitbreidingen en bijgebouwen zijn hierdoor voor alle woningen verruimd. Van het bij een woning behorende achter- en / of zijerf mag 40 % tot een maximum van 100 m² worden bebouwd met aan- en/of bijgebouwen (in het oude plan gold een maximum tot 90 m²). Aan de zijkant van een woning kan een overkapping (carport) worden gerealiseerd en aan de voor- of zijgevel van de woning mag een uitbouw (erker, uitgebouwde entree) worden opgericht. Voor hoekwoningen zijn uitzonderingen opgenomen. Ook het maken van een dakopbouw is mogelijk. De zogenaamde beroepen aan huis zijn rechtstreeks onder voorwaarden toegestaan. Indien hier niet aan kan worden voldaan, kan er handhavend worden opgetreden.

2.4.9 Projecten

Het beleid voor het centrum van Schijndel ligt voor een groot deel vast in het bestemmingsplan Centrum zoals dit op 12 februari 1998 door de raad van de gemeente Schijndel is vastgesteld. Dit plan was ontwikkelingsgericht. Er is een uitvoeringsplan Centrum gemaakt met een planning van de diverse deelplannen. In totaal zijn 22 deelplannen benoemd. Deze zijn planmatig aangepakt. Op het kaartje dat hieronder is opgenomen zijn de deelplannen visueel weergegeven. Aan het bijgevoegde staatje is te zien dat het overgrote deel binnen de planperiode van 10 jaar ook daadwerkelijk is uitgevoerd.

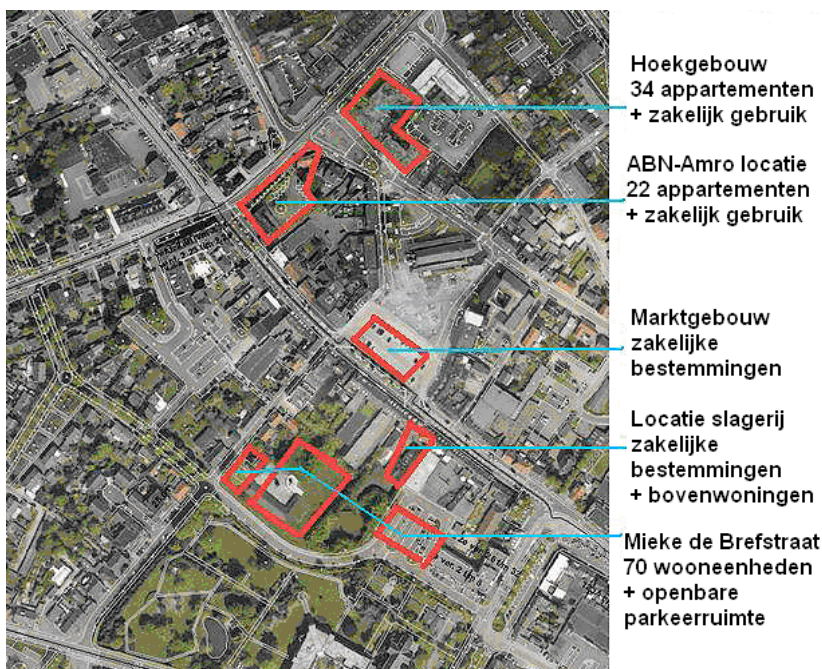


Zie kaart	Uitvoeringsplannen	planning
A	Reconstructie Groeneweg	uitgevoerd
B1	Nieuwbouw hoek Hoofdstr-Groeneweg (De Rode Leeuw)	uitgevoerd
B2	Nieuwbouw tegenover B2 (Groenstaete/Hoofdstaete)	uitgevoerd
B3	Parkeerterrein Groeneweg (2 fasen)	uitgevoerd
B4	Verbindingsweg Harry Bolsiuslaan	uitgevoerd
C	Reconstructie Pompstraat	niet ingepland
D1	Parkeerterrein en nieuwbouw t.p.v. De Zwengel/slagerij	2011
D2	Parkeerterrein Mieke de Brefstraat (2 fasen)	uitgevoerd
D3	Nieuwbouw Kloosterstraat	uitgevoerd
D4	Mieke de Brefstraat	uitgevoerd
E1	Parkeerterrein Baroniestraat	uitgevoerd
E2	Doortrekking Baroniestraat	uitgevoerd
E3	Nieuwbouw Baroniestraat	uitgevoerd
F1	Nieuwbouw t.p.v. oude bibliotheek	2011
F2	Parkeerterrein achter politiebureau	niet ingepland
G	Nieuwbouw ABN-Amro	2011
H1	Herinrichting Markt (gefaseerd)	uitgevoerd
H2	Bebouwing Markt	2011
I1	Uitbreiding parkeerterrein St.Servatiusstraat	uitgevoerd
I2	Verbindingsweg I1-I3	uitgevoerd
I3	Parkeerterrein Akkerstraat fase 1	uitgevoerd
I4	Parkeerterrein Akkerstraat fase 2	uitgevoerd

Afbeelding 6: projectenoverzicht sedert 1998

De volgende deelplannen moeten nog uitgevoerd worden:

- * Het plan Mieke de Brefstraat (D1). De raad is bij besluit d.d. 6 november 2008 akkoord gegaan met dit plan. De planologische afwijkingsprocedure is in 2009 afgerond; het projectbesluit is op 7 juli 2009 verleend.
- * Het plan ter plaatse van het voormalige ABN-Amrobank-gebouw (G). In oktober 2009 is een aanvang met de bouwwerkzaamheden gemaakt.
- * Het plan ter plaatse van de voormalige bibliotheek (F1). In 2009 is de planologische afwijkingsprocedure opgerond; op 29 december 2009 is het projectbesluit verleend.
- * Marktgebouw (H2). Er is een coalitiebeleidsakkoord 2006 – 2010



Afbeelding 7: deelprojecten/deelplannen

2.4.10 Uitgangspunten actualisatie

Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante gemeentelijk beleidsstukken en de wijze waarop de voorgestelde ontwikkelingen in het plangebied worden ingepast.

Distributieplanologisch onderzoek

Er is een distributieplanologisch onderzoek (DPO) verricht voor het centrumgebied. Het DPO heeft een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van het winkelaanbod uitgevoerd. Uit de kwalitatieve analyse is komen vast te staan dat het supermarktaanbod en aanbod van versspeciaalzaken in Schijndel redelijk compleet is. Het aanbod in duurzame en overige goederen (exclusief meubels, doe-het-zelf, tuinartikelen) kan nog verder toenemen. Ingevolge de kwantitatieve analyse wordt de uitbreidingspotentie voor het winkelaanbod in Schijndel tot 2020 indicatief ingeschat op $\pm 1.300 \text{ m}^2$ wvo. Deze uitbreidingsruimte is gebaseerd op een versterking van het centrum en kan dan ook naar het centrum toegerekend worden.

Op de inhoud van het DPO in relatie tot het bestemmingsplan wordt in paragraaf 6.2 nader ingegaan.

Horecabeleid

De documenten “Horecastructuurvisie gemeente Schijndel” (BRO, 2000) en “Nota geïntegreerd horecabeleid” (BRO, 2000) vormen de basis voor het horecabeleid in de gemeente Schijndel. In de horecastructuurvisie wordt een visie op hoofdlijnen gepresenteerd terwijl in de Nota geïntegreerd horecabeleid een vertaling naar beleidsaanbevelingen en een actieprogramma plaatsvindt. Er wordt uitgegaan van de volgende deelgebieden: rondom de markt, rondom Kloosterstraat en Hoofdstraat, rondom Plein 1944, rondom de Boschweg en woongebieden/buitengebied. In dit plan staan de deelgebieden rondom de markt en rondom de Kloosterstraat en Hoofdstraat centraal. De hoofddoelstelling van de gemeente Schijndel is het bevorderen van de aantrekkelijkheid en levendigheid van de Schijndelse horeca zonder dat de leefbaarheid of veiligheid in de omgeving van de horeca in het gedrang komt.

Op de inhoud van genoemde documenten in relatie tot het bestemmingsplan, wordt in paragraaf 6.3 nader ingegaan.

Verkeersbeleid

In het Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel (Goudappel Coffeng, 2001) is de basis gelegd voor het uitvoeren van maatregelen die moeten leiden tot een verbeterde en veilige verkeersstructuur.

Autoverkeer

Binnen de huidige hoofdwegenstructuur van de kern Schijndel vormt de Structuurweg de belangrijkste doorgaande route. Via de Structuurweg wordt het meeste van het externe en doorgaande verkeer omgeleid. Het resterende verkeer gebruikt de komtraverse (de route via de Wijboscheweg-Hoofdstraat-Kloosterstraat-Schootsestraat-Boxtelseweg), die de verbinding vormt tussen de provinciale weg Boxtel-Veghel. Naar verwachting zal het gebruik van de komtraverse afnemen door de aanleg van de Zuidelijke Randweg.

Het centrum van Schijndel rondom de markt is verkeersluw. Het verkeer met de bestemming centrum wordt om het gebied van de markt geleid. De ontsluiting van het plangebied verloopt via de Structuurweg en Rietbeemd van waaruit de Kerkendijk en de Deken Baekerstraat kunnen worden bereikt.

In het Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel is een categorisering van wegen geformuleerd conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Er is onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen I (70 km/u), gebiedsontsluitingswegen II (50 km/u), erftoegangswegen I (30 km/u met fietsvoorzieningen) en erftoegangswegen II (30 km/u zonder fietsvoorzieningen).

Alle wegen in het plangebied zijn erftoegangswegen II. Alleen de wegen in de provinciale verbinding door de kom van Schijndel (Kloosterstraat en Hoofdstraat) behoren (nog) tot het type I (erftoegangsweg I) en hebben fietsvoorzieningen.

Parkeren

De gemeente Schijndel heeft in het Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel van 2001 aangegeven dat zij geen sturend parkeerbeleid voert. Sinds 1 oktober 2008 stuurt Schijndel het parkeerbeleid op het gebruik van de parkeerplaatsen in het gebied door parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone. Hiermee is het aanbod van parkeerplaatsen afgestemd op de vraag.

Op de inhoud van Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel in relatie tot het bestemmingsplan, wordt in paragraaf 6.7 nader ingegaan.

3. OMGEVINGSASPECTEN

3.1 Historie

Schijndel wordt voor het eerst genoemd als "Scinle" in 1309. Hertog Jan II van Brabant gaf indertijd toestemming tot het oprichten van de Koeveringse molen. Schijndel was eerst een hertogsdorp, tot het aan het eind van de veertiende eeuw een heerlijkheid wordt. Het in pand geven was voor de hertog een manier om geld te verwerven. Zo werd de plaats in 1454 weer een hertogsdorp en in 1505 wederom voor korte tijd een heerlijkheid. Karel V loste de pandschuld in 1551 in, zodat het een hertogsdorp werd. In 1559 werd het voor de laatste keer een heerlijkheid. In 1612 veranderde de status weer in een hertogsdorp, toen de bewoners zelf de verpanding aflosten. In 1629 kwam het in bezit van de Staten en werd zodoende een Statendorp. In 1648 werd Brabant een wingewest; de voorafgaande Tachtigjarige Oorlog had al veel schade berokkend. In 1688 telde Schijndel slechts 1304 inwoners waarvan een derde tot de armen behoorde. In 1740 betekende de aanleg van een keiweg over de route Den Bosch – Best - Eindhoven een gevoelige economische klap, aangezien tot die tijd de hoofdroute naar beide plaatsen via Schijndel liep.

Vanaf de tweede helft van de vorige eeuw kwam het industrialisatieproces op gang en daarmee een stijging van de welvaart (leerlooierijen, steenfabrieken, een was-kaarsenfabriek, klompenfabrieken en de textielindustrie). Dit mede onder invloed van de verbeterde verbindingen (tram, trein). Het karakter veranderde hierdoor van een middelgrote agrarische gemeente in een kleine industrieplaats.

De huidige kern Schijndel is gegroeid uit een samensmelting van een drietal parochies (Boschweg, Schijndel en Hoevenbraak), die op een rij langs dezelfde weg liggen en waarbinnen de nieuwe woongebieden zich geleidelijk ontwikkeld hebben. Schijndel is als nederzettingvorm te omschrijven als een samengesteld lintdorp. Naast de feitelijke hoofdweg bestaat een secundaire structuur van wegen, parallel aan de hoofdweg. Deze structuur was reeds vroeg aanwezig.

Schijndel bezat geen echt marktplein. De centrale pleinfunctie werd vervuld door het dorpsplein, dat zich op de plek van de Kluisstraat in de nabijheid van de Sint Servatiuskerk bevond. De Rooms Katholieke kerk, althans de toren, dateert van voor de 16e eeuw; de Nederlands Hervormde kerk uit het begin van de 19e eeuw.



De Tweede Wereldoorlog leverde veel verwoestingen op, hetgeen littekens en gedenktekens heeft achtergelaten in de gehele gemeente. Dit is aanleiding geweest voor ingrijpende wijzigingen in het stratenplan. Zo is de Kerkstraat met zicht op de toren vanaf de Hoofdstraat (zie foto) verloren gegaan. De huidige markt is toen ontstaan.

Afbeelding 8: Kerkstraat

3.2 Cultuurhistorie

Tussen 1997 en 2000 is de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW-kaart) Noord-Brabant ontwikkeld. De CHW-kaart is vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant en is een instrument ten behoeve van het ruimtelijke kwaliteitsbeleid.



Afbeelding 9: cultuurhistorische waardenkaart plangebied

Bovenstaande afbeelding is een uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart. Aan het centrum van Schijndel wordt geen cultuurhistorische waardering gekoppeld, wegens het ontbreken van gegevens. In het plangebied komt een aantal objecten (blauwe stip) voor welke zijn opgenomen in het kader van de MIP (Monumenten Inventarisatie Project). Tevens komen enkele Rijksmonumenten voor (rode stip). Daarnaast zijn een aantal bomen aangewezen als monumentaal groen.

3.3 Cultuurhistorische bebouwing

Onderzocht is of het centrum van Schijndel nog bebouwing kent die uit cultuurhistorisch belang om bijzondere redenen behouden dient te blijven. Schijndel is van oorsprong geen “rijk” dorp geweest, waardoor ook het aantal bijzondere bebouwingen nooit erg groot is geweest. De meest “waardevolle” panden bevonden zich in het centrum van Schijndel en het is juist dit centrum dat tijdens de tweede Wereldoorlog zoveel te lijden heeft gehad.

Het onderzoek heeft zich gericht op de nog aanwezige vooroorlogse bebouwing. De panden die reeds een monumentale status hebben zijn niet verder onderzocht omdat deze panden al een zekere bescherming hebben. Met betrekking tot het

pand aan de Hoofdstraat 97 heeft recent bouwhistorisch onderzoek aangetoond dat er onvoldoende bouwkunst-cultuur-historische elementen zijn om te beschermen.

Aan de hand van de bouwvergunningenregistratie, de kaart van het Wederopbouwplan Markt, het rapport van het provinciale Monumenten Inventarisatie Project (MIP) en het interne onderzoek is een lijst ontstaan van panden die geheel of deels nog een vooroorlogse oorsprong zouden kunnen hebben. Deze panden zijn onderzocht. Voor een belangrijk deel was een bezichtiging van de buitenkant voldoende om te beoordelen dat er sprake was van een naoorlogse bebouwing. Enkele panden zijn intensiever onderzocht. Er zijn geen volledig of nagenoeg volledig authentieke panden aangetroffen. Enkele panden hadden elementen die een zekere cultuurhistorische waarde niet bij voorbaat ontzegd kan worden.

Concluderend dient gesteld te worden dat de te beschermen waarden niet van die omvang en van dien aard zijn dat deze middels de voorschriften van een bestemmingsplan een zekere bescherming moeten krijgen. Het onderzoek geeft wel aanleiding om de bestaande lijst van gemeentelijke monumenten nog eens tegen het licht te houden.

Hierbij dient nader gekeken te worden naar de panden:

- Hoofdstraat 111; winkelpui voorgevel is waarschijnlijk authentiek
- Hoofdstraat 138; winkelpand met galerijvoorgevel

3.4 Archeologische waarden

De Monumentenwet is vanwege de implementatie van het Verdrag van Malta significant gewijzigd. De lokale gemeentelijke overheid heeft een belangrijke rol gekregen bij het onderzoek van archeologische waarden, het voorkomen van aantastingen daarvan en het toezicht op de naleving van de wet. De gemeente heeft ook een aanvullende wettelijke bevoegdheid, bijvoorbeeld door het stellen van regels in bestemmingsplannen. Ten behoeve van dit plan is advies gevraagd aan de gemeentelijke archeologische dienst van 's-Hertogenbosch. Dit advies (november 2008) is hierna integraal opgenomen.

Inleiding

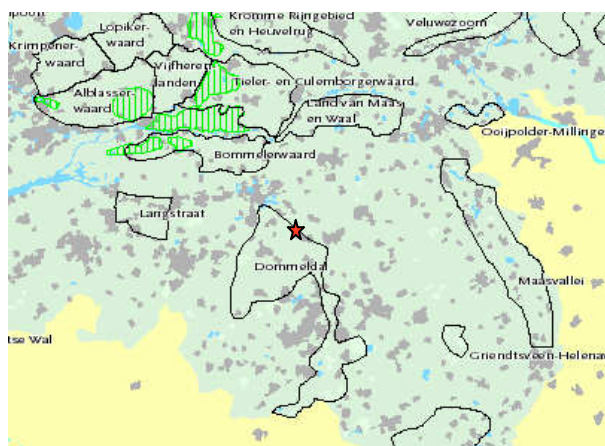
Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan “Centrumplan” is gevraagd wat voor maatregelen dienen te worden getroffen voor de archeologische monumentenzorg. De historische dorpskern van Schijndel (zoals afgebeeld op 19^e eeuwse kaarten) heeft op de landelijke Indicatieve Kaart voor Archeologische Waarden (IKAW) een hoge waarde gekregen. Deze waardestelling is de laatste jaren verscheidene malen bevestigd met behulp van archeologisch onderzoek.

Archeologisch achtergrondinformatie

Fysiek-landschappelijke, geologische, geomorfologische en bodemkundige kenmerken

Schijndel ligt in de Centrale Slenk, een laaggelegen gebied in Noord-Brabant dat tussen de Peelhorst of Peelrandbreuk (grofweg de lijn Roermond-Deurne-Uden-Lith) en de Kempenhorst (grofweg de lijn Luiksgestel-Gilze en Rijen-Oosterhout) ligt. De dorpskern bevindt zich op een dekzandrug van enkele meters hoogte, die is afgezet op het laagpakket van Liempde.

Het dorp Schijndel ligt tussen de beekdalen van de Aa in het oosten en de Dommel in het westen.



Afbeelding 10: Ligging gemeente Schijndel t.o.v beekdalen

Dit gebied wordt gekenmerkt door kleinere dekzandruggen, die al dan niet bedekt zijn met een oud bouwlanddek. Uit de Hoogtekaart van Nederland, kaartnummer 45Dz,

blijkt dat Schijndel op het noordwestelijke punt van een dergelijke dekzandrug ligt. De dekzandrug heeft een noordwest-zuidoostelijke strekking en de Hoofdstraat van Schijndel volgt deze richting over het hoogste deel van de dekzandrug.

In de historische dorpskern vertoont de huidige bodemopbouw regelmatig een ophogingspakket van 2,0 m of mogelijk meer. Onder deze in de vorige eeuw opgebrachte lagen liggen echter her en der onverstoorte podzolbodems. Deze begraven bodems, bestaand uit een ongeveer 20 cm dikke A-horizont en een ongeveer 10 cm dikke, oranje-bruine, Bhs-horizont, kunnen worden geclassificeerd als veldpodzol. De aanwezigheid van een veldpodzol toont aan dat het terrein een relatief hoge grondwaterstand heeft gekend, waarschijnlijk mede veroorzaakt door de lemlagen in de ondergrond.

Archeologische waarnemingen en onderzoeken in centrum van Schijndel

Bij onderzoeken en waarnemingen in en rond de dorpskern zijn vooral archeologische resten aangetroffen uit de late Middeleeuwen en de Nieuwe tijd (Archis onderzoeksmelding 5028; waarnemingen 44166, 44167, 53141, 401283, 401490 en 408031). Andere waarnemingen maken melding van resten uit het Mesolithicum tot en met de vroege Middeleeuwen (waarnemingen 39273, 44166, 44167 en 401482). Deze resten tonen aan dat de dekzandrug al sinds zijn ontstaan een aantrekkelijke vestigingsplaats was voor de mens. De aangetroffen resten van vóór de Nieuwe Tijd bestaan echter alleen uit losse vondsten; er zijn nog geen nederzettingsterreinen uit deze oudere periodes aangetroffen.

Het onderzoek van onderzoeksmelding 5028 is uitgevoerd aan de Hoofdstraat 88. Daarbij zijn de resten opgegraven van verschillende herbergen en een brouwerij uit de 17e eeuw. Tussen deze gebouwen zijn de resten aangetroffen van zes opeenvolgend gegraven waterputten opgebouwd uit plaggen, een bierkuip of baksteen. Deze putten bereikten een diepte tussen 3,5 en ruim 6,0 meter beneden maaiveld.

Aan de Hoofdstraat 102-104, op ongeveer 80 m zuidoostelijk van het plangebied, is in 2005 door de Heemkundige Vereniging 'Schijndel' een kleine noodopgraving uitgevoerd. Het voorterrein van het perceel, aan de straatzijde, bleek ernstig verstoord te zijn door verschillende bouw- en sloopactiviteiten. Op het achterterrein was sprake van duidelijk waarneembare sporen. Het betrof hier voornamelijk afvalkuilen en een tweetal waterputten uit de 17e en 18e eeuw. Bij het zoeken naar ongeroerd zand in de ondergrond werden op een diepte van ca. 2,0 tot 2,5 m –mv tientallen sporen aangetroffen, die geen archeologische indicatoren bevatten, maar waarvan (volgens waarneming 408031 in ARCHIS) wordt aangenomen dat ze van prehistorisch ouderdom zijn

is dat bij de uitvoering van de werkzaamheden eventueel aanwezige archeologische sporen en vondsten zullen worden vernietigd.

Indien de kans bestaat dat als gevolg van de grondverstoringen eventueel archeologische sporen en vondsten zullen worden vernietigd, dan dient met behulp van een Inventariserend VeldOnderzoek met proefsleuven (IVO-P) de aanwezigheid van die archeologische resten te worden onderzocht en, indien aanwezig, de waarde hiervan te worden bepaald. Hiervoor zal de gemeente een Programma van Eisen verstrekken. Op basis van het onderzoeksrapport van het inventariserend VeldOnderzoek met proefsleuven zal het college van B&W een selectiebesluit nemen over hoe om te gaan met de archeologische waarden. Het college van B&W kan besluiten:

- De waardevolle archeologische resten in de bodem te bewaren (behoud *in situ*), zodat de grondingrepen minimaal moeten zijn om zo min mogelijk archeologische waarden te verstoren. Hiervoor zullen richtlijnen worden verstrekt in de vergunning.
- De waardevolle archeologische resten veilig stellen door middel van een archeologisch onderzoek op basis van een door de gemeente verstrekt of goedgekeurd Programma van Eisen.
- Het vrijgeven van de waardevolle archeologische resten.

3.5 Geluidhinder

In de Wet geluidhinder is bepaald dat vaststelling of herziening van een bestemmingsplan gepaard dient te gaan met het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar (spoor-) wegverkeerslawaaï en industrielawaai, indien binnen het plan nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Uitzonderingen daarop zijn wegen die bestemd zijn als woonerf of zijn opgenomen in een 30-kilometer zone. Binnen het plangebied zijn alle wegen aangewezen als 30-kilometer wegen. Conform bestaande jurisprudentie wil de gemeente echter inzicht in de akoestische situatie vanwege deze wegen om te kunnen beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot de nieuwbouwprojecten.

Uit de akoestische onderzoeken betreffende de geprojecteerde nieuwbouwprojecten in het plangebied blijkt, dat er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

3.6 Bodem

In 2005 is in Schijndel een bodemkwaliteitskaart vastgesteld. Het centrum behoort tot het deelgebied 'Woningbouw oud'. Op basis van de op dat moment beschikbare bodemonderzoeken is een gemiddelde bodemkwaliteit voor dat deelgebied vastgesteld. Op basis hiervan valt binnen dit gebied een lichte verhoging aan PAK te verwachten. PAK kan vaak in verband worden gebracht met de aanwezigheid van puin- of kooldeeltjes in de bodem. Naar verwachting zal de aanwezige PAK-concentratie echter geen belemmering vormen voor toekomstige nieuwbouwplannen.

Omdat de bodemkwaliteitskaart uitgaat van een gemiddelde concentratie is het voor nieuwe ontwikkelingen van belang te weten of de bodem al dan niet verontreinigd is. In geval van nieuwbouwplannen zal uit aanvullend onderzoek moeten blijken dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt.

3.7 Leidingen/energie

Door het plangebied lopen de gebruikelijk nutsleidingen zoals water-, gas-, elektra-, CAI-leidingen etc. met bijhorende gebouwen zoals trafokasten.

In het vooroverleg van nieuwbouwprojecten zal met de betrokken leidingbeheerders informatie worden uitgewisseld over de te beschermen leidingen.

3.8 Hinder van bedrijven

Op grond van de VNG brochure “bedrijven en milieuzonering” zijn aan bedrijven planologische toetsingsafstanden te koppelen ten opzichte van gevoelige functies (onder andere woningen). Binnen de genoemde afstanden dient te worden afgewogen in hoeverre de functies passend zijn ten opzichte van elkaar. De basiszoneringslijst van de VNG heeft een globaal en indicatief karakter en kan bij het opstellen van een bestemmingsplan als uitgangspunt dienen, maar dient nader te worden gezien in relatie tot de specifieke kenmerken van het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridisch-planologisch kader waarbinnen ook de gevolgen voor het milieu moeten worden meegewogen.

De *bestaande functies* in het plangebied waar op grond van de brochure bedrijven en milieuzonering een planologisch te toetsen afstand voor wordt aangegeven, dienen al rekening te houden met de aanwezige woningen in de directe omgeving. Zo zullen eventuele toekomstige uitbreidingen van bestaande functies dienen te passen binnen het kader van hetgeen de Wet Milieubeheer toelaat.

In het plangebied, op het perceel Hoofdstraat 97, zijn de werkzaamheden met betrekking tot de slagerij annex vleeswarenfabriek Van Rooij beëindigd. Van milieubelemmeringen voor de realisering van de beoogde woningbouw is derhalve geen sprake. Dit betekent tevens een verbetering voor de kwaliteit van het woonmilieu in de omgeving van het plangebied.

In en om de omgeving van het plangebied is verder geen bedrijvigheid aanwezig die een belemmering vormt voor beoogde nieuwe ontwikkelingen.

De toelaatbaarheid van *nieuwe functies* (detailhandel) kan globaal ook worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure “bedrijven en milieuzonering”. In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukekenmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en een rustige woonwijk of een

vergelijkbaar omgevingstype (zoals rustig buitengebied), waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden.

In de VNG-brochure wordt detailhandel, met uitzondering van supermarkten en warenhuizen, gerekend tot categorie A. Deze activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving dat deze in gebieden met functiemenging belendend aan woningen kunnen worden uitgeoefend. De eisen uit het Bouwbesluit voor de scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarvoor toereikend.

De toekomstige ontwikkelingen vormen daarmee geen belemmering voor de aanwezige functies in het plangebied.

3.9 Lucht

Sinds 15 november 2007 is de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit gewijzigd en is sindsdien opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Deze wijziging wordt ook wel kortweg de Wet Luchtkwaliteit 2007 genoemd. In artikel 5.16 van de gewijzigde Wet milieubeheer is vastgelegd onder welke voorwaarden bestuursorganen de bevoegdheden uit lid 2 mogen uitoefenen. Als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- * er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- * een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van een grenswaarde;
- * een project draagt “niet in betekenende mate” bij aan een verslechtering van luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 1% verslechtert;
- * een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De voornaamste bron voor luchtkwaliteit binnen het plangebied wordt, naast de al aanwezige achtergrondconcentraties, gevormd door het lokale verkeer. Met behulp van een rekenprogramma (CAR II) zijn voor het plangebied een aantal berekeningen gemaakt om vast te stellen of voldaan wordt aan de geldende grenswaarden. Deze berekeningen zijn opgenomen in het ‘rapport luchtkwaliteit – centrumplan’ (10 maart 2009; gemeente Schijndel). Uit de berekeningen volgt dat nergens binnen het plangebied die grenswaarden worden overschreden. De luchtkwaliteitseisen vormen dan ook geen belemmering.

Overigens voorziet dit plan niet in een rechtstreekse mogelijkheid van nieuwe projecten. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Wanneer gebruik gemaakt wordt van deze wijzigingsbevoegdheid dienen de consequenties voor de luchtkwaliteit vooraf inzichtelijk te worden gemaakt.

3.10 Externe veiligheid

Bedrijven

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven (inrichtingen) die een risico vormen voor personen buiten bedrijven. Bijvoorbeeld rondom chemische fabrieken, lpg-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij huizen, ziekenhuizen, scholen of winkels. Het Besluit verplicht gemeenten wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Het Besluit is - op enkele onderdelen na - op 27 oktober 2004 in werking getreden. In het Besluit zijn kwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid gesteld in de vorm van grenswaarden voor het plaatsgebonden risico. De grenswaarden moeten bij de uitoefening van bevoegdheden krachtens de Wro in acht worden genomen.

Binnen het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig waarop het BEVI van toepassing. Ook rondom het plangebied liggen geen bedrijven waarmee rekening behoeft te worden gehouden in het kader van het BEVI.

Transport gevaarlijke stoffen

Wegen binnen het centrum van Schijndel of de directe omgeving ervan komen niet voor op de risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen d.d. maart 2003.

3.11 Flora en Fauna

In het kader van de Flora- en faunawet dient bij ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van beschermde planten en dieren in het plangebied. Gezien het karakter en de omvang van het plangebied, kan de aanwezigheid van een groot aantal bijzondere beschermde planten en dieren zondermeer worden uitgesloten. Dit betekent dat te beschermen soorten, zoals broedvogels en vleermuizen, wel aanwezig kunnen zijn binnen het centrumgebied van Schijndel.

Door het hoofdzakelijk conserverende karakter van het bestemmingsplan, dat daardoor niet op grote schaal ruimtelijke ingrepen mogelijk maakt, zijn in het algemeen geen strijdigheden met de Flora- en faunawet te verwachten.

Voor de eventuele bouwinitiatieven, uitgezonderd het marktgebouw, dient bij het nemen van planologische besluiten, voldoende aandacht aan de toepassing van de Wet te worden geschonken. Voor het project Mieke de Brefstraat heeft reeds een Flora- en Fauna-onderzoek plaatsgevonden. Uit dit onderzoek is gebleken dat de uitvoerbaarheid van het plan niet wordt belemmerd.

Het marktgebouw komt op een locatie te staan waar geen flora en faunawaarden aanwezig zijn: dit terrein wordt al decennia lang als parkeerterrein gebruikt. Er is mogelijk één effect denkbaar: de markt is een plek die vooral voor vleermuizen een bepaalde waarde heeft (aanvliegroutes, oriëntatiemogelijkheden). Met name de kerk en kerktoeren zijn daarin belangrijk. Een gebouw op de markt zou mogelijk afbreuk kunnen doen aan deze waarde. Door het bureau Ecologica uit Maarheeze is naar dit aspect gekeken. Haar conclusie was: *Ervan uitgaande dat de bomen op de markt niet meer aanwezig zijn en indien wel aanwezig niet geschikt zijn (jong, geen holtes, scheuren e.d.) zijn er geen negatieve effecten te verwachten en hoeft er geen ontheffing te worden aangevraagd. Betreffen het oudere bomen die als gevolg van de plannen worden gerooid dan moet een en ander wellicht nader worden bekeken.* Ter plaatse staan geen bomen c.q. geen bomen die voldoen aan bovenomschreven eigenschappen. Een nader onderzoek of ontheffing zal dus niet noodzakelijk zijn.

3.12 Waterhuishouding

De watertoets is sinds 1 november 2003 wettelijk verplicht voor streekplannen, streekplanuitwerkingen, regionale en gemeentelijke structuurplannen, bestemmingsplannen en voor de projectbesluiten op grond van de Wro. Het doel van de watertoets is dat waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar en evenwichtig worden meegenomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen of besluiten. Het gaat daarbij niet alleen om beperking van wateroverlast maar ook om watertekort en waterkwaliteit.

De essentie van de watertoets is vooral een vroegtijdig contact tussen initiatiefnemers en waterbeheerders bij de planvorming. De watertoets biedt veel ruimte voor maatwerk. Zo vroeg mogelijk in de planvorming bepalen de initiatiefnemer, de gemeente en de waterbeheerder gezamenlijk de inhoudelijke criteria waaraan een plan zal worden getoetst. De waterbeheerder denkt vervolgens mee bij de planontwikkeling, toetst het conceptplan aan de criteria en stelt een wateradvies op. In het definitieve plan geeft de initiatiefnemer aan welke keuzes ten aanzien van water zijn gemaakt en waarom.

Invulling aspect water in Centrumplan 2009

Het voorliggende plan is met name een actualiseringsplan. Er zijn enkele nieuwbouwlocaties in het plan opgenomen. Voor deze locaties is uit locatiegericht hydrologisch onderzoek al gebleken dat door het treffen van maatregelen, de waterhuishoudkundige bezwaren opgeheven kunnen worden. Het watertoetsproces is hierbij reeds doorlopen. Overige voor de waterhuishouding relevant zijnde ontwikkelingen worden per project beoordeeld. Per project geldt als uitgangspunt het waterplan Schijndel dat met alle waterpartners is opgesteld, en in 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad van Schijndel.

Voor diverse projecten waarvoor een watertoets nodig is, worden de uitgangspunten watertoets gehanteerd die in 2004 zijn vastgesteld door waterschap Aa en Maas. De plannen worden in eerste instantie door de gemeente getoetst volgens de gemeentelijke checklist (bijlage xxx) alvorens de waterparagraaf ter beoordeling wordt aangeboden aan het waterschap.

Hydrologisch neutraal ontwikkelen

Een groot deel van het plangebied is verhard. Bij herontwikkelingen en inbreidingen zal in veel gevallen het verhard oppervlak niet toenemen en de waterhuishoudkundige situatie niet verslechteren. Naast de gemeentelijke afkoppelplannen wordt bij particuliere ontwikkelingen gestimuleerd om meer inspanningen te leveren dan strikt noodzakelijk. Hierbij wordt de meerwaarde van duurzaam omgaan met regenwater onder de aandacht gebracht samen met de stimuleringsregeling van het waterschap.

Wateroverlast vrij bestemmen.

Een centrumgebied is door de hoge bebouwingsdichtheid een risicogebied voor wateroverlast. Gezien de klimaatverandering zal landelijk gezien tijdelijk water op straat steeds vaker voorkomen. Het simpelweg vergroten van rioolbuizen heeft voor het verhelpen van wateroverlast niet altijd het gewenste effect. Water op straat hoeft in de toekomst niet altijd een probleem te zijn. Bij herinrichtingen en ontwikkelingen wordt op maaiveldniveau gekeken hoe er in extreme situaties voorkomen kan worden dat water in woningen/panden stroomt. Wateroverlast met als gevolg schade in woningen moet hierbij voorkomen worden.

Voorkomen van vervuilingen en gescheiden houden van schoon en vuil water

Bij de reconstructie van de Markt is bewust niet gekozen voor afkoppeling van regenwater of infiltratie. Het intensieve gebruik en daarbij gepaarde vervuiling die via de putten tot afstroming komen in de riolering levert een te hoog risico op voor het oppervlaktewater in de omgeving. Dit water wordt daarom nog gewoon afgevoerd naar de zuivering. Overige gebieden en oppervlakken kunnen op perceelsniveau gescheiden aangeleverd worden en waar mogelijk wel afgekoppeld worden. Het gebruik van niet-uitloogbare materialen, en het toepassen van vet- en olieafscheiders bij restaurants e.d. zorgt voor een aanpak bij de bron.

Water als kans en meervoudig ruimtegebruik

Daar waar mogelijk kan bestaand verhard oppervlak dat is aangesloten op de gemengde riolering afgekoppeld worden. De stimuleringsregeling van het waterschap kan een stimulans zijn om juist groen aan te leggen, of een deel van het regenwater te infiltreren of her te gebruiken. Bergen van regenwater is in een centrumgebied echter vaak niet mogelijk. Alleen combinaties in ruimtegebruik kunnen dan uitkomst bieden. Voorbeelden hiervan zijn het toepassen van daktuinen, sedumdaken en opslag van schoon regenwater voor toiletspoelingen.

Daar waar mogelijk worden kansen benut om water in het centrumgebied zichtbaar te maken.

3.13 Oppervlaktewater en riolering

Oppervlaktewater

In het plangebied is een relatief grote vijver aanwezig in de Kloostertuin aan de Pastoor van Erpstraat. Verder is er geen oppervlaktewater aanwezig.

Riolering

De riolering bestaat voor een groot deel uit een gemengd rioolstelsel. De riolering is hoofdzakelijk van beton en gaat gemiddeld 60 jaar mee. Bij vervanging van de riolering of bij reconstructie van straten wordt altijd gekeken of er kansen zijn om schoon hemelwater af te koppelen van de gemengde riolering.

Rioleringsgebieden plangebied

Het bestemmingsplan ligt in rioolbemalingsgebied "Centrum 06" en "Hoofdstraat-Europalaan 02". In het bestemmingsplan bevinden zich geen riooloverstorten. Al het afvalwater wordt onder vrij verval afgevoerd naar het "rioolgemaal Schijndel" op de Steeg. Van hieruit wordt het afvalwater getransporteerd naar de rioolwaterzuivering in Dinther. In het plangebied bevinden zich drie interne overstorten. Een op de kruising Deken Baekersstraat Mgr. Bekkersstraat, een op de kruising Putsteeg-Bunderstraat en een op de kruising Heikantstraat-Baroniestraat.

Afkoppelplan deelgebied Borne

In een deel van het plangebied is reeds een afkoppelplan opgesteld. Het zuidwestelijk deel van het bestemmingsplangebied wordt in de toekomst voorzien van gescheiden riolering. Bij de reconstructie van de Bunderstraat-Pastoor van Erpstraat is hiermee een start gemaakt. Straten zoals de Pompstraat, Dr. Schaepmanslaan, Pater van de Elzenstraat, Harry Bolsiuslaan en Mieke de Brefstraat worden in de toekomst voorzien van gescheiden riolering. Het schone regenwater wordt hierbij opgeslagen in de waterpartijen in het Kloosterpark.

4. Ruimtelijke karakteristiek

4.1 Algemeen

Schijndel is ontstaan tussen de rivierdalen van de Aa en de Dommel. Het belang van de handelsweg (Den Bosch – Eindhoven) als hoofdweg, was belangrijker dan de ligging aan de rivier. Schijndel bezat geen echt marktplein. De centrale pleinfunctie werd vervuld door het dorpsplein, dat zich op de plek van de Kluisstraat in de nabijheid van de Sint Servatiuskerk bevond. Vanwege de oorlogshandelingen is er veel verwoest in het hart van Schijndel. Dit heeft het toenmalige gemeentebestuur doen besluiten een marktplein te creëren tussen de kerk en de Hoofdstraat.

De dorpskern van Schijndel is gelegen tussen de Hoofdstraat en de Sint Servatiusstraat / Vicaris Van Alphenstraat en wordt begrensd door de Kluisstraat en de Mgr. Zwijsenstraat. Aan de Hoofdstraat is het marktplein gelegen, met de Sint Servatiuskerk en het gemeentehuis. De dorpskern vormt in cultureel historisch opzicht een belangrijk centrum, dat fungeert als winkelhart, waarbij tevens diverse recreatieve voorzieningen zijn gevestigd. In dit gebied wordt ook gewoond, waarbij de woongelegenheden als zelfstandige appartementen of als woonruimten boven winkels op de verdiepingen zijn gelegen.

Het gebied wordt gekenmerkt door de smalle, diepe kavels gelegen tussen de Hoofdstraat en de Sint Servatiusstraat. De bebouwing bestaat uit panden die vrijstaand of geclusterd in twee tot vier woningen zijn. Deze panden zijn niet in een lijn geplaatst, diverse sprongen komen voor. In de dwarsverbindingen, zoals de Willibrordusstraat, het Verlengde Kloosterpad en de Akkerstraat, zijn de kavels ondiep maar breder. De bebouwing is van een meer recente datum en wordt gekarakteriseerd door een clustering van twee tot acht woningen.

Als gevolg van de herstructurering na de verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog heeft het marktplein een eigen karakteristieke vorm gekregen die afwijkt van de overige structuur die orthogonaler is opgezet. De enigszins geknikte lijnen van straten en gevelwanden geven het marktplein een besloten karakter. De bebouwing rondom het marktplein heeft een gesloten karakter, waarbij de gevels vlak en hoog zijn. Daarnaast zijn de panden aansluitend of met een zeer beperkte tussenruimte gebouwd. Enkele markante (historische) gebouwen zijn aan de noordzijde gelegen, zoals de Sint Servatiuskerk en het gemeentehuis.

De overige bebouwing is minder hoog, maar het afsluitend wand-effect blijft bestaan, aangezien de bebouwing in een lijn is geplaatst. De oriëntatie van de bebouwing is gericht naar het marktplein of de straten die het marktplein ontsluiten.

4.2 Groen

(On-)toegankelijk groen

In het plangebied komt geen functioneel groen voor in de vorm van toegankelijke openbare parken. Het groen in het plangebied concentreert zich voornamelijk in het zuidelijk deel van het centrum, waarbij als belangrijkste drager de kloostertuin kan worden genoemd. Deze voorziet echter niet in een openbare functie. Een andere vermeldenswaardige tuin is die van de pastorie aan de Vicaris van Alphenstraat die zijn betekenis met name dankt aan de monumentale beuk.

Bomen

Het centrumgebied is een dichtbebouwd gebied en wordt intensief gebruikt. Daardoor biedt dit gebied geen ruimte aan 'groot groen' in de openbare ruimte. Juist daarom bepalen bomen sterk het beeld. Ze zorgen voor ruimtelijke samenhang en dragen bij aan een prettig woon-, werk- en leefmilieu. De gemeente wil dit ook graag zo houden. Veel bomen in het centrumgebied maken deel uit van een hoofdstructuur. Omdat het centrum één van de oudste delen van Schijndel is, komen er ook relatief veel beschermwaardige bomen voor.

Herinrichting: Markt

Schijndel werkt actief aan de ontwikkeling van de groene structuren. Tijdens de herinrichting van de Markt en omgeving in 2008 zijn diverse bomen weggehaald. De bomen die gehandhaafd zijn, zijn nog van goede kwaliteit. Deze bomen worden groter dan achttien meter en passen daarmee in het streefbeeld van een hoofdstructuur. De markante treurwilg naast de kerk is in een storm van 2007 gesneuveld en is bij de herinrichting volwaardig vervangen. Op weloverwogen plaatsen zijn nieuwe bomen van de eerste grootte geplant. Daarmee behoren de bomen tot de basisinrichting van de Markt. Ze vormen onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp en bepalen mede het karakter van deze bijzondere plek.

Herinrichting: Pastoor van Erpstraat en deel Bunderstraat

In 2009 zijn de Pastoor van Erpstraat en een deel van de Bunderstraat heringericht. Deze straten hebben een inrichting gekregen die bomen de kans geeft om te gaan voldoen aan het gestelde streefbeeld van een hoofdstructuur.

Toekomstige herinrichtingen

Ook bij toekomstige herinrichtingen zal de gemeente rekening houden met de eisen die zijn gesteld in het Bomenstructuurplan. Elke herinrichting wordt aangegrepen om het streefbeeld verder vorm te geven.

4.3 Verkeer

Begin negentiger jaren heeft Schijndel de oude hoofdwegenstructuur door het centrum vervangen door een randweg, de Structuurweg. Deze vormt het meest

aantrekkelijke alternatief voor het doorgaande autoverkeer. Het interne autoverkeer kan gebruikmaken van de wijkontsluitende wegenverbindingen om het centrumgebied te bereiken. Dit zijn de Hoofdstraat/Boschweg, de Kluisstraat/Steeg, de Hoofdstraat/Plein en de Schootsestraat / Kloosterstraat.

Verkeersdruk

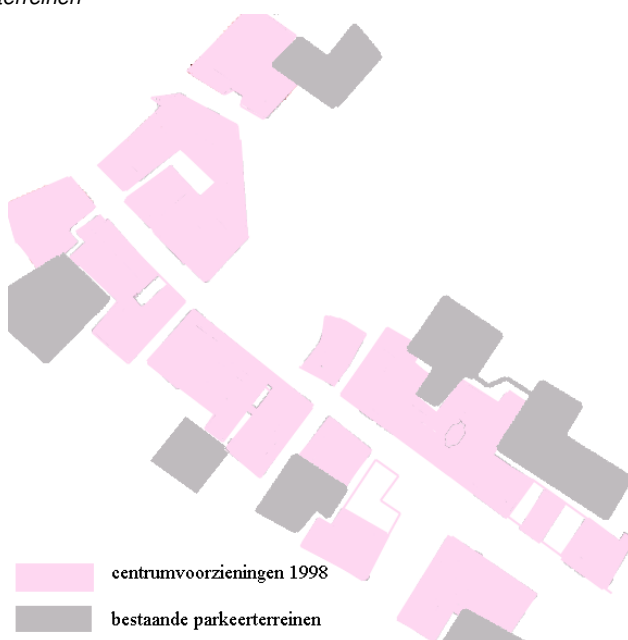
Door de autonome groei van het autogebruik, de groei van de centrumfuncties en de toename van het autobezit is het gebruik van deze wegen door het plaatselijk verkeer toegenomen, ondanks de aanwezigheid van de Structuurweg. Door het verkeer van buiten de gemeente te stimuleren om via de Structuurweg en de invalswegen Steeg/Kluisstraat en de Wijbosscheweg het centrumgebied te benaderen wordt getracht de verkeersintensiteit in het centrumgebied te beperken. Desondanks is door het steeds toenemende verkeersaanbod in het centrum een grote verkeersdruk ontstaan.

Parkeerroute

Vanaf de Kluisstraat en de Groeneweg vormen de verbindingswegen over het Sint-Jorisplein, de Mieke de Brefstraat en de Baroniestraat een westelijke parkeer- en bevoorradersroute rond het centrum. Aan de Baroniestraat dienen de parkeervoorzieningen nog voor een deel gestalte te krijgen. Dit wordt opgepakt na de geplande verbouw van de Citytheater.

Een noordelijke parkeer- en bevoorradersroute loopt via de Akkerstraat over het Catharinaplein door de Sint Servatiusstraat en de Vicaris Aertsweg naar de Kluisstraat. De parkeer en bevoorradersroute sluit aan op het stelsel van wijkontsluitende wegenverbindingen.

Afbeelding 12: parkeerterreinen



Vanaf de parkeervoorzieningen rond het centrumgebied zijn doorsteken gemaakt voor voetgangers naar het winkelgebied. Het hart van het winkelgebied is ingericht als verblijfsgebied. Het betreft de Hoofdstraat (tussen de Kluisstraat en de Kloosterstraat), de markt en de Vicaris van Alphenstraat. Dit gebied is voorlopig nog toegankelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Na realisatie van het marktgebouw, zal het gebied alleen nog toegankelijk zijn voor het bestemmings-(auto)verkeer.

5. Functionele karakteristiek

De voornaamste functies in het plangebied zijn detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en wonen en de hieraan verbonden verkeersfuncties.

5.1 Detailhandel

Het centrum van Schijndel heeft een heldere lineaire structuur. Het kernwinkelgebied bestaat uit het deel van de Hoofdstraat tussen de supermarkten Plus, Aldi en C1000 met het warenhuis Hema als middelpunt. De delen van de Hoofdstraat ten noordwesten van de Kluisstraat en ten zuidoosten van de Akkerstraat liggen buiten het kernwinkelgebied. Deze delen functioneren als aanloopstraten van het kernwinkelgebied c.q. concentratiegebied, met een brede mix aan functies (o.a. wonen en dienstverlening). Hier zijn enkele winkels gevestigd (± 10 verkooppunten) met een totale omvang van $\pm 1.200 \text{ m}^2$ winkelvloeroppervlakte. Inclusief deze aanloopgebieden is het centrum van Schijndel ruim 800 meter lang en daarmee behoorlijk langgerekt te noemen. Gemeente Schijndel zet de komende jaren in op de ruimtelijke verdichting en optimalisatie van het winkelapparaat binnen het kernwinkelgebied door middel van het op gang brengen van een concentratieproces.

Het concentratiebeleid kan onder meer geëffectueerd worden door verhoging van de aantrekkelijkheid van het hoofdcentrum, het geven van alternatieve mogelijkheden voor panden buiten het centrum, een actief grondbeleid en het scheppen van nieuwbouwmogelijkheden. Het centrum van Schijndel vormt de top van de winkelhiërarchie. Op enige afstand van het centrum bevindt zich het winkelgebied Molenstraat, dat van wijkvoorziening is uitgegroeid tot een subcentrum.

5.2 Horeca

Binnen het concentratiegebied bevinden zich verspreid een aantal horecabedrijven. Het betreft een tweetal eetcafé's, een tweetal café's met lunchgelegenheid, een vijftal lunchrooms/snackbars, een restaurant en een zaak met een konditoreiformule: bakkerswinkel met broodjeszaak. Alle horecavoorzieningen binnen het plangebied bevinden zich aan de Markt of aan de Hoofdstraat.

Buiten het plangebied zijn er horecafuncties te vinden aan de Hoofdstraat, Plein 1944, de Boschweg en voorts nog enkele gelegenheden verspreid binnen de gemeente. In december 2000 is een Horecastructuurvisie opgesteld waarin een concentratie van horeca wordt nagestreefd rond de Markt. Deze visie wordt in dit plan zoveel mogelijk gevolgd. Er wordt in het centrumgebied een onderscheid gemaakt tussen horeca in de zogenaamde horecazone en horeca binnen de zogenaamde consolidatiezone.

5.3 Verkeer

Het hart van het winkelgebied is ingericht als verblijfsgebied. Het betreft de Hoofdstraat (tussen de Kluisstraat en de Kloosterstraat), de Markt en de Vicaris van Alphenstraat.

Om het verblijfsgebied bevindt zich een netwerk van ontsluitende straten. Deze takken vervolgens aan op de wijkontsluitende wegenverbindingen.

De parkeerterreinen, welke als een schil om het verblijfsgebied liggen, zijn bereikbaar via een parkeer- en bevoorradingsroute. De parkeer- en bevoorradingsroute sluit op haar beurt aan op het stelsel van wijkontsluitende wegenverbindingen. Het verblijfsgebied wordt door een stelsel van voetgangersverbindingen ontsloten naar de parkeervoorzieningen. De nabijheid en de beschikbaarheid van de parkeervoorzieningen vormt een belangrijke waarde in het publieksaantrekkelijke karakter van het winkelgebied in het Centrumplan. Door in de planontwikkeling rekening te houden met de behoefte van de bewoners, gebruikers en het publiek die het gebied bewonen en/of bezoeken, wordt deze waarde in stand gelaten.

5.4 Wonen

De woonfunctie is sterk vertegenwoordigd in het centrum van Schijndel. Rond het winkelgebied bevinden zich de aaneengesloten woongebieden. Binnen het winkelgebied komt verspreid wonen voor op de verdiepingen van winkelpanden en nog incidenteel op de begane grond. Het is het streven van het gemeentebestuur om de bovenverdiepingen van zakelijke functies zoveel mogelijk voor woondoeleinden te reserveren. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid, de levendigheid en de sociale controle van en in het centrumgebied. Dat komt ook in de planvoorschriften tot uiting. Een uitzondering wordt gemaakt voor indirecte horecadoeleinden. Het blijkt voor de potentiële horeca-exploitanten moeilijk concurreren met potentiële winkelexploitanten. Teneinde meer horeca naar het centrum te trekken wordt het mogelijk gemaakt om op de verdieping indirecte horecavoorzieningen te situeren: kantoor, garderobe, keuken, opslag e.d. Dit beleid heeft een positief effect gehad bij de vestiging van een eetcafé op de Markt.

5.5 Maatschappelijke voorzieningen

Binnen het plangebied komen verschillende maatschappelijke voorzieningen voor. Onder meer het gemeentehuis, de kerk, het verzorgingshuis en het klooster.

6. HET BESTEMMINGSPLAN

6.1 Inleiding

In dit plan is een beeld geschetst van de problemen die speelden binnen het centrum van Schijndel. Het oplossen van de verkeersproblematiek in het centrum, het herinrichten van de Hoofdstraat en de omgeving van de markt, kunnen als zeer belangrijk worden aangemerkt.

Een afbakening van alle problemen kan moeilijk worden gegeven. Het gaat om een voortdurende en stelselmatige inspanning, zowel op stedenbouwkundig als op sociaal, economisch, cultureel en milieuhygiënisch gebied, gericht op behoud, herstel en verbetering van het plangebied.

Aspecten waarover nu reeds duidelijkheid bestaat, worden rechtstreeks mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Er zijn echter ook aspecten, die een nadere invulling behoeven: het beschreven sfeerbeeld vormt het referentiekader voor deze invulling.

Het bestemmingsplan bestrijkt dan ook een zeer breed terrein. Concrete activiteiten als de verbetering van de woonomgeving en indien nodig bedrijfsverplaatsingen, kunnen onder andere daartoe worden gerekend.

Gezien de veelal beperkte middelen zal er uiteraard moeten worden gefaseerd en geselecteerd. De wezenlijke en nijpende zaken zullen natuurlijk eerst worden aangepakt. De belangrijkste ingreep vormt de herinrichting van het openbaar gebied, waarvan inmiddels al een aantal essentiële onderdelen is gerealiseerd.

Op bestaande open plekken of op plaatsen waar oude bebouwing dient te verdwijnen, kan nieuwbouw worden gerealiseerd. Vanzelfsprekend zijn niet al die projecten eenvoudig te realiseren. Met name waar eigendommen versnipperd zijn en/of bestaande bebouwing moet worden gesaneerd, zal dat moeilijk zijn.

Het ontwikkelen van beleid, dat vervolgens wordt vertaald in een bestemmingsplan, dat aan alle problemen en wensen tegemoet komt, is een complex proces dat in het verleden menigmaal is onderbroken.

Redenen voor de onderbreking en de daarmee samenhangende vertraging waren onder meer de aanzienlijke financiële consequenties, de onzekerheid omtrent de omvang van het winkelapparaat, de verkeersproblematiek in het centrumgebied en van de parkeervoorzieningen. Een aantal van deze belemmeringen is weggenomen als gevolg van de reeds enkele jaren geleden gerealiseerde Structuurweg en opbrengsten vanwege de uitgifte van gronden voor nieuwbouwlocaties.

Zowel binnen als buiten het gemeentehuis is de discussie zich daarna gaan concentreren op een viertal belangrijke onderdelen, te weten:

- de gewenste bebouwing op het marktplein;
- het huidige en toekomstig gewenste aanbod van winkelveorzieningen in het centrum in relatie tot de functie van dit centrum voor de gemeente en het verzorgingsgebied;
- de (toenemende) behoefte aan parkeervoorzieningen in het centrum en,
- de wijziging van de verkeersstructuur van het centrumgebied.

Een sterk bepalende factor voor de aantrekkelijkheid van een centrum is de compactheid, de variatie in het aanbod en de bereikbaarheid van de voorzieningen. In de kern Schijndel is sprake van een vrij grote spreiding van de winkels en van andere voorzieningen over een grote lengte langs de Hoofdstraat.

Het drukke verkeer op deze centrale as en de wijd lopende spreiding van de voorzieningen komen de aantrekkingskracht van het centrum niet ten goede. Derhalve zal een versterking van de concentratie worden nagestreefd. De aantrekkelijkheid van een centrum is niet alleen afhankelijk van winkels; andere functies zoals horeca, (publieksgerichte) kantoren, bedrijven, bestuur en openbare diensten en de beschikbaarheid van parkeerruimte oefenen hier ook invloed uit. Deze functies kunnen een gunstige invloed uitoefenen op de beleving van een centrum, mits deze een publieksgericht karakter hebben.

Nu de Mieke de Brefstraat is doorgetrokken stond de realisatie van een winkelgebied op de Markt e.o. nog op het verlanglijstje. Dit wordt gefaseerd uitgevoerd. De openbare gebieden vóór en achter de kerk zijn inmiddels heringericht, waarmee de eerste fase is afgerond. Ook bepalend voor de verblijfswaarde van het centrumgebied is de voortdurende aanwezigheid van mensen/publiek. Het versterken van de woonfunctie binnen en in de directe omgeving van het centrum draagt daaraan in belangrijke mate bij.

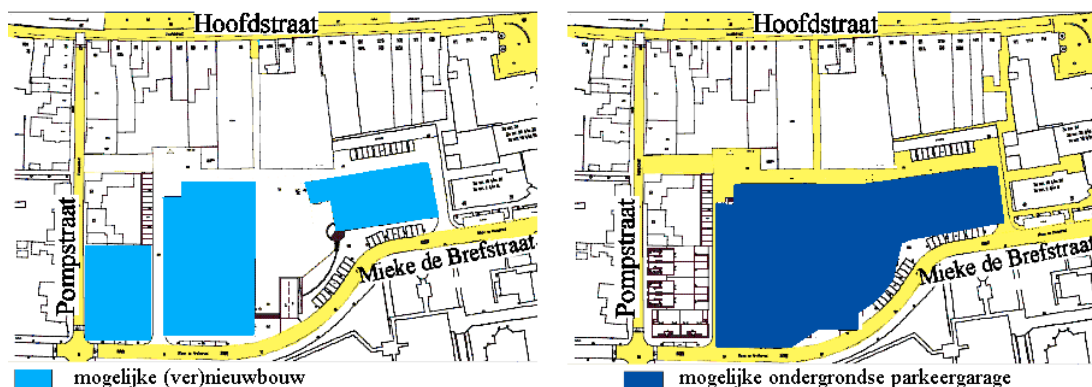
Een goede ontwikkeling van het hart van Schijndel is in het verleden lang tegengehouden door de alles overheersende verkeersfunctie van de Hoofdstraat. Dit had gevolgen voor de inrichting en gebruik van het openbaar domein, dat voornamelijk op het gemotoriseerde verkeer was afgestemd. Het centrumgebied is lange tijd met name voor de voetganger minder aantrekkelijk geweest, omdat het winkelen vanwege de drukke Hoofdstraat zeer werd bemoeilijkt. Zo is het ook voor de consument van buiten de gemeente minder prettig geweest om in Schijndel te gaan winkelen, terwijl het voor een centrum als Schijndel toch van belang is dat het ook die consumenten aantrekt.

Er is enige tijd achteruitgang in de koopkrachtbinding geconstateerd. Daardoor liep ook het winkelaanbod terug. Dit zou op den duur het functioneren van het centrumgebied negatief kunnen beïnvloeden.

Binnen het centrumgebied was er ooit sprake van een duidelijke onderbezetting van het aantal parkeerplaatsen op de parkeerterreinen en een gebrek aan een goede spreiding van de parkeervoorzieningen. Inmiddels is er sprake van een overbezetting op de in het centrumgebied aangelegde parkeerterreinen. Deze overbezetting vindt nu nog plaats op piekmomenten (tijdens de weekmarkt en op winkelavonden). Op termijn zal de toenemende parkeerdruk leiden tot een structurele parkeerbehoefte waarin het huidige beschikbare aantal parkeervoorzieningen niet kan voldoen. De woongebieden aan de randen van het centrum zullen, bij onvoldoende parkeeraanbod in de directe omgeving van het centrumgebied, meer overlast te verduren krijgen van automobilisten die op zoek zijn naar een parkeermogelijkheid.

De parkeerterreinen voor het centrumgebied zijn als een schil om het winkelgebied gelegd. Voor nieuwe ontwikkelingen die meer parkeerruimte vragen die niet ten koste van het openbaar domein mag gaan, zoals woonvoorzieningen, wordt de verplichting tot parkeren op het eigen terrein voorgeschreven. Desondanks zijn toekomstige parkeerproblemen niet te vermijden, met name vanwege het toenemend autogebruik. Dit is geen exclusief probleem voor het centrum. Een blijvende zorg is echter geboden. In 2008 is voor het winkelgebied, een blauwe zone ingevoerd. Hiermee wordt getracht de parkeervoorzieningen zo efficiënt mogelijk in te zetten.

Daarnaast is er een andere ontwikkeling in gang gezet. Achter de HEMA zal het project "Mieke de Brefstraat" gebouwd worden waarbij naast woningbouw, ook een (half-)ondergrondse parkeerkelder zal worden gerealiseerd, waarvan 165 parkeerplaatsen bedoeld zijn ten behoeve van het openbaar gebied. De eerder geschetste groei in de parkeerbehoefte wordt daarmee voor een deel opgevangen.



Afbeelding 13: nieuwbouw in relatie tot parkeren

De Markt

De herinrichting van de Markt en de doorgevoerde aanpassingen aan de Hoofdstraat kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan datgene wat met het centrum wordt beoogd.

Met inzicht gekoppeld aan de nodige creativiteit moet hier een levendig dorpshart te maken zijn, een hart dat de gewenste concentratie ondersteunt. De Markt is op dit moment kenmerkend voor het dorp. Vergeleken met pleinen in andere dorpen is het marktplein zeker niet te grootschalig. Het mist echter wel de aardige gevels en wanden alsmede de noodzakelijke aanliggende levendige functies, die een plein zo interessant en plezierig kunnen maken.

De mogelijke ontwikkeling met betrekking tot de Markt heeft ook in het recente verleden veel aandacht gekregen. Op basis van de eerder verkregen reacties en ideeën kon echter nauwelijks een inrichtingsplan worden opgesteld. Er moest daarvoor meer worden onderbouwd en uitgezocht. Een eerste aanzet daartoe werd gegeven in het via een interactief proces tot stand gekomen pakket van aandachtspunten (Markt Perspectief). De raad is hiermee in 1997 akkoord gegaan. De omzetting van deze aandachtspunten in een concreet plan heeft meer tijd nodig gehad. Centraal punt in deze discussie vormde de gewenste bebouwing op het marktplein: kleinschalig of grootschalig. Uiteindelijk heeft ook de gemeenteraad gekozen voor een groot gebouw die een bijzondere architectuur moest hebben. De verdere invulling van het marktplein is hierop gebaseerd. MTD Landschaps-architecten heeft een breed gedragen invulling gepresenteerd, waarvan nu de eerste fase is afgerond.

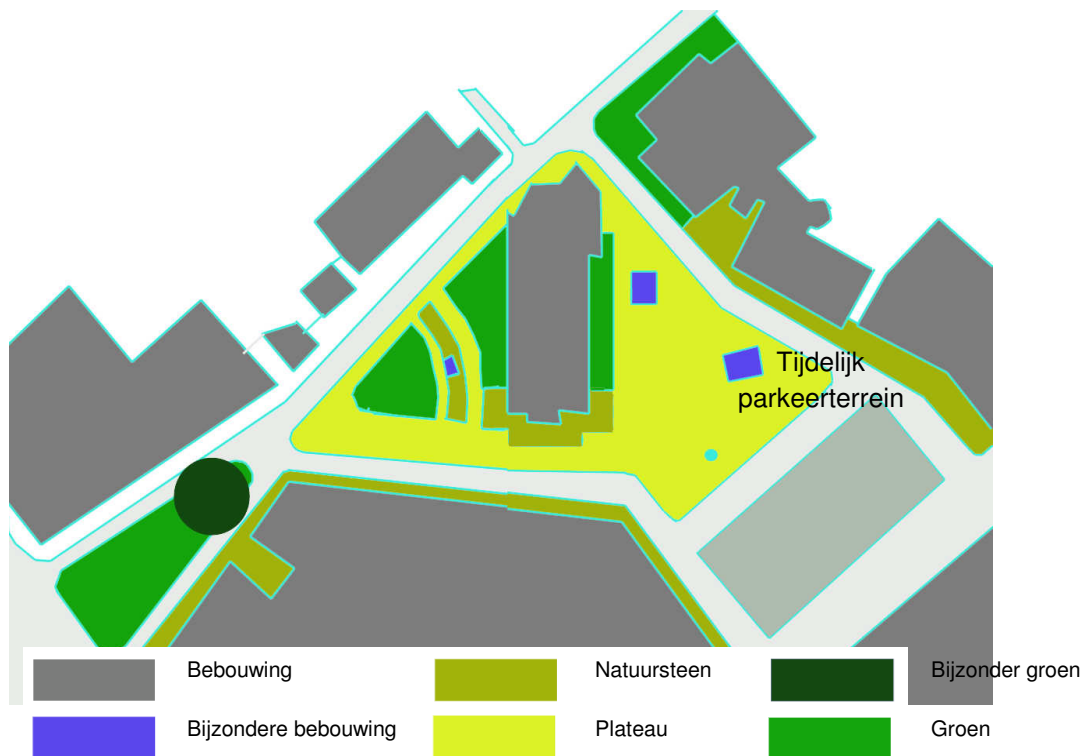
Het grootste deel van de Markt blijft een open ruimte dat daarmee geschikt is voor evenementen, de weekmarkt en andere gelegenheden. De Markt wordt dus weer een echt marktplein.

Op afbeelding 14 is de eerste fase van de herinrichting weergegeven. Ter plaatse van de gedachte locatie van het marktgebouw is nu een tijdelijk parkeerterrein. Dit terrein heeft een meerwaarde tot het moment dat de parkeervoorziening achter de Hema (project Mieke de Brefstraat) is gerealiseerd.

De tweede fase van de herinrichting van het marktplein bestaat uit het realiseren van een marktgebouw, het parkeervrij en verkeersluw maken van het marktplein en het afronden van de pleinaanpassing. Het marktgebouw krijgt een bijzondere architectuur (hiervoor is Winy Maas van MVDRV aangetrokken) maar moet voldoen aan de uitgangspunten zoals verwoord in het coalitie-akkoord uit 2006.

Deze uitgangspunten zijn definitief vertaald in de ontwerp-kaders van Henket & Partners.

Eerste fase Herinrichting Markt



Afbeelding 14: herinrichting Markt eerste fase

Nieuwe ontwikkelingen binnen het centrumgebied

Voormalige bibliotheek c.a.

Na de verplaatsing van de bibliotheek en de beëindiging van de horeca-exploitatie is de bebouwing op de hoek van de Vicaris van Alphenstraat en Kluisstraat in onbruik geraakt. Deze locatie valt buiten het zogenaamde kernwinkelgebied. De gemeente Schijndel streeft er naar, ter uitvoering van haar concentratiebeleid, om het karakter van het kernwinkelgebied te verstevigen.

Detailhandel op deze locatie heeft geen toegevoegde waarde ten opzichte van het kernwinkelgebied. De Vicaris van Alphenstraat kan in dit geval worden beschouwd als het aanloopgebied naar het kernwinkelgebied. De locatie leent zich uitstekend voor appartementenbouw met op de begane grond zakelijke bestemmingen met een specifieke aanduiding voor detailhandel tot maximaal 200 m² (voor de zogenaamde doelaankopen) en horeca tot maximaal 330 m². Detailhandel voor doelaankopen heeft geen publiekstrekkende werking en zal de routing van het kernwinkelgebied niet negatief beïnvloeden.

Mieke de Brefstraat

Het gebied aan de Mieke de Brefstraat in Schijndel wordt herontwikkeld. Op deze locatie is de realisatie van 65 appartementen, vier halfvrijstaande woningen en één vrijstaande woning voorzien. Ten behoeve van dit project en om een deel van de openbare parkeerbehoefte voor het winkelgebied ten noorden van de ontwikkelingslocatie op te vangen, wordt er op deze locatie een (half)ondergrondse parkeerkelder gebouwd. Ten behoeve van de herontwikkeling zijn reeds alle noodzakelijke onderzoeken verricht. Met de initiatiefnemer is een realisatie-(exploitatie-)overeenkomst gesloten waarin ook de afwenteling van eventuele planschadeclaims is opgenomen. Op 7 juli 2009 is het projectbesluit verleend.



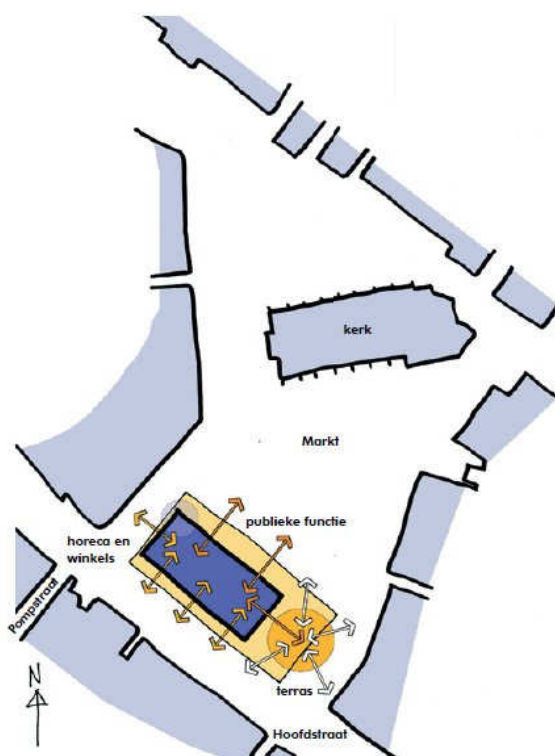
Afbeelding 15: project Mieke de Brefstraat

Marktgebouw

Het marktgebouw is een solitair gebouw op een markante plek in het centrum van Schijndel. Het gebouw verlengt de wand aan de Hoofdstraat en versmalt de ruimtelijke verbinding tussen de Hoofdstraat en de Markt. Het gebouw krijgt een prominente plek in Schijndel en zal in functie en verschijning het recht op die plek moeten waarmaken. Voor het marktgebouw gelden de volgende voorwaarden:

1. max. afmetingen grondoppervlakte 42 x 18 meter
2. hoogte nok maximaal 14 meter
3. alzijdige vorm, geen achtergevels, alleen voorkanten
4. boerderijvorm
5. traditionele materialen
6. transparant

Op verzoek van de gemeente Schijndel heeft Henket & Partners Architecten de ruimtelijke en esthetische kaders vastgelegd waarbinnen de ontwikkeling van het marktgebouw in Schijndel moet plaatsvinden. De vastlegging van deze kaders evenals de overige (rand-)voorwaarden heeft plaatsgevonden in het presentatieboekje Marktgebouw van MVRDV d.d. 4 juni 2009. De voorwaarde van een kleinschalige horeca en kleinschalige detailhandel is, vanwege het ontbreken van de ruimtelijke relevantie, in dit plan losgelaten. Ten behoeve van de realisatie van het marktgebouw zijn reeds de noodzakelijke onderzoeken verricht. Met de initiatiefnemer is op 2 november 2009 een realisatie (exploitatie-) overeenkomst gesloten.



Afbeelding 16: marktgebouw

Hoofdstraat 97

De exploitatie van de vleeswarenfabriek annex rokerij zijn in 2009 ten behoeve van de herontwikkeling van de locatie aan de Mieke de Brefstraat, definitief beëindigd. Deze locatie kan worden herontwikkeld tot een locatie ten behoeve van centrumvoorzieningen conform de mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt. De noodzakelijke onderzoeken hiervoor zijn reeds verricht. Op deze locatie ligt een ernstige bodemverontreiniging die gesaneerd dient te worden.

Hoek Hoofdstraat / Kluisstraat

Op deze locatie wordt het Hermétagebouw gerealiseerd met op de begane grondvloer, de mogelijkheid tot centrumvoorzieningen en op de verdiepingen, woningen. Met de initiatiefnemer is een realisatie-overeenkomst gesloten. Er geldt een onherroepelijk planologisch afwijkingsbesluit.

6.2 Detailhandel en distributieplanologisch onderzoek

Voorzieningen zijn bij voorkeur gebundeld en geconcentreerd in een afgebakend gebied. Voor de gemeente is het daarom van belang dat detailhandel zich uitsluitend vestigt binnen een bepaald gebied. Solitaire vestiging van detailhandel (bijvoorbeeld supermarkten) moet worden voorkomen. Op deze wijze blijft er een zekere druk op het centrum bestaan en wordt voorkomen dat voorzieningen zich als een olievlek verspreiden waardoor ‘gaten’ ontstaan. Om deze reden en rekening houdend met het zogenaamde “boodschappenpubliek” en de korte verblijfsduur van dit publiek (maximaal 2 uren) in het centrum van Schijndel heeft de gemeente het vestigingsgebied voor detailhandel afgebakend en beperkt tot een concentratiegebied. Dit concentratiegebied strekt zich in het kader van dit plan uit over het gedeelte van de Hoofdstraat, gelegen tussen de Groeneweg/Kluisstraat en de Akkerstraat. Op de plankaart is dit gebied met de bestemming Centrumvoorzieningen aangegeven. Overigens kan worden opgemerkt, dat de incidentele bestaande voorzieningen welke ten oosten van de Akkerstraat, ter weerszijden van de Hoofdstraat en aan de Vicaris van Alphenstraat, zijn gelegen, bewust niet zijn meegerekend bij de centrumvoorzieningen. Dit is gedaan om het concentratiemodel zo compact mogelijk te houden en uiteraard daardoor de loopafstanden te beperken.

Gestreefd wordt naar een zo groot mogelijke concentratie van centrumfuncties binnen het concentratiegebied. Uitgangspunt is een sterk, compact en goed gestructureerd (qua routing) winkelcentrum binnen het grondgebied van Schijndel. Verplaatsing van de buiten dit gebied gelegen voorzieningen naar de gronden behorende tot het concentratiegebied is wenselijk echter is gebaseerd op vrijwilligheid. De gemeente voert hierin een actief beleid door binnen het concentratiegebied ruimte te bieden aan nieuwe locaties zodat verplaatsing van buiten het centrum naar het centrum mogelijk wordt gemaakt. Daarenboven streeft de gemeente er naar om het kernwinkelgebied zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dit kan onder andere door het verwezenlijken van voldoende parkeermogelijkheden op korte loopafstand van de primaire bezoekdoelen (C1000, Plus, Aldi en de Hema) in het concentratiegebied. Voor het overige zullen er afspraken met de winkeliersvereniging en het citymanagement worden gemaakt.

De wens van de gemeente te komen tot een aanvaardbare regeling voor detailhandel in het centrum van Schijndel, noopte tot een actueel inzicht in het bestaande winkelareaal van het centrumgebied en aanvullend de distributie-

planologische mogelijkheden voor detailhandel. Het DPO van het bureau Droogh Trommelen & Partners (2009) biedt een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van deze ontwikkelingsmogelijkheden. Concluderend kan worden gesteld dat de toegestane nieuwe ontwikkelingen binnen het concentratiegebied (waaronder het marktgebouw, het gebouw Hermétage op de hoek van de Kluisstraat/Hoofdstraat en de locatie aan de Hoofdstraat 97), kwalitatief verantwoord kunnen worden. Dit geldt niet voor de locatie op de hoek Kluisstraat / Vicaris van Alphenstraat.

Kwalitatieve beoordeling locaties met nieuwe ontwikkelingen.

Een goed functionerend winkelaanbod in het centrum draagt bij aan een sterk aanbodstructuur op kernniveau. Detailhandelsontwikkelingen die de gewenste winkelstructuur in het kernwinkelgebied versterken, kunnen niet leiden tot duurzame ontwrichting. Het gaat hierbij om de locaties aan de Hoofdstraat 97, het marktplein en op de hoek van de Hoofdstraat/Kluisstraat (Hermétage). Deze ontwikkelingen sluiten goed aan op de lineaire opzet (routing) van het winkelgebied en heffen de storende onderbreking van het winkelfront met de extra winkelmeters op waardoor de winkelstructuur wordt versterkt. Deze locaties dragen bij aan de versterking van de ruimtelijke economische structuur van het centrum.

Detailhandel op de hoek Hoofdstraat/Kluisstraat versterkt de entree en zichtbaarheid van het kernwinkelgebied. De dubbelzijdige bewinkeling (verdichting) die daarbij aan het begin van het kernwinkelgebied ontstaat, is een gewenste ontwikkeling voor de ruimtelijk-economische structuur van het centrum van Schijndel.

De locatie op de hoek Kluisstraat / Vicaris van Alphenstraat ligt buiten het kernwinkelgebied, aan de rand van het aanloopgebied van het marktplein. Een substantiële winkelontwikkeling op deze locatie levert geen bijdrage aan de gewenste verdichting van het winkelaanbod in het kernwinkelgebied. Een sterke winkelvulling op deze locatie heeft een publieksaantrekkende werking die ten koste gaat van de publieksstroom / routing in de Hoofdstraat. Op deze locatie is de vestiging van zakelijke en maatschappelijke dienstverlening en horeca toegestaan met een beperkte mogelijkheid tot detailhandel voor de zogenaamde doelgerichte aankopen tot een maximum van 200 m². Een dergelijke beperkte invulling van detailhandel leidt niet tot een ombuiging van de loopstromen in de Hoofdstraten en heeft geen nadelige invloed op de structuur in de Hoofdstraat.

Onthouding goedkeuring Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben hun oordeel in hun onthouding aan goedkeuring aan de bepalingen voor detailhandel in het bestemmingsplan 1998, gebaseerd op het IMK-rapport. Gedeputeerde Staten kunnen instemmen met de omvang van het concentratiegebied, maar hebben problemen met het feit dat geen algemeen maximum oppervlak voor detailhandel is gegeven. Aangegeven wordt dat, gezien

de ruimte die binnen het concentratiegebied aanwezig is, de gemeente dan geen mogelijkheden heeft tot sturing. Tevens is in verband met het concentratiebeleid goedkeuring onthouden aan de wijzigingsbevoegdheid naar detailhandel binnen de bestemming “Verspreide voorzieningen”.

Thans geldt de Wet ruimtelijke ordening. Een belangrijk basisprincipe in de Wet ruimtelijke ordening is dat de verantwoordelijkheden en de daarbij behorende bevoegdheden op het juiste bestuursniveau worden gelegd. Het rijk, de provincie en de gemeente zijn verantwoordelijk voor hun eigen ruimtelijke belangen. Hierbij geldt het adagium “decentraal wat kan, centraal wat moet”. Dit betekent dat aan gemeenten zoveel mogelijk beleidsruimte moet worden overgelaten. Er kan slechts sprake zijn van bemoeienis van provincie of rijk voor zover dat noodzakelijk is vanwege hun eigen belang. Detailhandel binnen de bebouwde kom betreft geen provinciaal belang.

Het voorgaande heeft geleid tot de volgende visie van de gemeente omtrent de maximering van de winkelveorzieningen binnen het centrumgebied.

De vigerende bestemming ‘Centrumvoorzieningen’ omvat een grote oppervlakte, waarvan slechts een deel benut is. In theorie zijn er forse ontwikkelingsmogelijkheden per branche, in de praktijk zijn dat er aanmerkelijk minder. Dat heeft de volgende oorzaken.

- * Veel percelen worden thans slechts voor een gedeelte van de bestemming voor de winkelfunctie benut. Wanneer in een dergelijke situatie er voor de ondernemer, om wat voor reden dan ook, geen aanleiding bestaat uit te breiden, zal dit ook niet gebeuren.
- * Diverse grote oppervlakten worden op dit moment ingenomen door niet-winkelfuncties, zoals ten behoeve van kantoren en horeca. Lang niet zeker is of deze mogelijkheden voor de winkelfunctie zullen worden benut, en zo ja, op welke termijn.
- * De meeste percelen in particulier eigendom zijn hetgeen betekent dat de eigenaar aan de functieverandering / -uitbreiding mee moet werken.

De feitelijke mogelijkheden binnen het centrumgebied worden derhalve in de markt bepaald. Concluderend kan worden gesteld dat de mogelijkheden voor de gemeente om de ontwikkeling actief te sturen in die context nogal beperkt zijn. In feite is het initiëren, stimuleren en faciliteren van projectontwikkeling één van de weinige beïnvloedingsmogelijkheden binnen dat kader. Het gekozen centrumgebied heeft een zodanige omvang dat er enerzijds voldoende mogelijkheden zijn om de marktwerking haar werk te laten doen en anderzijds is het gebied niet zo groot dat er gaten in de winkelstructuur ontstaan. De gekozen omvang en het concentratiebeleid waarborgen een gezonde economische druk op het gebied.

De wijzigingsbevoegdheid naar detailhandel binnen de bestemming “Verspreide Voorzieningen” is komen te vervallen.

Supermarkten

Supermarkten zijn structuurbepalende winkels die een grote publieksstroom aantrekken en een behoorlijke parkeervoorziening vereisen. De bestaande supermarkten worden aan een bruto vloeroppervlakte van 1.500 m² maximaal gebonden. Verdere uitbreiding van de bestaande supermarkten is niet toegestaan. Het ruimtelijke argument hiervoor is behoud van de keuzemogelijkheid uit de verschillende supermarkten. Op deze wijze wordt voorkomen dat de bestaande supermarkten, het naastgelegen pand opkopen met als oogmerk de verwezenlijking van een megasupermarkt. In dat geval bestaat het risico dat een andere supermarkt binnen het kernwinkelgebied verdwijnt en dat de inwoners van Schijndel beperkt worden in hun keuzevrijheid. Bovendien zijn de supermarkten binnen het kernwinkelgebied van Schijndel, de grote publiekstrekkingen. Voldoende aanbod (behoud van meerdere supermarkten) en keus is daarom van essentieel belang voor het winkelgebied.

Voor de vestiging van een nieuwe supermarkt is ingevolge het toekomstige plan, een ontheffing nodig. Een supermarkt trekt grote publieksstromen aan, vraagt om een goede locatie in relatie tot een parkeermogelijkheid en is daarmee (in tegenstelling tot andersoortige winkels in het centrumgebied) structuurbepalend. Voor deze winkelcategorie is derhalve een uitzondering in de planregels opgenomen. De verlening van een ontheffing is slechts mogelijk indien er voldoende parkeermogelijkheid op het eigen terrein of in de onmiddellijke omgeving aanwezig is, de huidige verkeerssituatie niet nadelig wordt beïnvloed en de voorziening vanuit ruimtelijk-economisch oogpunt verantwoord is.

6.3 Horeca en seksinrichtingen

Horecavoorzieningen kunnen de centrumfunctie eveneens versterken. Er moet echter voorkomen worden dat deze een overheersende positie gaan innemen. Dit geldt met name voor de hinder veroorzakende horecabedrijven zoals disco's en dergelijke. Een zeer specifieke (horeca)functie vormt de bioscoop c.q. biljartcentrum aan de Meierijstraat. Hoewel dit gebouw qua situering niet geheel is gelegen in het concentratiegebied, is het functioneel sterk gebonden aan de centrumfuncties. Het beleid is derhalve gericht op handhaving en versterking van de functie op die plaats. Om die reden wordt ook een uitbreiding mogelijk geacht mits deze niet strijdig is met de behoeften van de overige centrumfuncties.

Horecastructuurvisie

In december 2000 is een Horecastructuurvisie opgesteld waarin een aantal verschillende deelgebieden wordt onderscheiden. Er wordt gestreefd naar een hoge(re) mate van concentratie van het horeca-aanbod in het centrumgebied.

Onderscheid wordt gemaakt in typen horeca:

- (Winkelgebonden) daghoreca;
- Maaltijd- en logiesverstrekkers;
- Spijsverstrekkers;
- Drankverstrekkers (cafés e.d.);
- Discotheken.

Voor het centrum van Schijndel zijn de eerste twee categorieën van belang, waarbij voor de eerste categorie met name de winkelondersteunende functie van het bedrijf maatgevend is. In dit verband is het niet van belang of het gaat om een café, lunchroom of een cafetaria maar of de openingstijden zijn afgestemd op de winkelopeningstijden. Het tweede type bedrijf levert in de regel weinig overlast op voor omwonenden en is daarom te onderscheiden van andere typen.

In de visie worden suggesties gedaan voor een geconcentreerde ontwikkeling van de horeca, waarbij met name op de koppen van de Markt met de Hoofdstraat, ruimte is voor horecaontwikkelingen. Hiermee is in dit plan rekening gehouden (zie rode deel op afbeelding 17). Geconcentreerd horeca-aanbod biedt de individuele ondernemer, de consument en het centrum meer voordelen dan verspreid aanbod zoals:

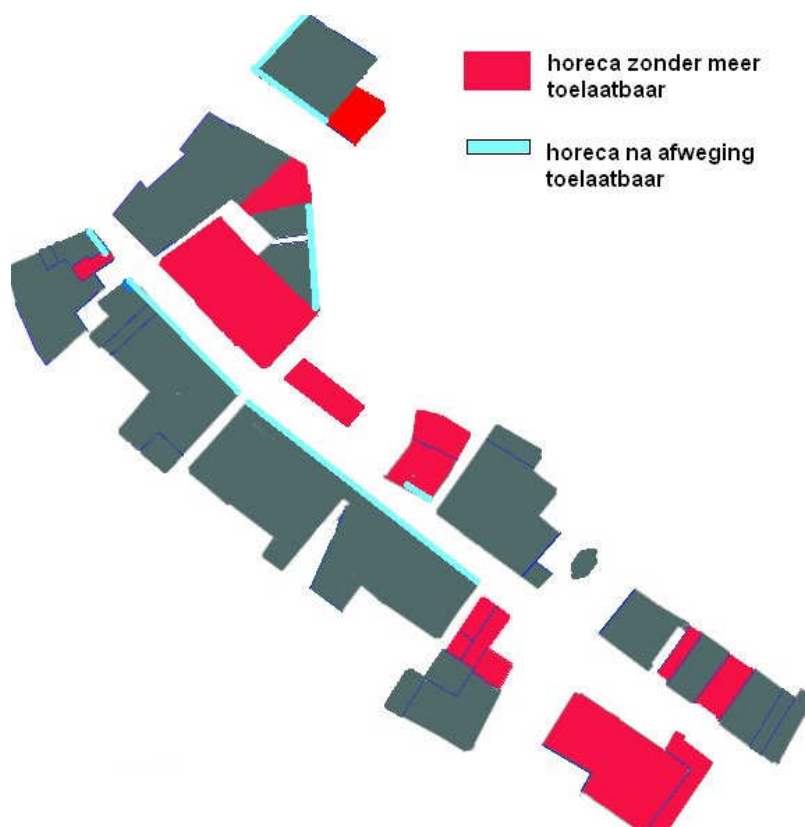
- autonome aantrekkingskracht;
- meer keuzemogelijkheden op korte afstand;
- concentratie van de mogelijke overlast. Controle, handhaving en kwaliteitsverbetering is makkelijker te realiseren.

In deze zone is horecavestiging zonder meer mogelijk. Daarnaast kent de horecastructuurvisie de consolidatiezone. Ingevolge de horecastructuurvisie dienen de horecabedrijven in dit gebied, gehandhaafd te blijven. Bij vertrek van een horecabedrijf kan er op hetzelfde perceel een ander horecabedrijf terugkeren maar ook eventueel op een andere plaats. Nieuwvestiging in het consolidatiegebied is volgens deze visie uitgesloten. Niettemin wordt het ter bevordering van de levendigheid/gemengdheid van functies in het centrumgebied, wenselijk bevonden om buiten de horecazone doch binnen een aangegeven begrensd gebied, nieuwe horecavoorzieningen onder voorwaarden, `beperkt` toe te staan. Hiermee wordt afgeweken van de horecastructuurvisie.

Deze mogelijkheid wordt geboden voor het zogenaamde consolidatiegebied tussen de Kluisstraat en de Kloosterstraat (zie bijlage 1 en het lichtblauw gearceerde deel op afbeelding 17; *niet voor de andere consolidatiegebieden buiten dit aangegeven begrensd gebied*). In dit gebied bestaat er via een ontheffingsbevoegdheid, de mogelijkheid om nieuwe horecavoorzieningen toe te laten. In deze lichtblauwe zone is het niet goed mogelijk om precies aan te geven hoe groot in de toekomst de behoefte is aan horecavoorzieningen en waar dergelijke voorzieningen het gunstigst

zijn gelegen. Het ligt derhalve in de lijn om de nieuwe horecavestigingen (binnen dit begremsd gebied), van geval tot geval te bezien en te toetsen op eventuele aanvaardbaarheid. In de planregels zijn hiervoor toetsingscriteria opgenomen.

Het aantal horecagelegenheden in dit gebied dient, ter waarborging van het concentratiedoel van de horeca binnen de horecazone en ter bescherming van deze zone, wel beperkt te blijven. Ter verkrijging van een evenwichtige menging van de centrumfuncties en dat de horecafunctie binnen het begrensde gebied (lichtblauw gearceerd deel op afbeelding 17; zie ook bijlage 1 van dit plan) ondergeschikt blijft, is gekozen om een maximum te stellen aan het aantal horecagelegenheden binnen deze lichtblauwe zone. Een objectieve maatstaf voor een dergelijke maximering is door deze te relateren aan het aantal panden in het consolidatiegebied. Indien wordt uitgegaan van 25% van het totale aantal bestaande panden in dit gebied, blijft het aantal (te realiseren) horecagelegenheden ondergeschikt aan de overige functies wonen en winkels. Voor wat betreft het soort horeca wordt in dit gebied onverkort vastgehouden aan de toegestane horeca binnen de horecazone.



Afbeelding 17: concentratiezone horeca (rood) en zone (licht blauw) behorende tot de consolidatiezone van de horecastructuurvisie waarbinnen nieuwvestiging onder voorwaarden 'beperkt' is toegestaan; daarbuiten gelden onverkort de uitgangspunten van de horecastructuurvisie.

Bestaande horeca

In het bestemmingsplan wordt de bestaande horeca bestemd waarbij geen onderscheid wordt gemaakt in horeca waarvan de exploitatie doorgaans in de avonduren plaatsvindt (café, restaurant, hotel, pension e.d.) en lichte horeca, waarvan de exploitatie zowel overdag als in de vroege avonduren plaatsvindt (snackbar, cafetaria, broodjeszaak e.d.).

Seksinrichtingen

Sinds het wegvallen van de strafrechtelijke bepalingen over prostitutie, is het niet meer mogelijk om via strafrechtelijke weg seksinrichtingen en escortbedrijven te weren tenzij zo'n verbod in een bestemmingsplan wordt opgenomen. Het blijkt niet mogelijk te zijn, zo dit al gewenst wordt, om dit soort inrichtingen overal te weren. De gemeenteraad heeft zich reeds hierover uitgesproken in die zin dat dit soort inrichtingen toelaatbaar zijn binnen de bestemming Centrumvoorzieningen van het bestemmingsplan Centrum. Dit beleid moet echter nog wel in het Centrumplan en de diverse andere bestemmingsplannen vertaald worden. Het verbod wordt gesteld in het kader van het beleid tot concentratie van (publiekelijke) voorzieningen, niet zijnde wijkvoorzieningen en wel binnen het hoofdwinkelcentrum. Voor seksinrichtingen en escortbedrijven geldt bovendien dat deze inrichtingen een bijzondere uitstraling hebben op de omgeving waardoor deze uit planologisch oogpunt beter thuishoren binnen het multifunctionele hoofdwinkelcentrum. Om te voorkomen dat deze inrichtingen een te grote invloed op de gewenste uitstraling van het centrum hebben, wordt middels de planvoorschriften het aantal inrichtingen beperkt tot drie.

6.4 Kantoren en bedrijven*Kantoren*

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen publieksgerichte en niet-publieksgerichte kantoren, met diverse tussenvormen. In het centrumgebied kunnen, naast het gemeentehuis, ook andere kantoren met een duidelijke publieksfunctie worden toegestaan. Daartoe kunnen banken, reisbureaus, uitzendbureaus, makelaarskantoren, en dergelijke worden gerekend. Deze bedrijven worden gerangschikt in de categorie zakelijke dienstverlening. Hiervoor is in het kader van de uitwisselingsmogelijkheid van functies binnen het concentratiegebied ruimte beschikbaar. Ditzelfde geldt voor de niet publieksgerichte kantoren.

De kantoren buiten het concentratiegebied worden specifiek bestemd. De percelen aan de Kloosterstraat 9 (ING-gebouw), Mieke de Brefstraat 38 en 40 (kapperszaak en het Schijndels Weekblad) krijgen de bestemming Verspreide Voorzieningen met de nadere aanduiding 'kantoor' en 'bedrijven'. Voor de percelen aan de Kloosterstraat 2, 4, 6 en 8 zal een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen ten

behoefte van de bestemming “Verspreide Voorzieningen met de nadere aanduiding ‘kantoor’.

Bedrijven

Vestiging van nieuwe bedrijven in het centrum ligt niet voor de hand, ook al omdat het soort panden en de ruimte die in het algemeen vereist is nauwelijks in het gebied aanwezig zijn. De bestaande bedrijven worden in het plan specifiek bestemd.

6.5 Bijzondere doeleinden

Het politiebureau bevindt zich op dit moment op een andere locatie, buiten het plangebied. Voor het gemeentehuis bestaat niet direct behoefte aan een uitbreiding, uitgezonderd de geringe bebouwing van de binnentuin ten behoeve van een centrale balie.

De bibliotheek is inmiddels verhuisd. Bij de overige bijzondere voorzieningen en openbare diensten bestaat geen aanwijsbare behoefte aan uitbreiding. Mocht zich de behoefte wel voordoen, dan zal van geval tot geval dienen te worden gezien in hoeverre uitbreiding mogelijk is.

6.6 Wonen

Een ander doel dat met dit bestemmingsplan wordt nagestreefd is de instandhouding en aanvulling van de woonfunctie. Behoud en versterking van het woonmilieu in het centrum moet gezien worden als belangrijk uitgangspunt.

De woonfunctie is rondom het hart van het centrum ruimschoots aanwezig. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen de normale als zodanig gerealiseerde eengezinswoningen, de woningen in combinatie met een winkel of andere voorzieningen in combinatie met woningen. Woningen op de begane grond, die nog incidenteel voorkomen, zijn in het centrale winkelgebied minder wenselijk: ze doorbreken immers het winkelfront hetgeen de aantrekkelijkheid niet ten goede komt.

Woningen boven winkels zijn in het centrale winkelgebied juist wel gewenst om te voorkomen dat het winkelgebied 's avonds uitgestorven is. Een daarmee samenhangend voordeel is, dat het zicht en toezicht op de winkels beter mogelijk is. De winkelier stelt het ook vaak op prijs nabij de winkel een bedrijfswoning te hebben. Een samenhangend nadeel is dat voor woningen in het centrale winkelgebied, parkeerruimte nodig is in de openbare ruimte die daardoor beperkt beschikbaar is voor het winkelende publiek. Het handhaven van de woonfunctie in het centrum brengt met zich mee dat de woningen voor de bewoners goed bereikbaar moeten zijn, terwijl eveneens goede verkeersverbindingen met bijvoorbeeld onderwijsvoorzieningen en voorzieningen voor sport en spel en

dergelijke gewaarborgd moeten blijven. Naast een goede bereikbaarheid met de auto zijn er ook veilige routes voor voetgangers en fietsers nodig. Met uitzondering van het noordwestelijk deel hebben de woningen het karakter van eengezinswoningen.

Het centrum is echter aantrekkelijk als woongebied voor kleine huishoudens en senioren, reden waarom de in het centrumgebied gelegen bouwlocaties het meest in aanmerking komen voor die bewonerscategorie. Een gevolg van een toename van huisvesting van senioren is dat hierdoor de behoefte aan parkeerruimte voor gehandicapten in de openbare ruimte toeneemt. Dit heeft negatieve gevolgen voor de hoeveelheid openbare parkeerplaatsen.

Op onderstaand kaartje zijn de nieuwbouwlocaties aangegeven: Het gaat om groepjes eengezinswoningen en appartementenbouw op daarvoor geschikte plaatsen. De nieuwbouw binnen de bestaande bebouwing is beperkt in hoogte: maximaal 2-3 lagen met een kap. De overige bebouwing dient als accentuerend te worden gezien aan de randen van het centrum (langs de nieuwe parkeer- en bevoorradingsroute: tussen het klooster en de Hoofdstraat). Het is derhalve gewenst dat deze bebouwing enige omvang heeft: derhalve dient ook een minimaal aantal bouwlagen te worden aangegeven. Daar waar de situering vraagt om markante bebouwing van enige omvang, worden 4 bouwlagen met kap geschikt geacht. Voor de toepassing van 3 of 4 bouwlagen kent het bestemmingsplan afwegingskaders.

De incidentele kleinere inbreidingslocaties zijn niet aangegeven op het volgende kaartje. Deze woningen vullen grotendeels gaten op in de bestaande straatwanden en zijn derhalve op hun stedenbouwkundige merites beschouwd. Deze woningen kunnen echter alleen worden gerealiseerd, indien daarvoor plaats is binnen het gemeentelijke en provinciale woningbouw.



Afbeelding 18:
Parkeervoorzieningen rondom Centrumvoorzieningen Nog te realiseren Centrumvoorzieningen

6.7 Verkeer

Gestreefd wordt om het aantal verkeersbewegingen van het gemotoriseerde verkeer in het winkelgebied van het centrum te beperken. Dit is gebeurd door onder meer de hoeveelheid parkeerplaatsen, op- en in de directe omgeving van het marktterrein te verminderen en de parkeermogelijkheid op het marktterrein in de toekomst, geheel te laten vervallen. Door de aanleg van een goede parkeer- en bevoorradingsroute die de parkeervoorzieningen rondom het centrum verbindt, is een aantrekkelijk alternatief geboden voor de verschillende verkeersbehoeften. De parkeervoorzieningen aan deze parkeerroute worden naar het winkelgebied ontsloten door het bieden van aantrekkelijke voetgangersdoorsteken (qua vormgeving / inrichting).

Het winkelgebied bevindt zich hierdoor altijd op loopafstand van de parkeervoorzieningen.

Het in 2001 vastgesteld Gemeentelijk Verkeersplan bevat een aantal plandoelen waarvan beschreven is hoe de gemeente om wil gaan met haar verkeer- en vervoerbeleid. Deze beschrijvingen zijn richtinggevend voor de wijze waarop Schijndel de verkeersbelasting in de kern aanpakt:

- het bevorderen van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer;
- het accommoderen van noodzakelijk autoverkeer;
- bevorderen van de leefbaarheid in verblijfsgebieden;
- optimalisatie van het vraag en aanbod van parkeerplaatsen.

De volgende voorstellen zijn van belang voor de totstandkoming van onderhavig bestemmingsplan:

- het autovrij maken van de Markt;
- het verder herinrichten van de Markt.

Als gevolg van de autonome groei van het autobezit en het autogebruik zal de hoeveelheid auto's jaarlijks met circa 2 % toenemen. Op termijn houdt dit in dat, zonder verdere verkeersmaatregelen in en om de kern van Schijndel, te verwachten is dat het autoverkeer omstreeks 2010 op de overige wegen, met uitzondering van de straten in het winkelgebied die in de omgeving van de Markt liggen, met 25 % zal zijn toegenomen. Dit impliceert dat de hoeveelheid verkeer op de wegen in Schijndel, en dus ook op de wegen rond het centrumgebied zal toenemen, waardoor ook de druk op de verkeersveiligheid zal toenemen. In het kader van het bestemmingsplan worden de doelstellingen van het Gemeentelijk Verkeersplan, zoals hierboven omschreven als volgt vorm gegeven.

Parkeervrij maken van de Markt

Belangrijkste uitgangspunt van het Gemeentelijk Verkeersplan voor een herinrichting van het wegennet in en rond de kern, is het autoluw dan wel parkeervrij

maken van de Markt. Uitzonderingen hierop zullen worden gemaakt voor calamiteitenverkeer (brandweer, politie en ambulance), aanwonenden-verkeer (voor zover nodig), laden en lossen (voor zover dit niet mogelijk is aan de achterzijde), trouw- en rouwstoeten en kerkdiensten. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid het gehele gebied rond de Markt te herinrichten. Hoewel de mogelijkheid om de wegenstructuur te herzien, beperkt is, ontstaat hierdoor de mogelijkheid om de Markt als verblijfsgebied op een passende manier in te richten.

De gemeente voert beleid ten aanzien van de regulering van verkeersstromen binnen en door de gemeente. Hiervoor worden diverse maatregelen genomen.

Bijzondere aandacht heeft het verkeersveilig inrichten van de woongebieden. In het kader van het uitvoeringsprogramma van het Gemeentelijk Verkeersplan worden alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom van Schijndel over een termijn van 7 jaren Duurzaam Veilig ingericht met verkeersmaatregelen (drempels, punaises, wegversmallingen etc.). De optimalisering van verkeersveiligheid voor de omwonenden en de weggebruikers houdt ook in dat verkeersstromen die ergens niet thuishoren over aantrekkelijke(re) routes worden geleid. De wegen op deze routes worden hiervoor geschikt gemaakt.

Toelichting

Omdat de gemeenteraad heeft besloten tot een sobere aanpak van de verkeersveiligheid, beperkt de aanpak volgens het uitvoeringsprogramma zich tot het aanleggen van verkeersmaatregelen. Het herinrichten van wegen wordt pas uitgevoerd als de onderhoudssituaties hiertoe aanleiding geven. Op grond hiervan is sprake van een overgangssituatie die continueert zolang de wegen niet conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn heringericht. Tot die tijd zal met beperkte aanpassingen een veilige verkeerssituatie worden gewaarborgd.

De scheiding tussen verkeers- en verblijfsruimten is nader uitgewerkt binnen de uitgangspunten voor Duurzaam Veilig. In verblijfsgebieden staat het verblijven centraal en is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer over het algemeen beperkt tot 30 km/uur. Doordat het autoverkeer in de verkeersgebieden (inprikkers 50 km/uur) wordt geconcentreerd, kan de overlast (geluidhinder, verkeersonveiligheid, luchtkwaliteit) gericht worden aangepakt. Op basis van de toegekende functie (categorisering) van een weg, wordt deze eenduidig ingericht, zodat het voor de gebruiker duidelijk is of deze zich in een verkeer- of verblijfsgebied bevindt.

De wegen in dit bestemmingsplan zijn door de gemeenteraad aangewezen als 30 km-zones, en hebben dus een functie als verblijfsgebied.

Bevorderen van langzaam verkeer en openbaar vervoer

Door het grootste deel van het centrum aan te wijzen als verblijfsgebied, wordt de positie van het langzaam verkeer reeds opgewaardeerd. Tegelijkertijd wordt het gebruik van de auto binnen het centrum verder in banen geleid, hetgeen bijdraagt aan een grotere verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Bij de feitelijke inrichting van de wegen zal het belang van veilig fietsen en het oversteken voor voetgangers prioriteit hebben. In dit verband zijn er langs de Hoofdstraat en de Kloosterstraat fietssuggestiestroken aangelegd en de snelheid van het autoverkeer verlaagd om het oversteken van deze wegen veiliger mogelijk te maken.

Om de verkeersveiligheid van de voetgangers en fietsers te verhogen worden bromfietsers en scooterrijders uit het winkelgebied geweerd. Dit is gebeurd met een verkeersmaatregel. In principe volgen deze de parkeerroute van de auto's. Deze voert hen rond het winkelgebied van centrum waardoor in het centrumgebied met lagere snelheden gereden wordt. Daarnaast liggen er door het gebied voetpaden langs de bestaande straten. Vooral in en direct aansluitend aan het concentratiegebied zijn vrij liggende voetgangersroutes geprojecteerd tussen het winkelgebied en de omliggende parkeerterreinen. Één daarvan is een voetpad langs het voormalige Nederlands Hervormde kerkje aan de Hoofdstraat (150). Het fraaie monument en de markante ligging ten opzichte van het winkelgebied vormen aanleiding voor de wens om ter plaatse een openbaar voetpad te situeren. Deze voetgangersroute kan daarnaast dienst doen als verbinding tussen het winkeldomein en de achter het kerkje gelegen parkeervoorzieningen. Het pad is in 2009 in overleg met de eigenaar, tijdelijk en onder voorwaarden, opengesteld voor het publiek (het gaat hier om een proefperiode).

Het accommoderen van noodzakelijk autoverkeer

Het is van belang dat zowel het bestemmingsverkeer als het bedienend verkeer op een logische wijze, de plaats van bestemming kan blijven bereiken. In het Gemeentelijk Verkeersplan is een voorstel gedaan om rond het centrum een parkeerroute aan te leggen. Aanleiding hiervoor was een notitie die de gemeenteraad op 11 januari 1996 heeft vastgesteld met betrekking tot het standpunt inzake de verkeersstructuur.

De discussie in de raad spitste zich onder andere toe op onderdelen van het centrum en met name ten aanzien van de volgende aspecten:

- de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen, alsmede de bevoorrading van de centrumvoorzieningen;
- de oplossing met betrekking tot de parkeer- en bevoorradingsroute in relatie tot een verbindingsroute;
- de doortrekking van de Baroniestraat via de Meierijstraat richting Hoofdstraat in

- verband met het gedeeltelijk of geheel verkeersvrij maken van het gedeelte van de Hoofdstraat tussen de Kloosterstraat en de Meierijstraat.

Ten aanzien van de hierboven genoemde punten is in het Centrumplan (1998) ingezet op het realiseren van voldoende parkeerplaatsen (ca. 600) geconcentreerd in het centrum. Het parkeerterrein aan de Steeg (240 parkeerplaatsen) heeft een beperkte functie voor de centrumbezoekers. Dit terrein is niet gekoppeld aan een primair bezoekdoel en ligt op enige afstand (ca. 250 meter) van het kernwinkelgebied. Sinds de invoering van een blauwe zone wordt dit parkeerterrein vooral benut door langparkeerders.

Op basis van de resultaten van een parkeeronderzoek van het verkeersadviesbureau & reguleringsadvies centrumgebied Via Verkeersadvies van 24 juli 2006 is komen vast te staan dat er voor het centrumgebied in de loop van 10 jaren, naast de in het oude bestemmingsplan geprojecteerde 600 parkeerplaatsen, een aanvullende behoefte bestaat aan 300 parkeerplaatsen in het centrumgebied. Deze behoefte is als volgt berekend.

In het centrumgebied bevinden zich 1.496 algemene openbare parkeerplaatsen. In de huidige situatie bedraagt de parkeerdruk gedurende de winkelopeningstijden op de vrijdagen, 78% en op de zaterdagen, 91 %. Om de parkeerdruk tot acceptabele waarden terug te brengen dienen de waarden in de omliggende woonstraten tot 70% en op de parkeerterreinen tot 80% teruggebracht te worden. Omdat in de woonstraten geen ruimte is om extra parkeerplaatsen aan te leggen is ervoor gekozen om de vraag aan parkeerruimte in te vullen door parkeerruimte in concentraties aan te leggen c.q. te bouwen. Om acceptabele waarden te verkrijgen in woonstraten (70%) en op de parkeerterreinen (80%) is ervoor gekozen om de parkeerdruk met gemiddeld 20% te verlagen. Om deze 20% te bereiken, dienen 300 (20% van 1.496) parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Omdat het onmogelijk was om op korte termijn, 300 parkeerplaatsen te realiseren, is in 2007 een onderzoek uitgevoerd naar methoden om het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen te optimaliseren. Om een betere afstemming te bereiken van het aanbod op de vraag naar parkeerplaatsen dan wel om het efficiënter gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen te sturen, heeft de gemeente Schijndel in oktober van 2008, een parkeerdurbeperking (blauwe zone) opgelegd aan de gebruikers van de parkeerplaatsen in het centrumgebied. Hiermee is het gebruik van de parkeerplaatsen gedurende de winkelopeningstijden, geoptimaliseerd.

Een andere belangrijke ingreep in de verkeerskundige structuur van het centrum wordt gevormd door een nieuwe zuid-westelijke parkeer- en bevoorradingsroute. De nieuwe westelijke verbinding achter het winkelgebied wordt gevormd door de Mieke

de Brefstraat, die daarmee de Kloosterstraat, via de Harry Bolsiuslaan verbindt met het Sint-Jorisplein en de Groeneweg. Hieraan zijn bestaande en de nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen ontsloten. De parkeerroute wordt vanaf de Kloosterstraat in zuidelijke richting vervolgd over de Baroniestraat die via de Meierijstraat en de Hoofdstraat de oostelijke parkeerroute aan de Akkerstraat ontsluit waar middels een verbinding tussen de Akkerstraat en de Sint Servatiusstraat (Catharinaplein), een nieuw parkeerterrein is aangelegd dat tevens een ontsluitende functie heeft voor het parkeer- en bevoorradingsverkeer aan de oostzijde van het winkelgebied van het centrum.

Verder wordt een planstudie verricht naar een alternatief voor de verkeersverbinding die het doorgaande autoverkeer nu nog door het centrumgebied (Kloosterstraat, Hoofdstraat) leidt. Dit alternatief, een zuidelijke randweg rond de kom van Schijndel, kan de mogelijkheid bieden om zowel het interne verkeer met bestemmingen buiten het zuidelijke gelegen winkelgebied als het doorgaande autoverkeer uit de richtingen Boxtel en Veghel uit het centrumgebied een aantrekkelijk(er) alternatief te bieden c.q. het uit het centrumgebied te weren en een groter verblijfsgebied te creëren rond de winkelfuncties in het centrumgebied.

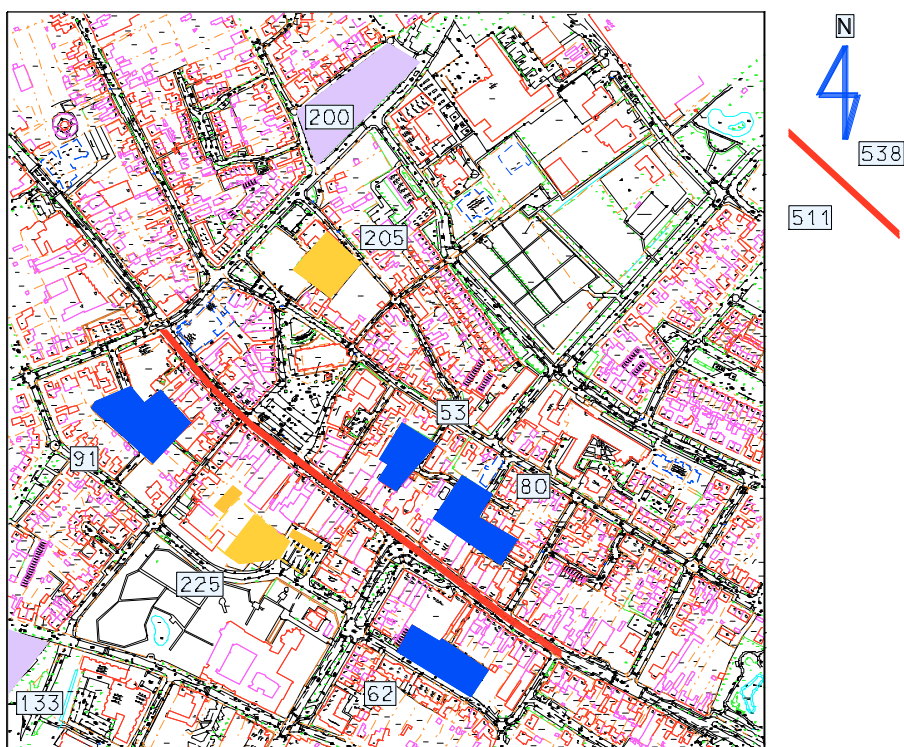
Evenwichtige parkeerbalans

Met invoering van de blauwe zone is geen parkeerruimte gewonnen. De beperkte parkeerruimte wordt wel effectiever benut. Uit een onderzoek uit 2008 bleek echter dat de gemiddelde parkeerdruk in het centrumgebied tijdens de winkelopenings-tijden nog steeds rond de 80% schommelt. Op de winkelavond en op zaterdag bedraagt de parkeerdruk echter meer dan 100%. Ter vermindering van de overlast van foutparkeerders en zoekverkeer in woonstraten, is het noodzakelijk om meer parkeerplaatsen te realiseren dan oorspronkelijk in het bestemmingsplan Centrum 1998 was voorzien. Autonome groei van het autobezit en bouwontwikkelingen in het centrumgebied, leiden ertoe dat de parkeerbehoefte in het centrum toeneemt. Parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone alleen zal op den duur onvoldoende zijn om te kunnen voorzien in deze behoefte. Er wordt derhalve gebruik gemaakt van bouwinitiatieven om aan de toenemende vraag aan parkeerruimte tegemoet te komen.

Het aanleggen van 300 parkeerplaatsen op één niveau vereist veel ruimte. Per parkeerplaats is zo'n 30 vierkante meter nodig. Daarbij komen dan ook nog de aanpassingen aan de omgeving. Het realiseren van 300 extra parkeerplaatsen is op één locatie niet mogelijk en ook niet wenselijk. Dit zou tot een onevenwichtige verkeersbelasting leiden van de wegen in het centrumgebied. Om evenwichtige verkeersbelasting te verzorgen is een evenredige parkeerbalans gewenst. Hiervoor zullen er in de toekomst aan zowel de zuidwestkant als aan de noordoostkant ten opzichte van het centrumgebied, parkeervoorzieningen (parkeerkelders) worden gebouwd. Deze voorzieningen zullen worden gebouwd aan de Mieke de Brefstraat

(165 parkeerplaatsen) en aan de Vicaris Aertsweg (zie afbeelding 19, oranjegekleurde delen). Hierdoor wordt een toename in de parkeerdruk binnen het plangebied evenredig verdeeld.

Op termijn zullen zo'n 538 parkeerplaatsen op de parkeerterreinen liggen die via de noordelijk gelegen deel van de parkeerroute rond het centrumgebied worden ontsloten. Na realisatie van de parkeergarage aan de Mieke de Brefstraat, bevinden zich ten zuiden van het centrumgebied, 511 parkeerplaatsen aan het zuidelijk gelegen deel van de parkeerroute. Het verschil tussen beide delen bedraagt slechts 2%. (zie afbeelding 19)



Afbeelding 19: overzicht evenredige verdeling van het parkeeraanbod

Rood: Hoofdstraat

Blauw: gerealiseerde parkeerterreinen binnen blauwe zone

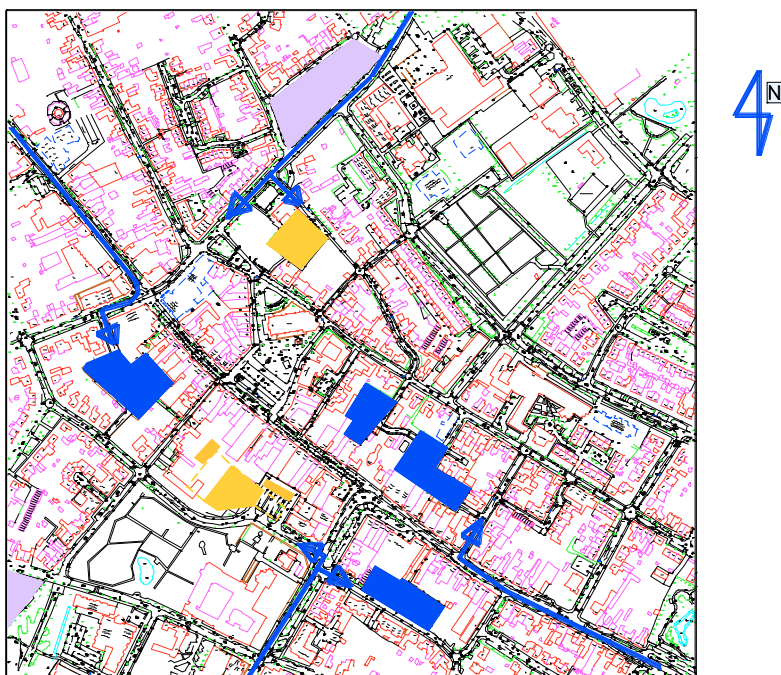
Paars: overloopterreinen buiten blauwe zone

Geel: parkeerterreinen in ontwikkeling en optioneel binnen blauwe zone

De parkeerroute zal tevens dienen als ontsluiting voor het bevoorradende verkeer. Daartoe wordt aan exploitanten de mogelijkheid geboden om hun panden aan de achterzijde voor bevoorrading te ontsluiten aan de parkeerroute. Voor panden waarvan de bereikbaarheid niet vanaf de parkeerroute te realiseren is, blijft de toegang vanaf de Markt en de Hoofdstraat beschikbaar. Daarover is wel aangekondigd dat het streven van de gemeente Schijndel, een aantrekkelijk, autoluw centrumgebied te realiseren, kan betekenen dat er sprake zal zijn van 'venstertijden'. Het instellen van venstertijden houdt in dat het gemotoriseerde (vracht-)

verkeer gedurende bepaalde tijden uit het centrumgebied zal worden geweerd. Deze venstertijden worden in overleg met de exploitanten bepaald.

Automobilisten, op zoek naar een parkeerplaats (zie afbeelding 20: de blauwe pijlen), vinden daarmee aan beide zijden van het centrumgebied, een vergelijkbaar aanbod aan parkeervoorzieningen. Daarbij komt dat het verkeer, komende vanaf het noorden naar het zuidwesten wordt geleid en het verkeer uit het zuiden naar het noordoosten.



Afbeelding 20: parkeerroute

De maatregelen zoals hiervoor bedoeld zullen de bestaande verkeerssituatie en parkeerdruk en daarmee ook de verblijfskwaliteit van het centrum verbeteren. Er is sprake van een goede parkeerbalans en een logische parkeerroute die onnodig zoekverkeer in en rondom het centrum voorkomt. De laad- en losmogelijkheden voor de winkels aan de Hoofdstraat worden niet bemoeilijkt.

6.8 Groen

Met betrekking tot het plangebied heeft een gebiedsdekkende inventarisatie van alle beschermwaardige bomen plaatsgehad. Er komen meerdere locaties voor met bomen die aan de criteria voldoen. Voor een optimale bescherming zijn de bomen en hun groeiplaatsen binnen het plangebied nu al vastgelegd op de bestemmingsplankaart (zie bestemming "Waardevolle houtopstand, artikel 13).

6.9 Hondenuitlaatplekken

Ten behoeve van het aanwijzen van hondenuitlaatplekken biedt het bestemmingsplan ondersteuning. In de voorschriftenpakket is de mogelijkheid

opgenomen voor het realiseren van voorzieningen binnen de bestemming Verkeersvoorzieningen. Hiermee wordt het gemeentelijk hondenbeleid mede ondersteund door middel van het bestemmingsplan.

6.10 Speelruimte

Voor het centrumgebied is geconstateerd dat er een tekort is aan (bespeelbaar) openbaar groen en een tekort aan formele speelplekken.

In het voorschriftenpakket is rekening gehouden met het realiseren van speelplekken (zie bij bestemming Verkeersvoorzieningen).

7. JURIDISCHE TOELICHTING

Algemeen

Het bestemmingsplan betreft de juridische vertaling van de uitgangspunten voor het plangebied. Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de planregels en de plankaart.

Het bestemmingsplan regelt het gebruik van de gronden en de zich daarop bevindende gebouwen binnen het plangebied. Het toegelaten gebruik van de gronden hangt samen met de aan de betreffende gronden gegeven bestemming. Per bestemming worden in de planregels nadere voorwaarden gesteld aan het toegelaten gebruik.

De planregels en de plankaart dienen in de eerste plaats als toetsingskader bij de verlening van bouwvergunningen. Op grond van de Woningwet kan een bouwvergunning niet worden verleend, indien die verlening in strijd is met het geldende bestemmingsplan. Overigens zijn er bij de verlening van een bouwvergunning, naast het bestemmingsplan nog andere wettelijke toetsingscriteria, van toepassing. In de tweede plaats kan het gemeentebestuur op grond van het geldende bestemmingsplan, zijn wettelijke handhavingsbevoegdheden toepassen wanneer sprake is van bouwen c.q. gebruik dat in strijd is met het bestemmingsplan.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft voor een deel een conserverend en voor een deel een ontwikkelingsgericht karakter. In het plan is voorts de nodige flexibiliteit ingebouwd, teneinde toekomstige ontwikkelingen niet op voorhand uit te sluiten. Hiertoe zijn zogenaamde “ontheffingsbevoegdheden” en “wijzigingsbevoegdheden” aan het college van burgemeester en wethouders toegekend. Burgemeester en wethouders mogen echter uitsluitend van die bevoegdheden gebruik maken, indien voldaan wordt aan de hiervoor opgenomen voorwaarden.

De planregels zijn verdeeld in een aantal hoofdstukken:

- * Definities;
- * Bestemmingen;
- * Aanvullende bepalingen.

Definities

Ter inleiding zijn in paragraaf 2 van de planvoorschriften definities opgenomen van een aantal in de voorschriften voorkomende begrippen. Deze “begripsbepalingen” hebben de functie te voorkomen dat in de voorschriften voorkomende bepalingen verkeerd zouden kunnen worden uitgelegd.

Tevens zijn in de tweede paragraaf enkele bepalingen opgenomen welke betrekking hebben op de “wijze van meten”, zodat de in de voorschriften voorkomende maatvoeringseisen ten aanzien van bebouwing, juist worden geïnterpreteerd.

Bestemmingen

Op de plankaart is het plangebied onderverdeeld in verschillende bestemmingen. In de planregels is per bestemming – artikelsgewijs – een bestemmingsregeling opgenomen.

Welke bestemming aan een bepaald stuk grond is toegekend, blijkt dus uit de plankaart. Wanneer duidelijk is welke bestemming van toepassing is, kunnen de op de bestemming toegespitste regels in hoofdstuk 3 van de planregels worden geraadpleegd.

Het plan kent de volgende bestemmingen:

- Verkeersdoeleinden
- Woondoeleinden
- Tuin
- Erf
- Bijzondere Woondoeleinden
- Centrumvoorzieningen
- Marktgebouw
- Verspreide Voorzieningen
- Maatschappelijke Voorzieningen
- Nutsvoorzieningen
- Waardevolle houtopstand

Planherziening

Juridische status

In de voorliggende herziening van het bestemmingsplan voor het centrum van Schijndel zijn naast de onderdelen waaraan Gedeputeerde Staten goedkeuring heeft onthouden, tevens een aantal gewenste correcties op een aantal terreinbestemmingen en de inhoudelijkheid van de bestemmingsplanregeling doorgevoerd.

Binnen de voorliggende planherziening is derhalve het gehele plangebied opnieuw betrokken en zijn de planregels aangevuld en geactualiseerd.

Het juridisch bindende onderdeel van de herziening bestaat uitsluitend uit de planregels en bijbehorende plankaart.

Wijzigingen naar aanleiding van besluit Gedeputeerde Staten

Naar aanleiding van het besluit van Gedeputeerde Staten voorziet de herziening in de volgende aanpassingen.

Detailhandel

Detailhandel is in de planherziening opnieuw opgenomen als toegelaten functie binnen de bestemming “Centrumvoorzieningen”. De functie is uitsluitend toegestaan op de begane grond. Voor supermarkten gelden aanvullende voorwaarden.

Centrumvoorzieningen

Aantal bouwlagen

Er wordt in de planregels een onderscheid gemaakt tussen hoogbouw in het bebouwingsvlak en laagbouw (zijnde de overige gebouwen) buiten het bebouwingsvlak. Voor de hoofdgebouwen behorende bij de bestemming “Centrumvoorzieningen” is het bebouwingsvlak ingevolge het bestemmingsplan Centrum 1998, aangehouden.

Er wordt in de planregels een bouwhoogte voor de hoofdgebouwen in het bebouwingsvlak van 11 meter aangehouden ten behoeve van het realiseren van commerciële ruimten op de begane grond en twee woonlagen. Hiermee is rekening gehouden met het feit dat bij de commerciële ruimte op de begane grondvloer geen dragende binnenmuren worden aangebracht om flexibel te kunnen zijn bij de uiteindelijke indeling van deze ruimte. Dit brengt mee dat in de vloer van de eerste verdieping, betonnen balken moeten worden aangebracht om deze vloer, vrijdragend te maken. Daarvoor is een ruimtebeslag van ongeveer 1,30 meter nodig. Voor de overige gebouwen buiten het bebouwingsvlak wordt een bouwhoogte van 5 meter aangehouden. Deze bouwhoogte kan via een ontheffingsbevoegdheid worden verhoogd tot 7,5 meter.

Ter accentuering van het bebouwingsbeeld dient een vergroting van twee naar drie en eventueel zelfs vier bouwlagen mogelijk te zijn. Omdat de verhoging van twee naar vier bouwlagen een grote verandering in de structuur met zich kan meebrengen, wordt deze verhoging niet via ontheffing, maar via een wijziging mogelijk gemaakt. Wel wordt een ontheffingsbevoegdheid opgenomen voor een derde bouwlaag. Voor de ontheffing ten behoeve van een derde bouwlaag gelden iets andere criteria dan voor wijziging ten behoeve van een vierde bouwlaag. Het verschil in criteria betreft de toegestane hoogten.

Het stedenbouwkundige beeld van twee bouwlagen met een kap mag niet onevenredig worden verstoord. Een derde of vierde bouwlaag dient dan ook ter accentuering. Met name (en dus niet uitsluitend) in hoeksituaties kan gesproken worden van een noodzakelijke accentuering. Een andere voorwaarde voor het

toestaan van een derde of vierde bouwlaag is dat de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen niet onevenredig mogen worden aangetast.

Bedrijven

De wijzigingsbevoegdheid binnen Centrumvoorzieningen teneinde bedrijven toe te staan, waaraan door Gedeputeerde Staten goedkeuring is onthouden, is in dit plan niet opnieuw opgenomen. Zakelijke dienstverlening (bedrijven met uitsluitend of in hoofdzaak een verzorgende taak met een publieksaantrekkende functie) is op grond van de bestemmingsregeling toegestaan.

Wonen

Voor *alle* nieuwbouw, waardoor het aantal woningen wordt vergroot, geldt dat de toename dient te passen binnen het provinciale en gemeentelijke woningbouwprogramma. Het bestaande aantal woningen mag slechts via een ontheffing worden vergroot. Voorwaarde voor een ontheffing is dat het aantal woningen waarvoor ontheffing wordt verleend past binnen het provinciale woningbeleid en het door de gemeente vastgestelde woningbouwprogramma.

Getoetst dient te worden aan het op het moment van de toetsing geldende woningbouwprogramma, dus niet het op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan geldende woningbouwprogramma.

Bouwen algemeen

Voor het bouwen van zelfstandige woningen (niet zijnde gestapelde woningen) wordt een bouwhoogte van 10 meter aangehouden. Een maximale bouwhoogte van 10 meter is voldoende voor de bouw van een woning met twee bouwlagen waarmee tevens wordt voldaan aan het Bouwbesluit. De bouw van het hoofdgebouw dient binnen het bebouwingsvlak plaats te vinden. Ten opzichte van het oude plan is het oorspronkelijke bebouwingsvlak voor woningen aangepast aan de bestaande feitelijke situatie om hiermee, ter waarborging van een goed woon- en leefkwaliteit, de belangen van derden (veelal de bewoners van naastgelegen percelen) te beschermen (denk aan schaduw hinder, vermindering van lichtinval). Voor de bestemming "Verspreide Voorzieningen" is het bebouwingsvlak ook conform de bestaande feitelijke situatie aangepast; voor de bestemming "Centrumvoorzieningen" is aansluiting gezocht bij de oorspronkelijke bebouwingszone uit het oude plan.

Bestaande matenregeling voor de bestemmingen Woondoeleinden, Erf, Bijzondere Woondoeleinden, Centrumvoorzieningen en Verspreide Voorzieningen

Voor zover de bestaande goothoogte, de bestaande bouwhoogte, het bestaande aantal bouwlagen, het bestaande bebouwingspercentage en/of de bestaande situering (waaronder een gebouw buiten het bebouwingsvlak) ten tijde van de inwerking treding van dit vastgestelde bestemmingsplan (= peildatum) afwijken van het bepaalde in de planregels, dan wordt uitgegaan van de bestaande situatie c.q.

situering en worden deze afwijkingen ter plaatse als (ten hoogste) toelaatbaar, aangehouden. Hiervoor is een zogenoemde bestaande matenregeling in de planregels, opgenomen.

Bij nieuwbouw dient te worden voldaan aan de planregels van dit plan. Een vergelijkbare regeling is ook voor de overige gebouwen buiten het bebouwingsvlak opgenomen.

Deze bepaling geldt als een soort vangnetbepaling, die moet voorkomen dat legale bouwwerken en/of situeringen daarvan, die groter of juist kleiner zijn dan de planregels van dit plan toestaan, onder het overgangsrecht komen te vallen. Een vergelijkbare regeling was ook onder het oude plan opgenomen.

Overige aanpassingen

Naast de in deze toelichting vermelde bijzondere wijzigingen is het plan qua inhoud en structuur van planregels aangepast aan het gemeentelijke Handboek Bestemmingsplannen (enkele uitzonderingen daargelaten; zo is in het handboek geen rekening gehouden met ondergrondse parkeergarages en de per 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening). Voorts is het plan aangevuld met een aantal specifieke aanpassingen die voortkomen uit recente ontwikkelingen en actualisering van de planregels.

Marktgebouw

Tegen de komst van het marktgebouw op het marktplein bestaan vanuit planologisch en ruimtelijk oogpunt geen bezwaren. Alle noodzakelijke onderzoeken zijn verricht en op 2 november 2009 is de realisatie-overeenkomst tussen partijen ondertekend. Het marktgebouw is dan ook rechtstreeks mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan en heeft de bestemming "marktgebouw" gekregen. De in het coalitie-akkoord 2006-2010 en het presentatieboekje Marktgebouw van MVRDV B.V. d.d. 4 juni 2009 opgenomen eis van kleinschalige horeca (< 150 m² bvo) en winkels (< 200 m² bvo) in de plint, is vanwege het ontbreken van ruimtelijke relevantie, komen te vervallen.

De functie parkeren is planologisch relevant en moet bij voorkeur in het bestemmingsplan worden geregeld omdat het een wijze van ruimtegebruik is. Het bestemmingsplan moet ervoor zorgen dat er een evenwichtige parkeerbalans wordt bereikt en dat er bij de uitvoering van het plan geen knelpunten optreden. Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd op basis van een daaraan ten grondslag liggend beleid. Het parkeerbeleid zoals verwoord in het Verkeerstructuurplan is in dit bestemmingsplan vertaald. De parkeerbepaling uit de bouwverordening - die een aanvullende werking op het bestemmingsplan had - kan niet meer worden gebruikt voor bestemmingsplannen waarvan het ontwerp na 1 juli 2008 ter inzage is gelegd.

De functie van het marktgebouw voorziet in een parkeerbehoefte echter het marktgebouw is voorzien van een kelder ten behoeve van commerciële functies en het omliggende terrein rondom het marktgebouw blijft in eigendom van de gemeente en krijgt in de toekomst een terrasfunctie. Dit impliceert dat het in beginsel niet mogelijk is om op het eigen terrein van het marktgebouw, te voorzien in voldoende parkeervoorzieningen. Dit wordt opgelost door in de onmiddellijke omgeving van het marktgebouw, te weten in de (half-) ondergrondse parkeerkelder aan de Mieke de Brefstraat, te voorzien van voldoende parkeermogelijkheden (165 parkeerplaatsen in de parkeerkelder).

De totale parkeerbehoefte van bezoekers aan het marktgebouw wordt geschat op ca. 100 personen op basis van de onderstaande berekening.

Het marktgebouw kent 2.173 m² aan brutovloeroppervlakte.

50 % functie voor (commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) op de eerste en tweede bouwlaag:

1.080 m² á 2,5 pp/m² bvo = 27 pp minus bezettingsgraad personeel 80 % á 22 pp = 5 pp.

50 % functie voor horeca (restaurant) op maaiveld en in kelder:

1.093 m² á 11 pp/m² bvo = 120 pp minus bezettingsgraad personeel 20 % á 24 pp = 95 pp.

Deze bezoekers kunnen gebruikmaken van de openbare parkeervoorzieningen binnen het gereguleerd gebied waarbij de regels van parkeerregulering (maximum tijdsduur) worden aangehouden. Voor het personeel (langdurig parkeren) is er ruimte beschikbaar binnen het gereguleerde gebied. Dit personeel kan gebruikmaken van de parkeerterreinen aan de Steeg en/of De Dioscuren.

Mieke de Brefstraat

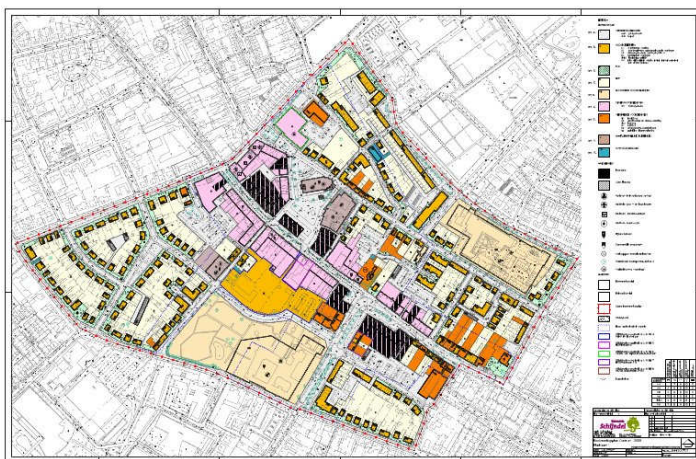
Voor het project bekend onder de naam “Mieke de Brefstraat” (oud: thans / “Lochtenburg”) is de procedure ingevolge artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor het nemen van een projectbesluit ingevolge artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening gevolgd. Op 7 juli 2009 is de bouwvergunning eerste fase en het projectbesluit en op 22 oktober 2009 is de bouwvergunning fase 2, verleend. Het project is dan ook rechtstreeks mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Het project “Mieke de Brefstraat” wordt gerealiseerd in een woon- c.q. verblijfsgebied aan de rand van een winkelcentrumgebied met een hogere verkeersfrequentie dan in woonstraten gebruikelijk is. Het winkelcentrumgebied is gelegen aan de Hoofdstraat tussen de Kluisstraat en de Akkerstraat. Er bevinden zich rondom deze kernwinkelstructuur aan de historische lint (= de Hoofdstraat) voornamelijk woningen. Er zijn geen verkeersgevoelige voorzieningen aanwezig (zoals een school, een bejaardentehuis, een speelplaats). De wegen binnen dit gebied zijn erftoegangswegen type II (30 km/u zonder fietsvoorzieningen) behoudens de

Kloosterstraat en de Hoofdstraat, zijnde erftoegangswegen type I met fietsvoorzieningen en een voorrangsregeling.

Het project behelst naast woningbouw, een kelder van in totaal 242 parkeerplaatsen waarvan 77 voor de bewoners van de appartementen en 165 ten behoeve van openbare doeleinden. Op het maaiveld van het onderhavige project worden 48 parkeerplaatsen aangelegd en op de hoek van de Kloosterstraat liggen nog zo'n 14 parkeerplaatsen (totaal: 225 parkeerplaatsen).

Op de locatie waarop het project is geprojecteerd, was reeds een parkeerterrein met circa 67 parkeerplaatsen aanwezig. Op de hoek van de Kloosterstraat liggen 14 parkeerplaatsen (totaal 81 parkeerplaatsen). Het aantal parkeerplaatsen neemt in de nieuwe situatie aan de Mieke de Brefstraat / Hoek Kloosterstraat met 144 parkeerplaatsen toe.



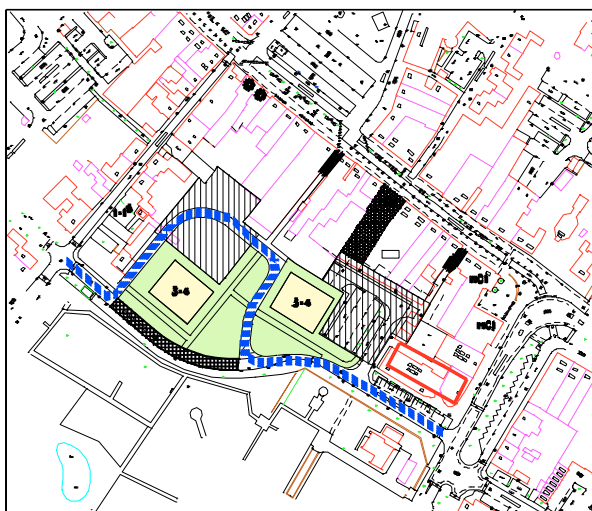
*Afbeelding 21
stedenbouwkundige opzet
in het centrumgebied*

*Geel: woningen
Roze: winkelgebied
Roze gearceerd: horeca
Licht geel: bijzondere*

Door de bouw van het project komt de kraanfunctie in zijn huidige vorm te vervallen. Hieronder wordt de zogenaamde kraanfunctie nader toegelicht.

Kraanfunctie

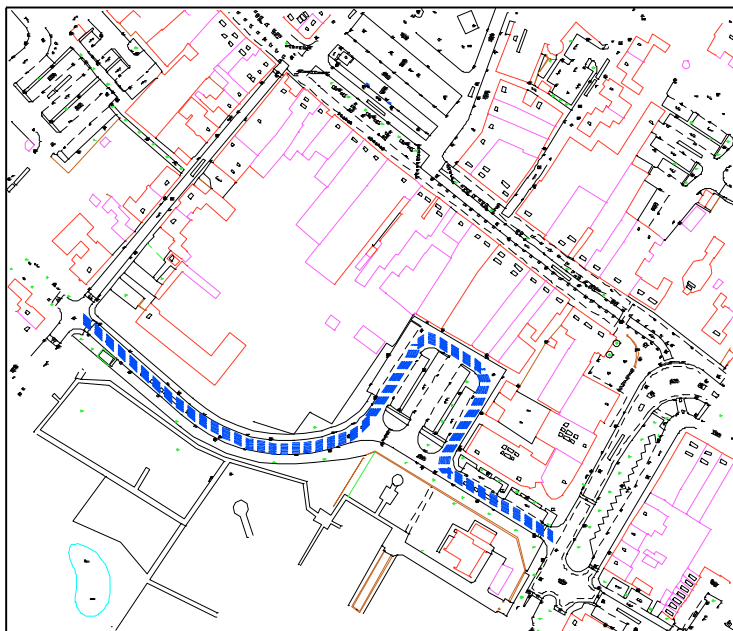
Op de plankaart van het oude bestemmingsplan is een 'kraan' opgenomen aan Mieke de Brefstraat. In afbeelding 22 is deze kraanfunctie zichtbaar gemaakt.



Afbeelding 22: planologische kraan

De 'kraan' (blauw gearceerd) bestaat uit een 'hindernis' in de vorm van een omrijfactor. Deze omrijfactor maakt het voor het potentiële sluipverkeer onaantrekkelijk om de parkeerroute rond het centrum te gebruiken als sluiproute omdat de tijdswinst bij het berijden van deze route nihil is.

De in afbeelding 22 weergegeven kraan is niet conform het bepaalde in het bestemmingsplan Centrum 1998, aangelegd. De feitelijke situatie wijkt hiervan af. In de huidige situatie is de omrijfactor vormgegeven door een route over het parkeerterrein, tussen de parkeerplaatsen die op het terrein zijn aangelegd (zie hiervoor afbeelding 23).



Afbeelding 23: feitelijke kraan

Om het omrijden te effectueren is een afsluiting geplaatst (zie afbeelding 24).



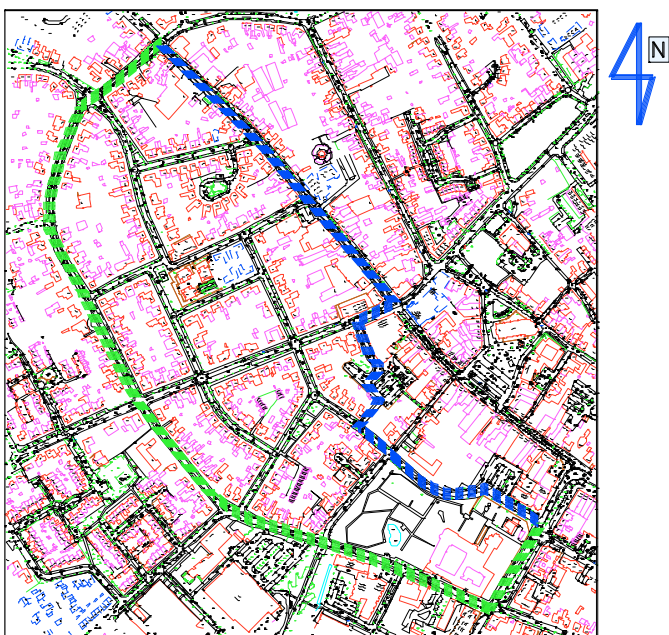
Afbeelding 24: effectuering omrijden

De centrale vraag is de mate van de verkeersdruk c.q. de hoeveelheid/toename van het verkeer/de verkeersbewegingen in het verblijfsgebied (Mieke de Brefstraat, Harry Bolsiuslaan, Sint Jorisplein) door:

1. de realisatie van het project Mieke de Brefstraat met de voor het publiek toegankelijke verkeerskelder en;
2. het wegvallen van de kraanfunctie in de huidige vorm en;
3. het zogenaamd sluipverkeer.

Erkend wordt dat er door de nieuwe situatie een extra verkeersdruk in dit verblijfsgebied zal ontstaan. De centrale vraag is of deze verkeersdruk c.q. toename van het verkeer volgens objectieve normen (van het CROW; nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte en het gemeentelijke Verkeersbeleid) aanvaardbaar kan worden genoemd. Alvorens hierop een antwoord gegeven kan worden, is eerst de nulsituatie in beeld gebracht.

Er hebben voor het vaststellen van de nulsituatie in de Mieke de Brefstraat en de Pastoor van Erpstraat in de periode van 14 tot 24 september 2009 verkeerstellingen naar aanleiding van het wegvallen van de kraanfunctie en/of de mogelijkheid van sluipverkeer, plaatsgevonden. Beide routes (groen en blauw; zie afbeelding 25) zijn in deze periode tijdelijk geheel opengesteld waarbij de kraanfunctie in de Mieke de Brefstraat was opgeheven.



Afbeelding 25:

Blauwe wegen zijn (van links naar rechts): Bosschweg, Hoofdstraat, Groeneweg, Sint-Jorisplein, Harry Bolsiuslaan, Mieke de Brefstraat).

Groene wegen zijn (van links naar rechts): Bunderstraat, Pastoor van Erpstraat, Kloosterstraat; het gaat hier om de (groene) wegen die de reguliere alternatieve route rondom het centrumgebied vormen.

In de maand september 2009 zijn de volgende tellingen (zie bijlage 7 behorende bij dit plan) geregistreerd:

- Mieke de Brefstraat (waar normaliter een afsluiting staat), tussen de Pompstraat en de Kloosterstraat;
 - o Op werkdagen 2.876 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e);
 - o Op zaterdag 3.828 mvt/e;
 - o Op zondag 1.710 mvt/e.
- Toegangsweg tot Sint-Jorisplein;
 - o Op werkdagen 2.377 mvt/e;
 - o Op zaterdag 2.944 mvt/e;
 - o Op zondag 1.466 mvt/e.
- Harry Bolsiuslaan, in het deel waarin eenrichtingsverkeer geldt:
 - o Op werkdagen 668 mvt/e;
 - o Op zaterdag 756 mvt/e;
 - o Op zondag 350 mvt/e.
- Pastoor van Erpstraat, tussen de Pompstraat en de Schootsestraat;
 - o Op werkdagen 4.029 mvt/e;
 - o Op zaterdag 3.939 mvt/e;
 - o Op zondag 2.694 mvt/e.
- Pastoor van Erpstraat, tussen de Pompstraat en de Schootsestraat.

De bovengenoemde cijfers geven de nulsituatie aan vóór realisatie van het project "Mieke de Brefstraat". Na realisatie van het project "Mieke de Brefstraat" zal het

aantal motorvoertuigen per etmaal in de Mieke de Brefstraat met circa 1.450 toenemen. Deze toename is berekend op basis van de toename van het aantal woningen en openbare parkeerplaatsen in het projectgebied (zie onderstaand tabel).

Locatie	Aantal parkeerplaatsen / woningen	Aantal verkeersbewegingen per pp/woning	Totaal aantal verkeersbewegingen per locatie
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen voor winkels	14	6 / 8 per etmaal	112 mvt/e
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen op parkeerterrein	57	6 / 8 per etmaal	456 mvt/e
Pompstraat / terrein De Zwengel	10	6 / 8 per etmaal	80 mvt/e
Totaal verkeersaanbod huidige situatie op basis van de gerealiseerde parkeerplaatsen			<u>648 mvt/e</u>
Voorliggend bouwplan			
Mieke de Brefstraat / appartementencomplex (blokken A en B)	65	3 / 4 per etmaal	260 mvt/e
Mieke de Brefstraat / woningen hoek Pompstraat (Blok C)	5	3 / 4 per etmaal	20 mvt/e
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen voor winkels	14	6 / 8 per etmaal	112 mvt/e
Mieke de Brefstraat / publieke deel parkeerkelder	165	6 / 8 per etmaal	1320 mvt/e
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen op het maaiveld	48	6 / 8 per etmaal	384 mvt/e
Totale verkeersaanbod bouwplan			<u>2.096 mvt/e</u>
Verschil			<u>1.448 mvt/e</u>

Het bovenstaande impliceert dat de geregistreerde hoeveelheden verkeer in de Mieke de Brefstraat naar aanleiding van de tellingen in de maand september 2009 met circa 1.450 motorvoertuigen per etmaal dienen te worden verhoogd. Dit leidt tot een maximale verkeersbelasting op de Mieke de Brefstraat van circa 5.350 mvt/e ($3.900 + 1.450 = 5.350$ mvt/e) op de zaterdagen en van maximaal 4.350 mvt/e ($2.900 + 1.450 = 4.350$) op de overige dagen. Deze aantallen zullen worden aangetroffen in de directe nabijheid van de toegang tot het appartementencomplex annex parkeergarage.

Spreiding verkeersstromen

Het appartementencomplex annex parkeergarage ligt aan de Mieke de Brefstraat, aan de zuidkant van het centrumgebied. Vanaf de toegang tot de parkeergarage zullen de verkeersstromen zich verspreiden over de achterliggende straten van de parkeerroute. Dit betekent dat de 1.450 motorvoertuigen die het complex dagelijks genereert, niet in gelijke mate op alle wegen in het centrumgebied terug te vinden zijn. Gezien de ligging van de parkeergarage, aanzienlijk dichterbij de Schootsestraat dan bij de Kluisstraat, richt de verkeersaantrekkende werking van de parkeergarage zich naar verwachting voornamelijk op het verkeer dat het centrumgebied vanuit die richting bezoekt.

Op basis van de afstand tot de winkelveorzieningen en de spreiding van de parkeerterreinen, wordt ingeschat dat de verkeersstromen van en naar de parkeergarage zich verhouden van 70% uit het zuiden tot 30% uit het noorden. Aangenomen dat het appartementencomplex annex parkeergarage 1.450 motorvoertuigen genereert, zal het noordelijke aandeel 435 auto's en het zuidelijke aandeel, 1015 auto's bedragen. Deze aantallen kunnen worden toegerekend aan de onderliggende wegen en geregistreerde hoeveelheden.

Op basis van dit gegeven ontstaat onderstaande overzicht:

Als gevolg van de bouw van het appartementencomplex annex parkeergarage worden, de volgende hoeveelheden voertuigen verwacht op onderstaande wegvakken:

- Mieke de Brefstraat;
 - o Op werkdagen 4.350 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e);
 - o Op zaterdag 5.350 mvt/e;
 - o Op zondag 1.970 mvt/e (winkels zijn gesloten).
- Toegangsweg tot Sint-Jorisplein;
 - o Op werkdagen 2.812 mvt/e;
 - o Op zaterdag 3.379 mvt/e;
 - o Op zondag 1.544 mvt/e.
- Harry Bolsiuslaan, in het deel waarin eenrichtingsverkeer geldt, wordt geen toename verwacht omdat dit deel niet toegankelijk is vanaf de Mieke de Brefstraat.

Op basis van de resultaten van de verkeerstellingen en een berekening van de toename van het aantal voertuigbewegingen, kan worden geconstateerd dat de hoeveelheid autoverkeer op de parkeerroute, maar ook in de overige straten van het centrumgebied (zijnde een verblijfsgebied/een erftoegangsweg/een 30 km/h-zone) onder de norm blijft voor "straten in een verblijfsgebied" van het CROW.

In de publicatie ASVV 2004 beschrijft het CROW namelijk dat:

“Binnen een 30 km/h-zone kan ter indicatie wel worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen (met een spitsuurpercentage van 10%) acceptabel is. Strikt gesproken is er geen sprake meer van een intensiteitscriterium. Van belang zijn de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Hoe kleiner het gebied, des te geringer zullen de problemen zijn tot de verkeerscirculatie” (zie hieronder voor de pagina's 334 en 335 CROW/ ASVV).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

punt geldende voorrangregeling.

- De parkeerplaatsen moeten worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of P-bord. Indien het erf tevens is aangewezen als parkeerschijfzone moet op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is een blauwe streep worden aangebracht.

In principe wordt voor verblijfsgebieden (zowel 30-km/h-zones als erven) uitgegaan van de regel dat de gewenste snelheden redelijkerwijze uit de omstandigheden moeten voortvloeien; zo niet, dan dienen maatregelen te worden getroffen. Het uitvoeren van snelheidsverlagende voorzieningen kan daarbij onderdeel van het maatregelenpakket zijn. In hoofdstuk XXX is een selectiesysteem opgenomen voor voorzieningen in erftoegangswegen. De voorzieningen waarnaar wordt verwezen, zijn voor een groot deel gebaseerd op snelheidsverlaging.

herinrichting

Alvorens een keuze te maken rondom de (her)inrichting van een straat, is het uit verkeersplanologisch oogpunt van belang aandacht te schenken aan:

- de omvang van de 30-km/h-zone c.q. het erf en de verkeerscirculatie daarin (zie 8.2.3);
- de weg en verkeerscirculatie binnen dit gebied, ter bepaling in welke straten en op welke punten snelheidsverlagende voorzieningen noodzakelijk zijn (zie 8.2.4);
- de bereikbaarheid voor grote voertuigen (hulpdiensten, openbaar vervoer en goederenvervoerders; zie 8.2.6);
- de gang van zaken bij herinrichting (zie 8.2.7).

8.2.3 Omvang 30-km/h-zone en erf

Eerst moet worden vastgesteld welke straten tot de 30-km/h-zone c.q. het erf zullen behoren. Gebiedsvreemd (doorgaand) verkeer kan het karakter van een verblijfsgebied ernstig aantasten. Bovendien moet een evenwichtige interne verkeerscirculatie worden ontworpen: het is ongewenst dat wegvakken of kruispunten zwaar worden belast. Er is geen norm waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan worden. De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijze voortvloeit uit de inrichting. Binnen een 30-km/h-zone kan ter indicatie wel worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 á 6.000 mv/etmaal (met een spitsuurpercentage van 10%) acceptabel is. In een erf is een intensiteit van 1.000 mv/etmaal accepta-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

bel. Strikt genomen is er geen sprake meer van een intensiteitscriterium. Van belang zijn meer de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen.

De maximale omvang van een 30-km/h-zone en een erf wordt bepaald door de functies binnen het gebied en de stedelijke structuur.

Hoe kleiner het gebied, des te geringer zullen de problemen zijn met betrekking tot de verkeerscirculatie. In de praktijk zal het om verschillende redenen (bijvoorbeeld vanwege de kosten) vaak niet mogelijk zijn een wat groter gebied ineens aan te pakken. In dat geval kan worden gekozen voor een gefaseerde aanpak. Bij een dergelijke 'van klein naar groot' benadering moet echter worden gewaakt tegen ad hoc-oplossingen. Het is niet wenselijk dat binnen één wijk een onoverzichtelijke opeenvolging ontstaat van erven, 30-km/h- en 50-km/h-straten. De gewenste cindsituatie voor de gehele wijk dient uitgangspunt te zijn voor de invulling van de fasen.

8.2.4 Wegsituatie en circulatiemaatregelen

Om te bepalen of en zo ja welke circulatiemaatregelen gewenst nodig zijn, is inzicht vereist in de volgende zaken:

- de (verwachte) intensiteit van het gemotoriseerd verkeer in de straten die onderdeel uitmaken van het 30-km/h-gebied of het erf;
- de hoeveelheid doorgaand verkeer;
- de ligging van verkeersaantrekkende voorzieningen en objecten;
- de ligging van 'verkeersgevoelige' voorzieningen (scholen, bejaardentehuis, speelplaats);
- eventuele busroutes en bevoorradingsroutes;
- (hoofd)fietsroutes;
- speelroutes en (informele) speelplekken;
- de aanvaardbare ontsluitingsdiepte.

Indien in bepaalde straten of nabij bepaalde plaatsen teveel verkeer is (of wordt verwacht), dient te worden nagegaan of er mogelijkheden zijn om het verkeer te verminderen. Dit kan zowel door juridische als fysieke maatregelen. Zeker in verblijfsgebieden is het van belang om te kiezen voor een combinatie van maatregelen die vanzelfsprekend wordt nageleefd en waarbij handhaving of beheer vrijwel overbodig is. Een extra overweging betreft het ongevalrisico voor kinderen, dat op wegen

Gelet op de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en de vormgeving van het gebied en de wegen zoals beschreven in de inleiding van deze reactie, is de mate van verkeersdruk bij het wegvallen van de kraanfunctie in de Mieke de Brefstraat, acceptabel te noemen. De berekende hoeveelheid verkeer voldoet ook aan de voorkeursgrenswaarde van het vigerende Gemeentelijke Verkeersplan (2001). De gemeente heeft in het vigerende verkeersplan een voorkeursgrenswaarde aangegeven van 1.000 tot 3.000 motorvoertuigen in verblijfsgebieden maar daarbij de kanttekening geplaatst dat, met name in centrumgebieden, maximumwaarden van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toelaatbaar zijn (zie onderstaande pagina 23 van het Gemeentelijk Verkeersplan).

Hieraan wordt derhalve voldaan. Uit het Gemeentelijk Verkeersplan d.d. 2 augustus 2001, zoals opgesteld door Goudappel Coffeng (zie onder kopje "Intensiteiten op het wegennet).

Daarnaast zijn er wegen waarlangs geen specifieke voorzieningen liggen en waarlangs in veel mindere mate gewoond wordt. Deze wegen zijn bestemd voor de ontsluiting van wijken, kernen en bedrijventerreinen. Het is mogelijk dat er wegen binnen de kom zijn die voornamelijk zijn gericht op het bereikbaar maken van de wijken en voorzieningen, en waarbij de woon-/verblijfsfunctie duidelijk ondergeschikt is aan de ontsluitingsfunctie. Deze wegen vormen de zogenaamde verkeersaders.

Intensiteiten op het wegennet

Nadat een gewenste functie vanuit de omgeving van de weg is bepaald, dient er een controle plaats te vinden op het gebruik. Een te hoge verkeersintensiteit tast namelijk te veel het verblijfskarakter aan. Als voorkeursgrenswaarde voor erftoegangswegen geldt een etmaalintensiteit van 1.000 tot 3.000 mvt in verblijfsgebieden. Als maximum geldt een waarde van 5.000 à 6.000 mvt/etm. Met name in centrumgebieden of bij een traverse door kernen zijn deze (of hogere) intensiteiten soms aan de orde.

Indien de intensiteiten in de verblijfsgebieden hoger zijn dan de voorkeurswaarde moet de vraag worden gesteld of dit geen oneigenlijk verkeer is (bijvoorbeeld doorgaand verkeer) dat naar andere routes verschoven kan worden. Als dat niet het geval is, moet een keuze worden gemaakt tussen het aanpassen of het handhaven van de functie. In het laatste geval moet deze functie met extra maatregelen voldoende tot uiting worden gebracht.

Ritduurcriterium

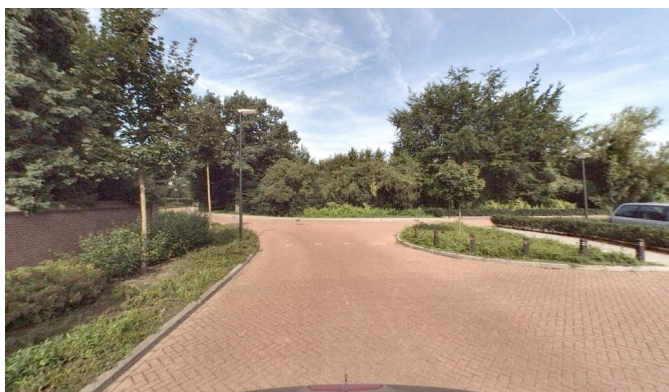
Vanuit de ruimtelijke omgevingskenmerken en de ontsluiting van de gebieden kan ook een link worden gelegd naar het ritduurcriterium. Indien personen te lang in een verblijfsgebied rijden, bestaat het gevaar dat het aangepaste verkeersgedrag niet wordt bereikt. Als grens kan gesteld worden een ritduur van 5 minuten. Dit betekent dat een automobilist binnen 5 minuten vanuit een verblijfsgebied op een verkeersader moet kunnen komen. In tabel 6.1 is aangegeven wat dit betekent.

ritduur (min.)	afstand (km)		maaswijdte (km)	
	30 km/h	50 km/h	30 km/h	50 km/h
2,5	1,25	2	2,5	4
5	2,5	4	5	8
10	5	8	10	16

Verkeerssituatie na realisatie van het project Mieke de Brefstraat

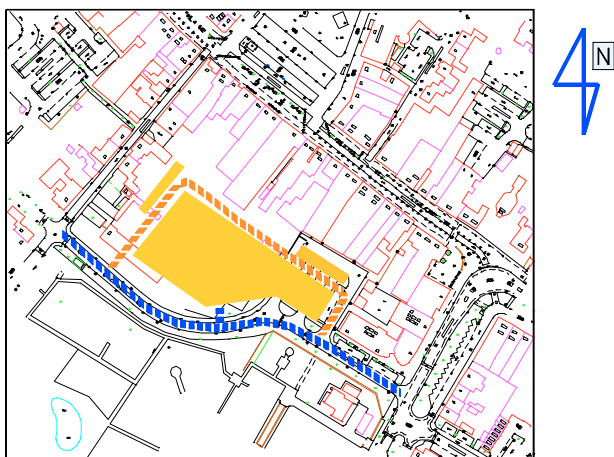
De vraag die vervolgens gesteld dient te worden is of de mate van verkeerdrukke nadat het project Mieke de Brefstraat met de openbare parkeergarage is gerealiseerd, nog verder zal toenemen als gevolg van het wegvallen van de kraanfunctie in zijn huidige vorm.

Bij het formuleren van een antwoord op deze vraag dient in ogenschouw te worden genomen dat de huidige 'kraan' alleen 'functioneert' omdat het verkeer fysiek om moet rijden (zie hiervoor afbeelding 26)



Afbeelding 26: de zogenaamde 'kraan'

Hieronder een weergave van de verkeerssituatie na de realisatie van het project "Mieke de Brefstraat" (zie afbeelding 27).

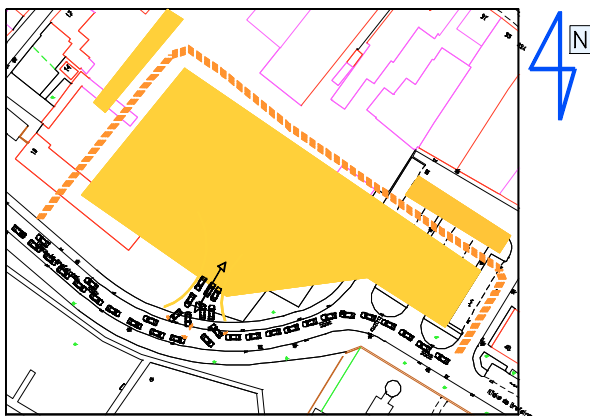


Afbeelding 27:

In blauw gearceerd is de parkeerroute voorbijgaand en naar de parkeerplaats onder het appartementencomplex aan de Mieke de Brefstraat aangegeven. In oranje gearceerd is de laad- en losroute voor het (vracht-) verkeer dat aan de achterzijde van de panden van de Hoofdstraat, de voorraden levert en haalt. Tevens is in oranje gekleurd, enkele openbare parkeerplaatsen aangegeven. Omdat deze zich uit het zicht van de hoofdgebruiker bevinden, wordt er rekening mee gehouden dat deze zullen worden toegewezen aan zogenaamde doelgroepen (de vergunninghouders, gehandicapten etc.).

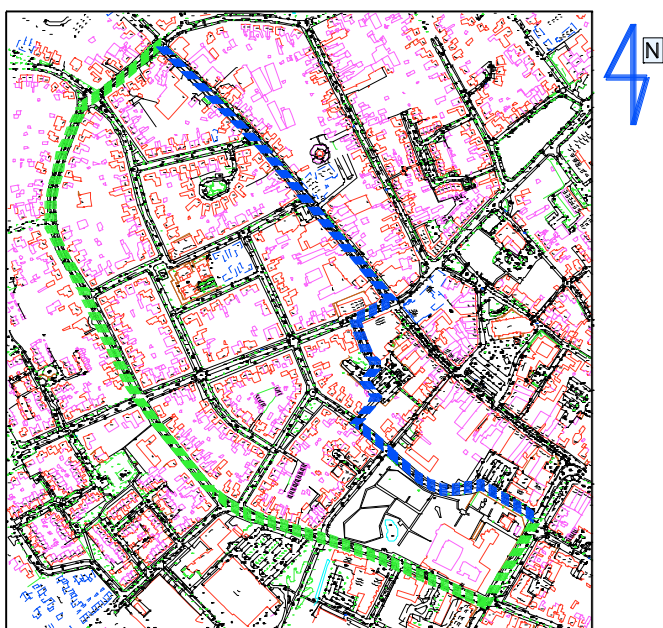
Het grootste deel van het autoverkeer met een bestemming in het centrumgebied, zal naar verwachting afkomstig zijn vanaf de zuidkant (70%). Het overige deel (30%) zal vanaf het noorden komen. Beide verkeersstromen worden over de parkeerroute langs de openbare parkeerkelder gevoerd. Bij de kelderingang is, buiten de rijbaan, maar een beperkte opstelruimte voor het autoverkeer dat de kelder inrijdt of verlaat, aanwezig. Het gebruik van de toegang tot de parkeergarage staat, met circa 1.450 motorvoertuigen per etmaal, nagenoeg gelijk met het aanbod en/of de vraag van een zijstraat.

De beperkte opstelruimte voor de toegang tot de parkeergarage heeft tot gevolg dat een deel van het verkeer dat een parkeerplaats zoekt in de kelder, op de rijbaan zal moeten wachten. Hierdoor zal van deze toegang *een remmende werking* uitgaan die vergelijkbaar is met een aanzienlijke omrijfactor, ofwel vergelijkbaar met een kraanfunctie (zie afbeelding 28).



Afbeelding 28: remmende werking toegang parkeergarage aan de Mieke de Brefstraat

Concluderend kan derhalve worden gesteld dat de opstelruimte bij de toegang van de parkeerkelder een goed alternatief zal vormen voor het wegvallen van de omrijfactor ofwel de zogenaamde kraanfunctie. Vanwege de sterk vertraagde afwikkeling van het verkeer bij de toegang tot de parkeerkelder, zal het gebruik van de Mieke de Brefstraat als sluiproute aanzienlijk worden beperkt en zullen de hiervoor genoemde resultaten omtrent de verkeersbelasting, slechts in onbetekende mate toenemen. Er bestaat ook de kans althans dat is zeer aannemelijk dat de verkeersbelasting daarentegen verder afneemt daar de zogenaamde 'groene route' ofwel de route via de Pastoor van Erpstraat een aantrekkelijk alternatief is voor degenen die niet het centrum als eindbestemming heeft (zie afbeelding 29).



Afbeelding 29

Hoofdstraat 97

De eigenaren van het perceel aan de Hoofdstraat 97 willen het onderhavige perceel herontwikkelen. Op dit perceel staan thans de gebouwen van de voormalige (doch niet meer in gebruik zijnde) vleeswarenfabriek annex rokerij alsmede een (nog wel beperkt in gebruik zijnde) (slagers-)winkel. Met betrekking tot het achterste deel van het perceel (kadastraal bekend gemeente Schijndel, sectie G, nr. 2403) heeft reeds de economische overdracht aan bouwbedrijf Timmers B.V. plaatsgevonden; eind 2009 vindt de juridische overdracht plaats. Ter verwezenlijking van het project "Mieke de Brefstraat" is de eigenaar van perceel Hoofdstraat 97 met bouwbedrijf Timmers B.V. ten overstaan van een notaris overeengekomen dat de activiteiten op het perceel Hoofdstraat 97 die vanuit milieuhygiënisch oogpunt, een belemmering vormen voor de realisatie van het project Mieke de Brefstraat, zullen worden gestaakt en gestaakt blijven. Dit betekent dat er op het moment van de vaststelling van dit bestemmingsplan, geen vleesverwerkende activiteiten of anderszins meer op het perceel plaatsvinden. Er resteert slechts de winkel en een woning.

Met betrekking tot de herontwikkeling van het perceel aan de Hoofdstraat 97 is sedert een aantal jaren veelvuldig overleg gevoerd. Er is geen overeenstemming over een planologisch aanvaardbaar- en haalbaar bouwplan tussen de eigenaren en de gemeente bereikt.

In het bestemmingsplan is het perceel aan de Hoofdstraat 97 (kadastraal bekend gemeente Schijndel, sectie G, nr. 2403) bestemd tot “Centrumvoorzieningen”. Gelet op de contractuele verplichtingen tussen de eigenaar van perceel Hoofdstraat 97 en bouwbedrijf Timmers B.V. en de plannen van de eigenaar van Hoofdstraat 97 om het perceel in de toekomst te gaan herontwikkelen, kan er redelijkerwijs vanuit worden gegaan dat het gebruik van de vleeswarenfabriek annex rokerij reeds is beëindigd en beëindigd blijft en dat de bouwwerken ten behoeve van de vleeswarenfabriek annex rokerij binnen de planperiode zullen worden verwijderd dan wel dat de gronden c.q. opstallen overeenkomstig de bestemming zullen worden gebruikt. De slagerswinkel en de woning is door de bestemming “Centrumvoorzieningen” positief bestemd. De voorgenomen herontwikkeling van deze locatie dient te passen binnen de voorschriften behorende bij de bestemming “Centrumvoorzieningen” zodat voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.

Hoek Kluisstraat / Vicaris van Alphenstraat

Voor het project bekend onder de naam “t Hoekgebouw” is de procedure ingevolge artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor het nemen van een projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening in oktober 2009 opgestart. Het project behelst de herontwikkeling van deze locatie tot woningbouw (appartementen op de verdiepingen) en zakelijke en/of maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel op de begane grondvloer. Horeca is mogelijk tot een maximum van 330 m² en detailhandel voor de zogenaamde doelgerichte aankopen tot een maximum van 200 m²; beide voorzieningen dienen gesitueerd te zijn aan de zijde van de Vicaris van Alphenstraat. Detailhandel met een grotere bruto vloeroppervlakte kent een publieksaantrekkende werking en heeft daarmee een negatieve invloed op het kernwinkelgebied en de looproute. Een grotere bruto vloeroppervlakte ten behoeve van detailhandel is derhalve niet toegestaan (tenzij het een detailhandelsvoorziening betreft die geen negatieve invloed zal hebben op de kernwinkelstructuur).

De planologische aanvaardbaarheid van het project staat vast, alle noodzakelijke onderzoeken zijn verricht en er is een exploitatie-overeenkomst met de ontwikkelaar ondertekend. Het project is dan ook rechtstreeks mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Via een wijzigingsbevoegdheid wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van woningbouw op de begane grondvloer aan de zijde van de Kluisstraat.

Kluisstraat 81 (voorheen: 13)

Ingevolge het bestemmingsplan Centrum 1998 was op de plankaart voor het achterste deel van het perceel Kluisstraat 81 (hiervoor: Kluisstraat 13), een wijzigingsbevoegdheid onder voorwaarden opgenomen. Zo moest de beoogde woningbouw in ieder geval voldoen aan het gemeentelijke alsmede aan het provinciale verstedelijkingsbeleid. De Raad van State achtte dit bij haar uitspraak d.d. 17 juli 2002, zaaksnummer: 2001/4616/1 niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Binnen de planperiode van 10 jaren heeft Van Rooij geen initiatieven getoond om deze locatie te herontwikkelen voor woningbouw. Er is bij de gemeente geen schetsplan noch een concreet plan ingediend waarvoor een positief stedenbouwkundig en planologisch advies is afgegeven. Dit heeft in eerste instantie geresulteerd om in het ontwerp-bestemmingsplan Centrum 2009 af te zien van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor deze locatie. Echter de gemeente handhaaft haar eerder ingenomen standpunt dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt, geen bezwaren tegen eventuele woningbouw op het perceel van betrokkene bestaat.

Voor het perceel is in dit plan derhalve een wijzigingsbevoegdheid onder voorwaarden opgenomen.

Wijzigingsbevoegdheid:

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen ingevolge artikel 3.6, lid 1 onder 1, van de Wet ruimtelijke ordening voor het realiseren van woonbebouwing in de vorm van appartementenbouw en wel binnen het als zodanig op de kaart aangewezen gebied met dien verstande dat:

- a. het aantal bouwlagen van het gebouw minimaal drie en maximaal 4 zal bedragen;
- b. de hoofdbouw dient zich te richten tot de Kluisstraat;
- c. de afstand tot het op hetzelfde perceel staande vrijstaande woning, minimaal 20 meter bedraagt;
- d. afstemming plaatsvindt op zowel het gemeentelijke als het provinciale verstedelijkingsbeleid, zoals verwoord in het woningbouwprogramma;
- e. de wijziging mag niet leiden tot een onevenredige verslechtering van de normale verkeersafwikkeling en van de parkeersituatie in de omgeving. In ieder geval moet er binnen het wijzigingsgebied voldoende parkeergelegenheid zijn en verzekerd zijn voor de gebruikers en bezoekers van de nieuwe functies;
- f. op de nieuwbouw is de bestemming "Woondoeleinden" W(s) van toepassing.

8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Uitgangspunt van het hoofdstuk 'Grondexploitatie' van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is dat de kosten van grondexploitatie evenredig worden omgeslagen over allen die daarvan profiteren. Als er kosten zijn, die voor rekening van de gemeente komen, maar waarvan particuliere eigenaren profiteren, behoren die eigenaren een evenredig deel daarvan te dragen.

Artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening bepaalt:

De gemeenteraad stelt een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In afwijking hiervan kan de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Het plan kent ontwikkelingsmogelijkheden voor woningbouw/hoofdgebouwen. Het gaat hier om bouwplannen waarvoor reeds de procedures op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud) / Wet ruimtelijke ordening zijn afgerond of zich in een afrondend stadium bevinden. Met deze initiatiefnemers zijn overeenkomsten gesloten waarbij de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd zijn. In deze overeenkomsten is ook opgenomen dat verzoeken tot een tegemoetkoming in de planschade, voor zover gehonoreerd, voor rekening van de initiatiefnemers komen.

De kosten van de koop van de ondergrondse parkeergarage aan de Mieke de Brefstraat en de inrichting van de buitenruimte rondom het te realiseren marktgebouw zijn gedekt (zie hiervoor het raadsbesluit d.d. 4 september 2008).

Er is derhalve geen exploitatieplan opgesteld

Planschade

Voor het plangebied is voor de zogenaamde ambtshalve wijzigingen (dit kan zijn: wijziging van de bestemming, wijziging van bouw- en gebruiksvoorschriften), een planschaderisico-analyse opgesteld door SAOZ. Op basis van de uitkomsten van dit rapport is het niet noodzakelijk bevonden om een bedrag ter vergoeding van eventuele planschade op de begroting te reserveren.

9. OVERLEG MET BELANGHEBBENDE BESTUURSORGANEN

Het ontwerp-bestemmingsplan is niet voorafgaande de ter inzage legging ervan, toegezonden aan de Provincie Noord-Brabant. De Provincie heeft bij de eerste ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan via de heer J. van Cuyck van het bureau Ruimtelijke Ontwikkeling Noord-Oost aangegeven dat, gelet op de gewijzigde rol tussen de overheden wat betreft verantwoordelijkheden en belangen, onder de huidige Wet ruimtelijke ordening een andere rol voor de Provincie voor het centrumgebied en de binnen dit gebied beoogde ontwikkelingen, is weggelegd. Overleg wordt niet nodig bevonden.

Het Waterschap Aa en Maas heeft telefonisch medegedeeld dat overleg over dit centrumplan niet nodig wordt bevonden. Op 25 juni 2009 is er nog een overleg geweest met de heer Muller van het Waterschap. Naar aanleiding van dit overleg is de plantoelichting nader verduidelijkt.

10. AMBTSHALVE AANPASSINGEN

Het bestemmingsplan Centrum 2009 is ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen van 27 november 2009 tot en met 7 januari 2010 (veelal ambtshalve en redactioneel) aangepast. Hieronder volgt een opsomming van de ambtshalve aanpassingen c.q. wijzigingen. Kleine redactionele aanpassingen die dienen ter verduidelijking en waarbij de juridische planologische context is gehandhaafd, zijn hierin niet meegenomen.

Bij de verwijzing naar bladzijden e.d. zijn de bladzijden van het laatste ontwerp-bestemmingsplan Centrum 2009 hierbij aangehouden.

Plankaart ontwerp-bestemmingsplan Centrum 2009

1.

Hoek Kluisstraat / Vicaris Aertsweg (bekend onder de naam "t Hoekgebouw")
Aanpassing van de plankaart; het verschil in bouwhoogten is beter op de plankaart aangegeven.

2.

De bestemming "Verspreide Voorzieningen" voor het perceel aan de Mgr. Zwijssenstraat 20 is aangepast aan de feitelijke bestaande situatie en heeft de bestemming "Woondoeleinden" gekregen. Er vinden op deze locatie geen detailhandels- noch andersoortige activiteiten plaats.

3.

Het deel buiten het bebouwingsvlak voor het perceel aan de Hoofdstraat nrs. 143 / 143a is overeenkomstig de bestaande / feitelijke situatie aangepast.

4.

De percelen aan de Vicaris Aertsweg ongen. tot en met 12 hebben de bestemming W(a) gekregen.

5.

De percelen aan de Vicaris Aertsweg 14 en 16 hebben de bestemming W(t) gekregen.

6

De percelen aan de Pompstraat 3, 5 en 7 hebben de bestemming conform de bestaande feitelijke situatie gekregen plus de mogelijkheid om nog een extra woning via een directe bouwtitel te realiseren.

7.

De bouw- en goothoogtes voor de percelen aan de Kloosterstraat 6 tot en met 8 zijn conform de bouwvergunning d.d. 20 december 2008 op de plankaart opgenomen.

8.

Intekening van een bijgebouw (zijnde de garage) op het perceel aan de Kloosterstraat 2.

9.

Opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor het perceel aan de Kluisstraat 81 plus vermelding hiervan in de legenda.

10.

Vermelding van 'matrix' en aanpassing van de matrix: 10 meter bouwhoogte voor vrijstaande woningen: W(v).

11.

Aanpassing van de bestemming voor het marktgebouw: wordt bestemming "Marktgebouw" in plaats van bestemming "Centrumvoorzieningen".

Plantoelichting ontwerp-bestemmingsplan Centrum 2009

Blz. 3/4 Inhoud

Aanpassing pt. 9: moet zijn: Overleg ontwerp-bestemmingsplan Centrum 2009

Toevoeging: 10 Ambthelve aanpassingen

Aanpassing van de nummering.

Blz. 4 Bijlagen

7. Verkeerstellingen

8. Nota van Inspraakreacties en Vooroverleg

9. Nota van Zienswijzen inclusief bijlage: verkeerstellingen

Blz. 10 Toevoeging:

De provinciale verordening ruimte wordt op 23 april 2010 vastgesteld en treedt op 1 juni 2010 in werking. Dit uitwerkingsplan alsmede de paraplunota komen dan van rechtswege te vervallen.

Blz. 15 Woningbouwprogramma 2009 is komen te vervallen.

(Toelichting: dit betreft een uitvoeringsprogramma dat jaarlijks wordt aangepast; dit plan geldt voor de komende 10 jaren).

Blz. 17 Redactionele aanpassing tekstblok Beleid "Bebouwingsregeling Wonen 2009".

Blz. 20

Toevoeging onder tekst: De volgende deelplannen moeten nog uitgevoerd worden.

- * Het plan Mieke de Brefstraat (D1). (.....) Het projectbesluit is op 7 juli 2009 verleend.
- * Het plan ter plaatse van de voormalige bibliotheek (F1) (.....). Het projectbesluit is op 29 december 2009 verleend.

Blz. 21 Vervallen tekstblok woningbouwprogramma 2009

Blz. 39.

Redactionele aanpassing van de oorspronkelijke tekst conform:

Dit gebied is voorlopig nog toegankelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Na realisatie van het marktgebouw zal het gebied alleen nog toegankelijk zijn voor het bestemmings-(auto)verkeer.

Blz. 44.

Redactionele aanpassing van de oorspronkelijke tekst conform:

De parkeerterreinen voor het centrumgebied zijn als een schil om het winkelgebied gelegd. Voor nieuwe ontwikkelingen die meer parkeerruimte vragen die niet ten koste van het openbaar domein mag gaan, zoals woonvoorzieningen, wordt de verplichting tot parkeren op het eigen terrein voorgeschreven (hiervan uitgezonderd het marktgebouw). Desondanks zijn toekomstige parkeerproblemen niet te vermijden, met name vanwege het toenemend autogebruik. Dit is geen exclusief probleem voor het centrum. Een blijvende zorg is echter geboden. In 2006 is voor het winkelgebied, een blauwe zone ingevoerd. Hiermee wordt getracht de parkeervoorzieningen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Daarnaast is er een andere ontwikkeling in gang gezet. Achter de HEMA zal het project "Mieke de Brefstraat" gerealiseerd worden waarbij naast woningbouw, ook een (half-)ondergrondse parkeerkelder zal worden gerealiseerd, waarvan 165 parkeerplaatsen bedoeld zijn ten behoeve van het openbaar gebied. De eerder geschetste groei in de parkeerbehoefte wordt daarmee voor een deel opgevangen.

Blz. 45

Aanpassing van afbeelding 13: voor het perceel Hoofdstraat 97 is de ondergrondse parkeergarage komen te vervallen.

Blz. 47

Onder kopje Mieke de Brefstraat is de volgende tekst toegevoegd:
Op 7 juli 2009 is het projectbesluit verleend.

Blz. 49

Onder het kopje Hoek Hoofdstraat / Kluisstraat is toegevoegd:
Met de initiatiefnemer is een realisatie-overeenkomst gesloten.

Blz. 53 - 54 Redactionele aanpassing van de oorspronkelijke tekst, thans luidende: (.....).

Deze mogelijkheid wordt geboden voor het zogenaamde consolidatiegebied tussen de Kluisstraat en de Kloosterstraat (zie bijlage 1 en het lichtblauw gearceerde deel op afbeelding 17; *niet voor de andere consolidatiegebieden buiten dit aangegeven begreemd gebied*). In dit gebied bestaat er via een ontheffingsbevoegdheid, de mogelijkheid om nieuwe horecavoorzieningen toe te laten. In deze lichtblauw gearceerde zone is het niet goed mogelijk om precies aan te geven hoe groot in de toekomst de behoefte is aan horecavoorzieningen en waar dergelijke voorzieningen het gunstigst zijn gelegen. Het ligt derhalve in de lijn om de nieuwe horecavestigingen (binnen dit begreemd gebied), van geval tot geval te bezien en te toetsen op eventuele aanvaardbaarheid. In de planregels zijn hiervoor toetsingscriteria opgenomen.

Het aantal horecagelegenheden in dit gebied dient, ter waarborging van het concentratiedoel van de horeca binnen de horecazone en ter bescherming van deze zone, wel beperkt te blijven. Ter verkrijging van een evenwichtige menging van de centrumfuncties en dat de horecafunctie binnen het begrensde gebied (lichtblauw gearceerd deel op afbeelding 17; zie ook bijlage 1 van dit plan) ondergeschikt blijft, is gekozen om een maximum te stellen aan het aantal horecagelegenheden binnen deze lichtblauwe zone. Een objectieve maatstaf voor een dergelijke maximering is door deze te relateren aan het aantal panden in het consolidatiegebied. Indien wordt uitgegaan van 25% van het totale aantal bestaande panden in dit gebied, blijft het aantal (te realiseren) horecagelegenheden ondergeschikt aan de overige functies wonen en winkels. Voor wat betreft het soort horeca wordt in dit gebied onverkort vastgehouden aan de toegestane horeca binnen de horecazone.

Bij afbeelding 17 is de tekst aangepast plus er is tekst toegevoegd, thans luidende: *:concentratiezone horeca (rood) en zone (licht blauw) behorende tot de consolidatiezone van de horecastructuurvisie waarbinnen nieuwvestiging onder voorwaarden 'beperkt' is toegestaan; daarbuiten gelden onverkort de uitgangspunten van de horecastructuurvisie.*

Blz. 58 e.v. Hoofdstuk 6.7 Verkeer

De oorspronkelijke tekst is conform het onderstaande aangepast:

Parkeervrij maken van de Markt

Belangrijkste uitgangspunt van het Gemeentelijk Verkeersplan voor een herinrichting van het wegennet in en rond de kern, is het autoluw dan wel parkeervrij maken van de Markt. Uitzonderingen hierop zullen worden gemaakt voor calamiteitenverkeer (brandweer, politie en ambulance), aanwonenden-verkeer (voor zover nodig), laden en lossen (voor zover dit niet mogelijk is aan de achterzijde), trouw- en rouwstoeten en kerkdiensten. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid het gehele gebied rond de Markt te herinrichten. Hoewel de

mogelijkheid om de wegenstructuur te herzien, beperkt is, ontstaat hierdoor de mogelijkheid om de Markt als verblijfsgebied op een passende manier in te richten.

De gemeente voert beleid ten aanzien van de regulering van verkeersstromen binnen en door de gemeente. Hiervoor worden diverse maatregelen genomen.

Bijzondere aandacht heeft het verkeersveilig inrichten van de woongebieden. In het kader van het uitvoeringsprogramma van het Gemeentelijk Verkeersplan worden alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom van Schijndel over een termijn van 7 jaren Duurzaam Veilig ingericht met verkeersmaatregelen (drempels, punaises, wegversmallingen etc.). De optimalisering van verkeersveiligheid voor de omwonenden en de weggebruikers houdt ook in dat verkeersstromen die ergens niet thuishoren over aantrekkelijke(re) routes worden geleid. De wegen op deze routes worden hiervoor geschikt gemaakt.

Toelichting

Omdat de gemeenteraad heeft besloten tot een sobere aanpak van de verkeersveiligheid, beperkt de aanpak volgens het uitvoeringsprogramma zich tot het aanleggen van verkeersmaatregelen. Het herinrichten van wegen wordt pas uitgevoerd als de onderhoudssituaties hiertoe aanleiding geven. Op grond hiervan is sprake van een overgangssituatie die continueert zolang de wegen niet conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig zijn heringericht. Tot die tijd zal met beperkte aanpassingen een veilige verkeerssituatie worden gewaarborgd.

De scheiding tussen verkeers- en verblijfsruimten is nader uitgewerkt binnen de uitgangspunten voor Duurzaam Veilig. In verblijfsgebieden staat het verblijven centraal en is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer over het algemeen beperkt tot 30 km/uur. Doordat het autoverkeer in de verkeersgebieden (inprikkers 50 km/uur) wordt geconcentreerd, kan de overlast (geluidhinder, verkeersonveiligheid, luchtkwaliteit) gericht worden aangepakt. Op basis van de toegekende functie (categorisering) van een weg, wordt deze eenduidig ingericht, zodat het voor de gebruiker duidelijk is of deze zich in een verkeer- of verblijfsgebied bevindt.

De wegen in dit bestemmingsplan zijn door de gemeenteraad aangewezen als 30 km-zones, en hebben dus een functie als verblijfsgebied.

Bevorderen van langzaam verkeer en openbaar vervoer

Door het grootste deel van het centrum aan te wijzen als verblijfsgebied, wordt de positie van het langzaam verkeer reeds opgewaardeerd. Tegelijkertijd wordt het gebruik van de auto binnen het centrum verder in banen geleid, hetgeen bijdraagt aan een grotere verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Bij de feitelijke inrichting van de wegen zal het belang van veilig fietsen en het oversteken voor voetgangers prioriteit hebben. In dit verband zijn er langs de Hoofdstraat en de

Kloosterstraat, fietssuggestiestroken aangelegd en de snelheid van het autoverkeer verlaagd om het oversteken van deze wegen veiliger mogelijk te maken.

Om de verkeersveiligheid van de voetgangers en fietsers te verhogen worden bromfietzers en scooterrijders uit het winkelgebied geweerd. Dit is gebeurd met een verkeersmaatregel. In principe volgen deze de parkeerroute van de auto's. Deze voert hen rond het winkelgebied van centrum waardoor in het centrumgebied met lagere snelheden gereden wordt. Daarnaast liggen er door het gebied voetpaden langs de bestaande straten. Vooral in en direct aansluitend aan het concentratiegebied zijn vrij liggende voetgangersroutes geprojecteerd tussen het winkelgebied en de omliggende parkeerterreinen. Één daarvan is een voetpad langs het voormalige Nederlands Hervormde kerkje aan de Hoofdstraat (150). Het fraaie monument en de markante ligging ten opzichte van het winkelgebied vormen aanleiding voor de wens om ter plaatse een openbaar voetpad te situeren. Deze voetgangersroute kan daarnaast dienst doen als verbinding tussen het winkeldomein en de achter het kerkje gelegen parkeervoorzieningen. Het pad is in 2009 in overleg met de eigenaar, tijdelijk en onder voorwaarden, opengesteld voor het publiek (het gaat hier om een proefperiode).

Het accommoderen van noodzakelijk autoverkeer

Het is van belang dat zowel het bestemmingsverkeer als het bedienend verkeer op een logische wijze, de plaats van bestemming kan blijven bereiken. In het Gemeentelijk Verkeersplan is een voorstel gedaan om rond het centrum een parkeerroute aan te leggen. Aanleiding hiervoor was een notitie die de gemeenteraad op 11 januari 1996 heeft vastgesteld met betrekking tot het standpunt inzake de verkeersstructuur.

De discussie in de raad spitste zich onder andere toe op onderdelen van het centrum en met name ten aanzien van de volgende aspecten:

- de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen, alsmede de bevoorrading van de centrumvoorzieningen;
- de oplossing met betrekking tot de parkeer- en bevoorradersroute in relatie tot een verbindingsroute;
- de doortrekking van de Baroniestraat via de Meierijstraat richting Hoofdstraat in verband met het gedeeltelijk of geheel verkeersvrij maken van het gedeelte van de Hoofdstraat tussen de Kloosterstraat en de Meierijstraat.

Ten aanzien van de hierboven genoemde punten is in het Centrumplan (1998) ingezet op het realiseren van voldoende parkeerplaatsen (ca. 600) geconcentreerd in het centrum. Het parkeerterrein aan de Steeg (240 parkeerplaatsen) heeft een beperkte functie voor de centrumbezoekers. Dit terrein is niet gekoppeld aan een primair bezoekdoel en ligt op enige afstand (ca. 250 meter) van het

kernwinkelgebied. Sinds de invoering van een blauwe zone wordt dit parkeerterrein vooral benut door langparkeerders.

Op basis van de resultaten van een parkeeronderzoek van het verkeersadviesbureau & reguleringsadvies centrumgebied Via Verkeersadvies van 24 juli 2006 is komen vast te staan dat er voor het centrumgebied in de loop van 10 jaren, naast de in het oude bestemmingsplan geprojecteerde 600 parkeerplaatsen, een aanvullende behoefte bestaat aan 300 parkeerplaatsen in het centrumgebied. Deze behoefte is als volgt berekend.

In het centrumgebied bevinden zich 1.496 algemene openbare parkeerplaatsen. In de huidige situatie bedraagt de parkeerdruk gedurende de winkelopeningstijden op de vrijdagen, 78% en op de zaterdagen, 91 %. Om de parkeerdruk tot acceptabele waarden terug te brengen dienen de waarden in de omliggende woonstraten tot 70% en op de parkeerterreinen tot 80% teruggebracht te worden. Omdat in de woonstraten geen ruimte is om extra parkeerplaatsen aan te leggen is ervoor gekozen om de vraag aan parkeerruimte in te vullen door parkeerruimte in concentraties aan te leggen c.q. te bouwen. Om acceptabele waarden te verkrijgen in woonstraten (70%) en op de parkeerterreinen (80%) is ervoor gekozen om de parkeerdruk met gemiddeld 20% te verlagen. Om deze 20% te bereiken, dienen 300 (20% van 1.496) parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Omdat het onmogelijk was om op korte termijn, 300 parkeerplaatsen te realiseren, is in 2007 een onderzoek uitgevoerd naar methoden om het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen te optimaliseren. Om een betere afstemming te bereiken van het aanbod op de vraag naar parkeerplaatsen dan wel om het efficiënter gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen te sturen, heeft de gemeente Schijndel in oktober van 2008, een parkeerdurbeperking (blauwe zone) opgelegd aan de gebruikers van de parkeerplaatsen in het centrumgebied. Hiermee is het gebruik van de parkeerplaatsen gedurende de winkelopeningstijden, geoptimaliseerd.

Een andere belangrijke ingreep in de verkeerskundige structuur van het centrum wordt gevormd door een nieuwe zuid-westelijke parkeer- en bevoorradingsroute. De nieuwe westelijke verbinding achter het winkelgebied wordt gevormd door de Mieke de Brefstraat, die daarmee de Kloosterstraat, via de Harry Bolsiuslaan verbindt met het Sint-Jorisplein en de Groeneweg. Hieraan zijn bestaande en de nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen ontsloten. De parkeerroute wordt vanaf de Kloosterstraat in zuidelijke richting vervolgd over de Baroniestraat die via de Meierijstraat en de Hoofdstraat de oostelijke parkeerroute aan de Akkerstraat ontsluit waar middels een verbinding tussen de Akkerstraat en de Sint Servatiusstraat (Catharinaplein), een nieuw parkeerterrein is aangelegd dat tevens een ontsluitende functie heeft voor het parkeer- en bevoorradingsverkeer aan de oostzijde van het winkelgebied van het centrum.

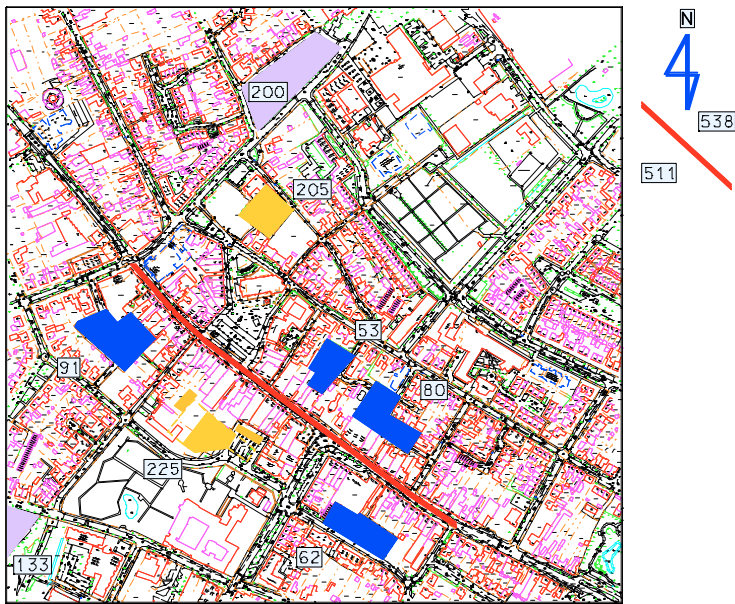
Verder wordt een planstudie verricht naar een alternatief voor de verkeersverbinding die het doorgaande autoverkeer nu nog door het centrumgebied (Kloosterstraat, Hoofdstraat) leidt. Dit alternatief, een zuidelijke randweg rond de kom van Schijndel, kan de mogelijkheid bieden om zowel het interne verkeer met bestemmingen buiten het zuidelijke gelegen winkelgebied als het doorgaande autoverkeer uit de richtingen Boxtel en Veghel uit het centrumgebied een aantrekkelijk(er) alternatief te bieden c.q. het uit het centrumgebied te weren en een groter verblijfsgebied te creëren rond de winkelfuncties in het centrumgebied.

Evenwichtige parkeerbalans

Met invoering van de blauwe zone is geen parkeerruimte gewonnen. De beperkte parkeerruimte wordt wel effectiever benut. Uit een onderzoek uit 2008 bleek echter dat de gemiddelde parkeerdruk in het centrumgebied tijdens de winkelopenings-tijden nog steeds rond de 80% schommelt. Op de winkelavond en op zaterdag bedraagt de parkeerdruk echter meer dan 100%. Ter vermindering van de overlast van foutparkeerders en zoekverkeer in woonstraten, is het noodzakelijk om meer parkeerplaatsen te realiseren dan oorspronkelijk in het bestemmingsplan Centrum 1998 was voorzien. Autonome groei van het autobezit en bouwontwikkelingen in het centrumgebied, leiden ertoe dat de parkeerbehoefte in het centrum toeneemt. Parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone alleen zal op den duur onvoldoende zijn om te kunnen voorzien in deze behoefte. Er wordt derhalve gebruik gemaakt van bouwinitiatieven om aan de toenemende vraag aan parkeerruimte tegemoet te komen.

Het aanleggen van 300 parkeerplaatsen op één niveau vereist veel ruimte. Per parkeerplaats is zo'n 30 vierkante meter nodig. Daarbij komen dan ook nog de aanpassingen aan de omgeving. Het realiseren van 300 extra parkeerplaatsen is op één locatie niet mogelijk en ook niet wenselijk. Dit zou tot een onevenwichtige verkeersbelasting leiden van de wegen in het centrumgebied. Om evenwichtige verkeersbelasting te verzorgen is een evenredige parkeerbalans gewenst. Om deze te bereiken zullen er in de toekomst aan zowel de zuidwestkant als aan de noordoostkant ten opzichte van het centrumgebied, parkeervoorzieningen (parkeerkelders) worden gebouwd. Deze voorzieningen zullen worden gebouwd aan de Mieke de Brefstraat (165 parkeerplaatsen) en aan de Vicaris Aertsweg (zie afbeelding 19, oranjegekleurde delen). Hierdoor wordt een toename in de parkeerdruk binnen het plangebied evenredig verdeeld.

Op termijn zullen er 538 parkeerplaatsen liggen op de parkeerterreinen die via de noordelijk gelegen deel van de parkeerroute rond het centrumgebied worden ontsloten. Na realisatie van de parkeergarage aan de Mieke de Brefstraat, bevinden zich ten zuiden van het centrumgebied 511 parkeerplaatsen aan het zuidelijk gelegen deel van de parkeerroute. Het verschil tussen beide delen bedraagt slechts 2% (zie afbeelding 19).



Afbeelding 19: overzicht evenredige verdeling van het parkeeraanbod

Rood: Hoofdstraat

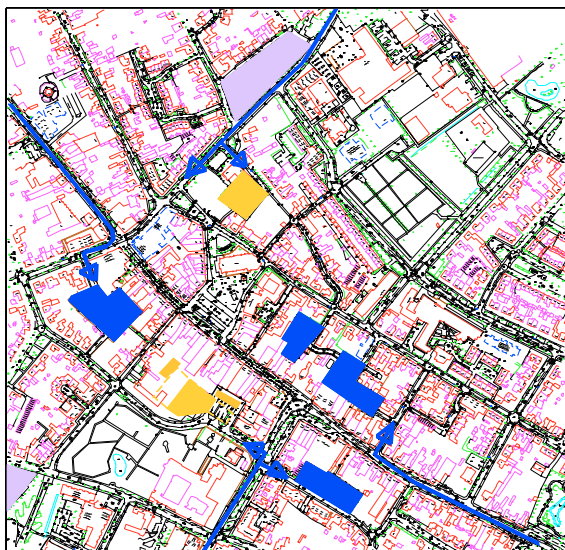
Blauw: gerealiseerde parkeerterreinen binnen blauwe zone

Paars: overloopterreinen buiten blauwe zone

Geel: parkeerterreinen in ontwikkeling en optioneel binnen blauwe zone

De parkeerroute zal tevens dienen als ontsluiting voor het bevoorradende verkeer. Daartoe wordt aan exploitanten de mogelijkheid geboden om hun panden aan de achterzijde voor bevoorrading te ontsluiten aan de parkeerroute. Voor panden waarvan de bereikbaarheid niet vanaf de parkeerroute te realiseren is, blijft de toegang vanaf de Markt en de Hoofdstraat beschikbaar. Daarover is wel aangekondigd dat het streven van de gemeente Schijndel, een aantrekkelijk, autoluw centrumgebied te realiseren, kan betekenen dat er sprake zal zijn van 'venstertijden'. Het instellen van venstertijden houdt in dat het gemotoriseerde (vracht-) verkeer gedurende bepaalde tijden uit het centrumgebied zal worden geweerd. Deze venstertijden worden in overleg met de exploitanten bepaald.

Automobilisten, op zoek naar een parkeerplaats (zie afbeelding 20: de blauwe pijlen), vinden daarmee aan beide zijden van het centrumgebied, een vergelijkbaar aanbod aan parkeervoorzieningen. Daarbij komt dat het verkeer, komende vanaf het noorden naar het zuidwesten wordt geleid en het verkeer uit het zuiden naar het noordoosten.



Afbeelding 20: parkeerroute

De maatregelen zoals hiervoor bedoeld zullen de bestaande verkeerssituatie en parkeerdruk en daarmee ook de verblijfskwaliteit van het centrum verbeteren. Er is sprake van een goede parkeerbalans en een logische parkeerroute die onnodig zoekverkeer in en rondom het centrum voorkomt. De laad- en losmogelijkheden voor de winkels aan de Hoofdstraat worden niet bemoeilijkt.

Blz. 64 e.v. vervanging voorschriften door planregels.

Blz. 65

Er stond vermeld: (...) tevens een aantal wijzigingsplannen opgenomen (...). Dit is komen te vervallen.

Toevoeging onder: het plan kent de volgende bestemmingen:

(.....)

* Marktgebouw

Blz. 66

Aanpassing van het tekstblok, thans luidende:

Er wordt in de planregels een onderscheid gemaakt tussen hoogbouw in het bebouwingsvlak en laagbouw (zijnde de overige gebouwen) buiten het bebouwingsvlak. Voor de hoofdgebouwen behorende bij de bestemming "Centrumvoorzieningen" is het bebouwingsvlak ingevolge het bestemmingsplan Centrum 1998, aangehouden.

Er wordt in de planregels een bouwhoogte voor de hoofdgebouwen in het bebouwingsvlak van 11 meter aangehouden ten behoeve van het realiseren van commerciële ruimten op de begane grond en twee woonlagen. Hiermee is rekening gehouden met het feit dat bij de commerciële ruimte op de begane grondvloer geen

dragende binnenmuren worden aangebracht om flexibel te kunnen zijn bij de uiteindelijke indeling van deze ruimte. Dit brengt mee dat in de vloer van de eerste verdieping, betonnen balken moeten worden aangebracht om deze vloer, vrijdragend te maken. Daarvoor is een ruimtebeslag van ongeveer 1,30 meter nodig. Voor de overige gebouwen buiten het bebouwingsvlak wordt een bouwhoogte van 5 meter aangehouden. Deze bouwhoogte kan via een ontheffingsbevoegdheid worden verhoogd tot 7,5 meter.

Het stedenbouwkundige beeld van twee bouwlagen met een kap mag niet onevenredig worden verstoord. Een derde of vierde bouwlaag dient dan ook ter accentuering. Met name (en dus niet uitsluitend) in hoeksituaties kan gesproken worden van een noodzakelijke accentuering. Een andere voorwaarde voor het toestaan van een derde of vierde bouwlaag is dat de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen niet onevenredig mogen worden aangetast.

Vervallen van de navolgende tekst: voor zover de bestaande (.....).

Blz. 67

Onder kopje “bouwen algemeen” is de onderstaande tekst toegevoegd. Voor het bouwen van zelfstandige woningen (niet zijnde gestapelde woningen) wordt een bouwhoogte van 10 meter aangehouden. Een maximale bouwhoogte van 10 meter is voldoende voor de bouw van een woning met twee bouwlagen waarmee tevens wordt voldaan aan het Bouwbesluit. De bouw van het hoofdgebouw dient binnen het bebouwingsvlak plaats te vinden. Ten opzichte van het oude plan is het oorspronkelijke bebouwingsvlak voor woningen aangepast aan de bestaande feitelijke situatie om hiermee, ter waarborging van een goed woon- en leefkwaliteit, de belangen van derden (veelal de bewoners van naastgelegen percelen) te beschermen (denk aan schaduwinder, vermindering van lichtinval). Voor de bestemming “Verspreide Voorzieningen” is het bebouwingsvlak ook conform de bestaande feitelijke situatie aangepast; voor de bestemming “Centrumvoorzieningen” is aansluiting gezocht bij de oorspronkelijke bebouwingszone uit het oude plan.

Bestaande matenregeling voor de bestemmingen Woondoeleinden, Erf, Bijzondere Woondoeleinden, Centrumvoorzieningen en Verspreide Voorzieningen

Voor zover de bestaande goothoogte, de bestaande bouwhoogte, het bestaande aantal bouwlagen, het bestaande bebouwingspercentage en/of de bestaande situering (waaronder een gebouw buiten het bebouwingsvlak) ten tijde van de inwerking treding van dit vastgestelde bestemmingsplan (= peildatum) afwijken van het bepaalde in de planregels, dan wordt uitgegaan van de bestaande situatie c.q. situering en worden deze afwijkingen ter plaatse als (ten hoogste) toelaatbaar, aangehouden. Hiervoor is een zogenoemde bestaande matenregeling in de planregels, opgenomen.

Bij nieuwbouw dient te worden voldaan aan de planregels van dit plan.
Een vergelijkbare regeling is ook voor de overige gebouwen buiten het bebouwingsvlak opgenomen.

Deze bepaling geldt als een soort vangnetbepaling, die moet voorkomen dat legale bouwwerken en/of situeringen daarvan, die groter of juist kleiner zijn dan de planregels van dit plan toestaan, onder het overgangsrecht komen te vallen. Een vergelijkbare regeling was ook onder het oude plan opgenomen.

Blz. 67/68 Marktgebouw

Toevoeging van de onderstaande tekst.

Tegen de komst van het marktgebouw op het marktplein bestaan vanuit planologisch en ruimtelijk oogpunt geen bezwaren. Alle noodzakelijke onderzoeken zijn verricht en op 2 november 2009 is de realisatie-overeenkomst tussen partijen ondertekend. Het marktgebouw is dan ook rechtstreeks mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan en heeft de bestemming "marktgebouw" gekregen. De in het coalitie-akkoord 2006-2010 en het presentatieboekje Marktgebouw van MVRDV B.V. d.d. 4 juni 2009 opgenomen eis van kleinschalige horeca (< 150 m² bvo) en winkels (< 200 m² bvo) in de plint, is vanwege het ontbreken van ruimtelijke relevantie, komen te vervallen.

De functie parkeren is planologisch relevant en moet bij voorkeur in het bestemmingsplan worden geregeld omdat het een wijze van ruimtegebruik is. Het bestemmingsplan moet ervoor zorgen dat er een evenwichtige parkeerbalans wordt bereikt en dat er bij de uitvoering van het plan geen knelpunten optreden. Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd op basis van een daaraan ten grondslag liggend beleid. Het parkeerbeleid zoals verwoord in het Verkeerstructuurplan is in dit bestemmingsplan vertaald. De parkeerbepaling uit de bouwverordening - die een aanvullende werking op het bestemmingsplan had - kan niet meer worden gebruikt voor bestemmingsplannen waarvan het ontwerp na 1 juli 2008 ter inzage is gelegd.

De functie van het marktgebouw voorziet in een parkeerbehoefte echter het marktgebouw is voorzien van een kelder ten behoeve van commerciële functies en het omliggende terrein rondom het marktgebouw blijft in eigendom van de gemeente en krijgt in de toekomst een terrasfunctie. Dit impliceert dat het in beginsel niet mogelijk is om op het eigen terrein van het marktgebouw, te voorzien in voldoende parkeervoorzieningen. Dit wordt opgelost door in de onmiddellijke omgeving van het marktgebouw, te weten in de (half-) ondergrondse parkeerkelder aan de Mieke de Brefstraat, te voorzien van voldoende parkeermogelijkheden (165 parkeerplaatsen in de parkeerkelder).

De totale parkeerbehoefte van bezoekers aan het marktgebouw wordt geschat op ca. 100 personen op basis van de onderstaande berekening.

Het marktgebouw kent 2.173 m² aan brutovloeroppervlakte.

50 % functie voor (commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) op de eerste en tweede bouwlaag:

1.080 m² á 2,5 pp/m² bvo = 27 pp minus bezettingsgraad personeel 80 % á 22 pp = 5 pp.

50 % functie voor horeca (restaurant) op maaiveld en in kelder:

1.093 m² á 11 pp/m² bvo = 120 pp minus bezettingsgraad personeel 20 % á 24 pp = 95 pp.

Deze bezoekers kunnen gebruikmaken van de openbare parkeervoorzieningen binnen het gereguleerd gebied waarbij de regels van parkeerregulering (maximum tijdsduur) worden aangehouden. Voor het personeel (langdurig parkeren) is er ruimte beschikbaar binnen het gereguleerde gebied. Dit personeel kan gebruikmaken van de parkeerterreinen aan de Steeg en/of De Dioscuren.

Blz. 68 e.v. Mieke de Brefstraat

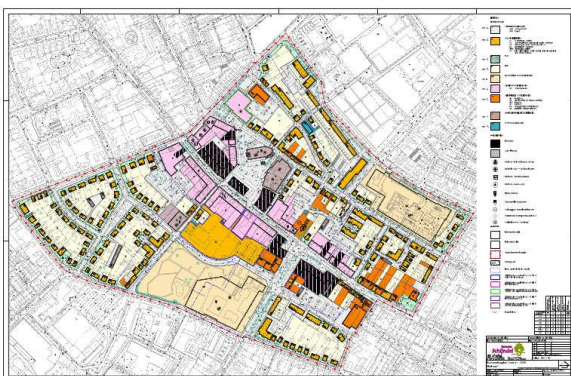
Voor het project bekend onder de naam “Mieke de Brefstraat” (oud: thans / “Lochtenburg”) is de procedure ingevolge artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor het nemen van een projectbesluit ingevolge artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening gevolgd. Op 7 juli 2009 is de bouwvergunning eerste fase en het projectbesluit en op 22 oktober 2009 is de bouwvergunning fase 2, verleend. Het project is dan ook rechtstreeks mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Het project “Mieke de Brefstraat” wordt gerealiseerd in een woon- c.q. verblijfs- gebied aan de rand van een winkelcentrumgebied met een hogere verkeers- frequentie dan in woonstraten gebruikelijk is. Het winkelcentrumgebied is gelegen aan de Hoofdstraat tussen de Kluisstraat en de Akkerstraat. Er bevinden zich rondom deze kernwinkelstructuur aan de historische lint (= de Hoofdstraat) voor- namelijk woningen. Er zijn geen verkeersgevoelige voorzieningen aanwezig (zoals een school, een bejaardentehuis, een speelplaats). De wegen binnen dit gebied zijn erftoegangswegen type II (30 km/u zonder fietsvoorzieningen) behoudens de Kloosterstraat en de Hoofdstraat, zijnde erftoegangswegen type I met fietsvoor- zieningen en een voorrangsregeling.

Het project behelst naast woningbouw, een kelder van in totaal 242 parkeerplaatsen waarvan 77 voor de bewoners van de appartementen en 165 ten behoeve van openbare doeleinden. Op het maaiveld van het onderhavige project worden 48 parkeerplaatsen aangelegd en op de hoek van de Kloosterstraat liggen nog zo'n 14 parkeerplaatsen (totaal: 225 parkeerplaatsen).

Op de locatie waarop het project is geprojecteerd, was reeds een parkeerterrein met circa 67 parkeerplaatsen aanwezig. Op de hoek van de Kloosterstraat liggen 14 parkeerplaatsen (totaal 81 parkeerplaatsen). Het aantal parkeerplaatsen neemt in

de nieuwe situatie aan de Mieke de Brefstraat / Hoek Kloosterstraat met 144 parkeerplaatsen toe.



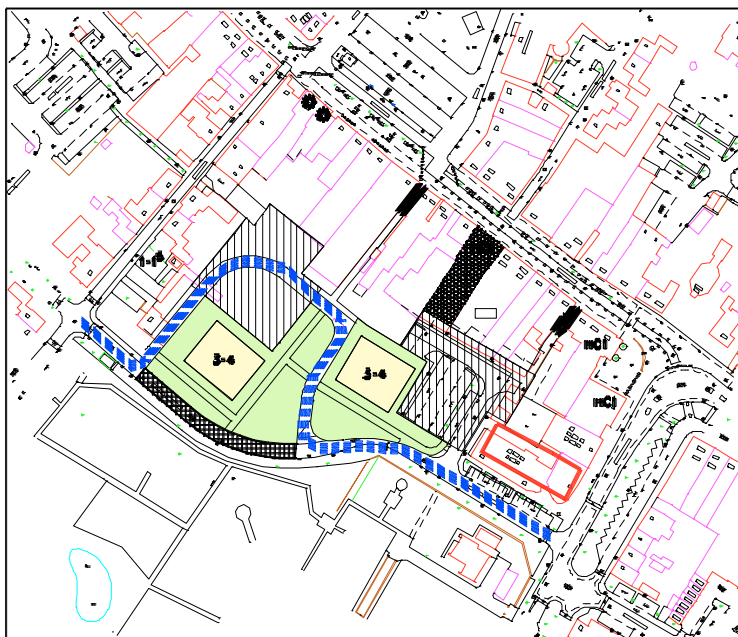
*Afbeelding 21
stedenbouwkundige opzet
in het centrumgebied*

*Geel: woningen
Roze: winkelgebied
Roze gearceerd: horeca
Licht geel: bijzondere*

Door de bouw van het project komt de kraanfunctie in zijn huidige vorm te vervallen. Hieronder wordt de zogenaamde kraanfunctie nader toegelicht.

Kraanfunctie

Op de plankaart van het oude bestemmingsplan is een 'kraan' opgenomen aan Mieke de Brefstraat. In afbeelding 22 is deze kraanfunctie zichtbaar gemaakt.

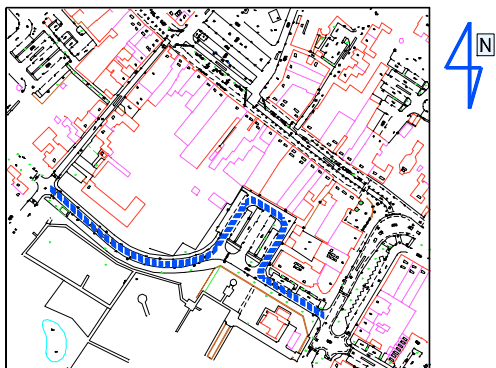


Afbeelding 22: planologische kraan

De 'kraan' (blauw gearceerd) bestaat uit een 'hindernis' in de vorm van een omrijfactor. Deze omrijfactor maakt het voor het potentiële sluipverkeer onaantrekkelijk om de parkeerroute rond het centrum te gebruiken als sluiproute omdat de tijdswinst bij het berijden van deze route nihil is.

De in afbeelding 22 weergegeven kraan is niet conform het bepaalde in het bestemmingsplan Centrum 1998, aangelegd. De feitelijke situatie wijkt hiervan af. In de huidige situatie is de omrijfactor vormgegeven door een route over het parkeer-

terrein, tussen de parkeerplaatsen die op het terrein zijn aangelegd (zie hiervoor afbeelding 23).



Afbeelding 23: feitelijke kraan

Om het omrijden te effectueren is een afsluiting geplaatst (zie afbeelding 24).



Afbeelding 24: effectuering omrijden

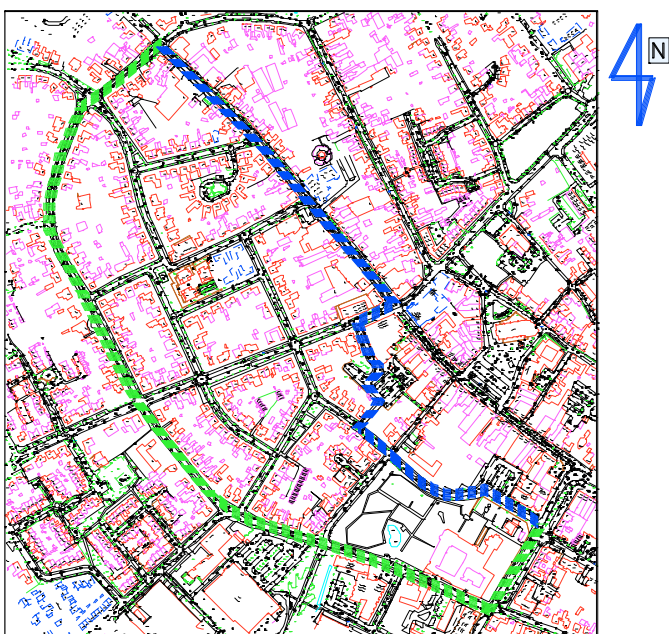
De centrale vraag is de mate van de verkeersdruk c.q. de hoeveelheid/toename van het verkeer/de verkeersbewegingen in het verblijfsgebied (Mieke de Brefstraat, Harry Bolsiuslaan, Sint Jorisplein) door:

1. de realisatie van het project Mieke de Brefstraat met de voor het publiek toegankelijke verkeerskelder en;
2. het wegvallen van de kraanfunctie in de huidige vorm en;
3. het zogenaamd sluipverkeer.

Erkend wordt dat er door de nieuwe situatie een extra verkeersdruk in dit verblijfsgebied zal ontstaan. De centrale vraag is of deze verkeersdruk c.q. toename van het

verkeer volgens objectieve normen (van het CROW; nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte en het gemeentelijke Verkeersbeleid) aanvaardbaar kan worden genoemd. Alvorens hierop een antwoord gegeven kan worden, is eerst de nulsituatie in beeld gebracht.

Er hebben voor het vaststellen van de nulsituatie in de Mieke de Brefstraat en de Pastoor van Erpstraat in de periode van 14 tot 24 september 2009 verkeerstellingen naar aanleiding van het wegvallen van de kraanfunctie en/of de mogelijkheid van sluipverkeer, plaatsgevonden. Beide routes (groen en blauw; zie afbeelding 25) zijn in deze periode tijdelijk geheel opengesteld waarbij de kraanfunctie in de Mieke de Brefstraat was opgeheven.



Afbeelding 25:

Blauwe wegen zijn (van links naar rechts): Boschweg, Hoofdstraat, Groeneweg, Sint-Jorisplein, Harry Bolsiuslaan, Mieke de Brefstraat).

Groene wegen zijn (van links naar rechts): Bunderstraat, Pastoor van Erpstraat, Kloosterstraat); het gaat hier om de (groene) wegen die de reguliere alternatieve route rondom het centrumgebied vormen.

In de maand september 2009 zijn de volgende tellingen (zie bijlage 7 behorende bij dit plan) geregistreerd:

- Mieke de Brefstraat (waar normaliter een afsluiting staat), tussen de Pompstraat en de Kloosterstraat;
 - o Op werkdagen 2.876 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e);
 - o Op zaterdag 3.828 mvt/e;
 - o Op zondag 1.710 mvt/e.
- Toegangsweg tot Sint-Jorisplein;
 - o Op werkdagen 2.377 mvt/e;
 - o Op zaterdag 2.944 mvt/e;
 - o Op zondag 1.466 mvt/e.

- Harry Bolsiuslaan, in het deel waarin eenrichtingsverkeer geldt:
 - o Op werkdagen 668 mvt/e;
 - o Op zaterdag 756 mvt/e;
 - o Op zondag 350 mvt/e.
- Pastoor van Erpstraat, tussen de Pompstraat en de Schootsestraat;
 - o Op werkdagen 4.029 mvt/e;
 - o Op zaterdag 3.939 mvt/e;
 - o Op zondag 2.694 mvt/e.
- Pastoor van Erpstraat, tussen de Pompstraat en de Schootsestraat.

De bovengenoemde cijfers geven de nulsituatie aan vóór realisatie van het project “Mieke de Brefstraat”. Na realisatie van het project “Mieke de Brefstraat” zal het aantal motorvoertuigen per etmaal in de Mieke de Brefstraat met circa 1.450 toenemen. Deze toename is berekend op basis van de toename van het aantal woningen en openbare parkeerplaatsen in het projectgebied (zie onderstaand tabel).

Locatie	Aantal parkeerplaatsen / woningen	Aantal verkeersbewegingen per pp/woning	Totaal aantal verkeersbewegingen per locatie
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen voor winkels	14	6 / 8 per etmaal	112 mvt/e
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen op parkeerterrein	57	6 / 8 per etmaal	456 mvt/e
Pompstraat / terrein De Zwengel	10	6 / 8 per etmaal	80 mvt/e
Totaal verkeersaanbod huidige situatie op basis van de gerealiseerde parkeerplaatsen			<u>648 mvt/e</u>
Voorliggend bouwplan			
Mieke de Brefstraat / appartementencomplex (blokken A en B)	65	3 / 4 per etmaal	260 mvt/e
Mieke de Brefstraat / woningen hoek Pompstraat (Blok C)	5	3 / 4 per etmaal	20 mvt/e
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen voor winkels	14	6 / 8 per etmaal	112 mvt/e
Mieke de Brefstraat / publieke deel parkeerkelder	165	6 / 8 per etmaal	1320 mvt/e
Mieke de Brefstraat / parkeerplaatsen op het maaiveld	48	6 / 8 per etmaal	384 mvt/e
Totale verkeersaanbod bouwplan			<u>2.096 mvt/e</u>

Vershil			<u>1.448 mvt/e</u>

Het bovenstaande impliceert dat de geregistreerde hoeveelheden verkeer in de Mieke de Brefstraat naar aanleiding van de tellingen in de maand september 2009 met circa 1.450 motorvoertuigen per etmaal dienen te worden verhoogd. Dit leidt tot een maximale verkeersbelasting op de Mieke de Brefstraat van circa 5.350 mvt/e ($3.900 + 1.450 = 5.350$ mvt/e) op de zaterdagen en van maximaal 4.350 mvt/e ($2.900 + 1.450 = 4.350$) op de overige dagen. Deze aantallen zullen worden aangetroffen in de directe nabijheid van de toegang tot het appartementencomplex annex parkeergarage.

Spreiding verkeersstromen

Het appartementencomplex annex parkeergarage ligt aan de Mieke de Brefstraat, aan de zuidkant van het centrumgebied. Vanaf de toegang tot de parkeergarage zullen de verkeersstromen zich verspreiden over de achterliggende straten van de parkeerroute. Dit betekent dat de 1.450 motorvoertuigen die het complex dagelijks genereert, niet in gelijke mate op alle wegen in het centrumgebied terug te vinden zijn. Gezien de ligging van de parkeergarage, aanzienlijk dichterbij de Schootsestraat dan bij de Kluisstraat, richt de verkeersaantrekkende werking van de parkeergarage zich naar verwachting voornamelijk op het verkeer dat het centrumgebied vanuit die richting bezoekt. Op basis van de afstand tot de winkelvoorzieningen en de spreiding van de parkeerterreinen, wordt ingeschat dat de verkeersstromen van en naar de parkeergarage zich verhouden van 70% uit het zuiden tot 30% uit het noorden. Aangenomen dat het appartementencomplex annex parkeergarage 1.450 motorvoertuigen genereert, zal het noordelijke aandeel 435 auto's en het zuidelijke aandeel, 1015 auto's bedragen. Deze aantallen kunnen worden toegerekend aan de onderliggende wegen en geregistreerde hoeveelheden.

Op basis van dit gegeven ontstaat onderstaande overzicht:

Als gevolg van de bouw van het appartementencomplex annex parkeergarage worden, de volgende hoeveelheden voertuigen verwacht op onderstaande wegvakken:

- Mieke de Brefstraat;
 - o Op werkdagen 4.350 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e);
 - o Op zaterdag 5.350 mvt/e;
 - o Op zondag 1.970 mvt/e (winkels zijn gesloten).
- Toegangsweg tot Sint-Jorisplein;
 - o Op werkdagen 2.812 mvt/e;
 - o Op zaterdag 3.379 mvt/e;
 - o Op zondag 1.544 mvt/e.

- Harry Bolsiuslaan, in het deel waarin eenrichtingsverkeer geldt, wordt geen toename verwacht omdat dit deel niet toegankelijk is vanaf de Mieke de Brefstraat.

Op basis van de resultaten van de verkeerstellingen en een berekening van de toename van het aantal voertuigbewegingen, kan worden geconstateerd dat de hoeveelheid autoverkeer op de parkeeroute, maar ook in de overige straten van het centrumgebied (zijnde een verblijfsgebied/een erftoegangsweg/een 30 km/h-zone) onder de norm blijft voor "straten in een verblijfsgebied" van het CROW.

In de publicatie ASVV 2004 beschrijft het CROW namelijk dat:

"Binnen een 30 km/h-zone kan ter indicatie wel worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen (met een spitsuurpercentage van 10%) acceptabel is. Strikt gesproken is er geen sprake meer van een intensiteitscriterium. Van belang zijn de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Hoe kleiner het gebied, des te geringer zullen de problemen zijn tot de verkeerscirculatie" (zie hieronder voor de pagina's 334 en 335 CROW/ ASVV).

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

- punt geldende voorangsregeling.
- De parkeerplaatsen moeten worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of P-bord. Indien het erf tevens is aangewezen als parkeerschijfzone moet op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is een blauwe streep worden aangebracht.

In principe wordt voor verblijfsgebieden (zowel 30-km/h-zones als erven) uitgegaan van de regel dat de gewenste snelheden redelijkerwijze uit de omstandigheden moeten voortvloeien; zo niet, dan dienen maatregelen te worden getroffen. Het uitvoeren van snelheidsverlagende voorzieningen kan daarbij onderdeel van het maatregelenpakket zijn. In hoofdstuk XXX is een selectiesysteem opgenomen voor voorzieningen in erftoegangswegen. De voorzieningen waarnaar wordt verwezen, zijn voor een groot deel gebaseerd op snelheidsverlaging.

herinrichting Alvorens een keuze te maken rondom de (her)inrichting van een straat, is het uit verkeersplanologisch oogpunt van belang aandacht te schenken aan:

- de omvang van de 30-km/h-zone c.q. het erf en de verkeerscirculatie daarin (zie 8.2.3);
- de weg en verkeerscirculatie binnen dit gebied, ter bepaling in welke straten en op welke punten snelheidsverlagende voorzieningen noodzakelijk zijn (zie 8.2.4);
- de bereikbaarheid voor grote voertuigen (hulpdiensten, openbaar vervoer en goederenvervoerders; zie 8.2.6);
- de gang van zaken bij herinrichting (zie 8.2.7).

8.2.3 Omvang 30-km/h-zone en erf

Eerst moet worden vastgesteld welke straten tot de 30-km/h-zone c.q. het erf zullen behoren. Gebiedsvreemd (doorgaand) verkeer kan het karakter van een verblijfsgebied ernstig aantasten. Bovendien moet een evenwichtige interne verkeerscirculatie worden ontworpen: het is ongewenst dat wegvakken of kruispunten zwaar worden belast. Er is geen norm waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan worden. De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijze voortvloeit uit die inrichting. Binnen een 30-km/h-zone kan ter indicatie wel worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 á 6.000 mvt/etmaal (met een spitsuurpercentage van 10%) acceptabel is. In een erf is een intensiteit van 1.000 mvt/etmaal accepta-

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

bel. Strikt genomen is er geen sprake meer van een intensiteitscriterium. Van belang zijn meer de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. De maximale omvang van een 30-km/h-zone en een erf wordt bepaald door de functies binnen het gebied en de stedelijke structuur.

Hoe kleiner het gebied, des te geringer zullen de problemen zijn met betrekking tot de verkeerscirculatie. In de praktijk zal het om verschillende redenen (bijvoorbeeld vanwege de kosten) vaak niet mogelijk zijn een wat groter gebied ineens aan te pakken. In dat geval kan worden gekozen voor een gefaseerde aanpak. Bij een dergelijke 'van klein naar groot' benadering moet echter worden gewaakt tegen ad hoc-oplossingen. Het is niet wenselijk dat binnen één wijk een onoverzichtelijke opeenvolging ontstaat van erven, 30-km/h- en 50-km/h-straten. De gewenste eindsituatie voor de gehele wijk dient uitgangspunt te zijn voor de invulling van de fasen.

8.2.4 Wegsituatie en circulatiemaatregelen

Om te bepalen of en zo ja welke circulatiemaatregelen gewenst nodig zijn, is inzicht vereist in de volgende zaken:

- de (verwachte) intensiteit van het gemotoriseerd verkeer in de straten die onderdeel uitmaken van het 30-km/h-gebied of het erf;
- de hoeveelheid doorgaand verkeer;
- de ligging van verkeersaantrekkende voorzieningen en objecten;
- de ligging van 'verkeersgevoelige' voorzieningen (scholen, bejaardentehuis, speelplaats);
- eventuele busroutes en bevoorradingsroutes;
- (hoofd)fietsroutes;
- speelroutes en (informele) speelplekken;
- de aanvaardbare ontsluitingsdiepte.

Indien in bepaalde straten of nabij bepaalde plaatsen teveel verkeer is (of wordt verwacht), dient te worden nagegaan of er mogelijkheden zijn om het verkeer te verminderen. Dit kan zowel door juridische als fysieke maatregelen. Zeker in verblijfsgebieden is het van belang om te kiezen voor een combinatie van maatregelen die vanzelfsprekend wordt nageleefd en waarbij handhaving of beheer vrijwel overbodig is. Een extra overweging betreft het ongevalrisico voor kinderen, dat op wegen

Gelet op de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en de vormgeving van het gebied en de wegen zoals beschreven in de inleiding van deze reactie, is de mate

van verkeersdruk bij het wegvallen van de kraanfunctie in de Mieke de Brefstraat, acceptabel te noemen. De berekende hoeveelheid verkeer voldoet ook aan de voorkeursgrenswaarde van het vigerende Gemeentelijke Verkeersplan (2001). De gemeente heeft in het vigerende verkeersplan een voorkeursgrenswaarde aangegeven van 1.000 tot 3.000 motorvoertuigen in verblijfsgebieden maar daarbij de kanttekening geplaatst dat, met name in centrumgebieden, maximumwaarden van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal toelaatbaar zijn (zie onderstaande pagina 23 van het Gemeentelijk Verkeersplan).

Hieraan wordt derhalve voldaan. Uit het Gemeentelijk Verkeersplan d.d. 2 augustus 2001, zoals opgesteld door Goudappel Coffeng (zie onder kopje "Intensiteiten op het wegennet).

Daarnaast zijn er wegen waarlangs geen specifieke voorzieningen liggen en waarlangs in veel mindere mate gewoond wordt. Deze wegen zijn bestemd voor de ontsluiting van wijken, kernen en bedrijventerreinen. Het is mogelijk dat er wegen binnen de kom zijn die voornamelijk zijn gericht op het bereikbaar maken van de wijken en voorzieningen, en waarbij de woon-/verblijfsfunctie duidelijk ondergeschikt is aan de ontsluitingsfunctie. Deze wegen vormen de zogenaamde verkeersaders.

Intensiteiten op het wegennet

Nadat een gewenste functie vanuit de omgeving van de weg is bepaald, dient er een controle plaats te vinden op het gebruik. Een te hoge verkeersintensiteit tast namelijk te veel het verblijfskarakter aan. Als voorkeursgrenswaarde voor erftoegangswegen geldt een etmaalintensiteit van 1.000 tot 3.000 mvt in verblijfsgebieden. Als maximum geldt een waarde van 5.000 à 6.000 mvt/etm. Met name in centrumgebieden of bij een traverse door kernen zijn deze (of hogere) intensiteiten soms aan de orde.

Indien de intensiteiten in de verblijfsgebieden hoger zijn dan de voorkeurswaarde moet de vraag worden gesteld of dit geen oneigenlijk verkeer is (bijvoorbeeld doorgaand verkeer) dat naar andere routes verschoven kan worden. Als dat niet het geval is, moet een keuze worden gemaakt tussen het aanpassen of het handhaven van de functie. In het laatste geval moet deze functie met extra maatregelen voldoende tot uiting worden gebracht.

Ritduurcriterium

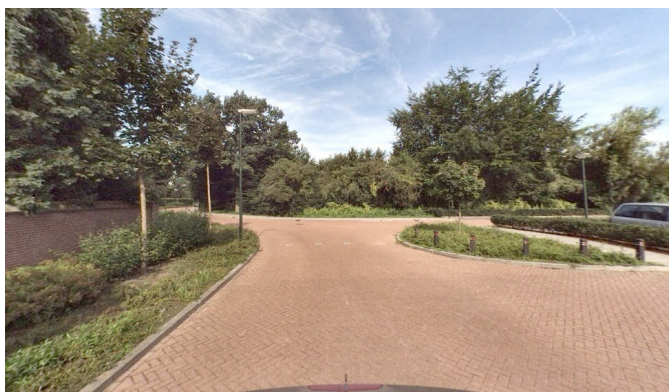
Vanuit de ruimtelijke omgevingskenmerken en de ontsluiting van de gebieden kan ook een link worden gelegd naar het ritduurcriterium. Indien personen te lang in een verblijfsgebied rijden, bestaat het gevaar dat het aangepaste verkeersgedrag niet wordt bereikt. Als grens kan gesteld worden een ritduur van 5 minuten. Dit betekent dat een automobilist binnen 5 minuten vanuit een verblijfsgebied op een verkeersader moet kunnen komen. In tabel 6.1 is aangegeven wat dit betekent.

ritduur (min.)	afstand (km)		maaswijdte (km)	
	30 km/h	50 km/h	30 km/h	50 km/h
2,5	1,25	2	2,5	4
5	2,5	4	5	8
10	5	8	10	16

Verkeerssituatie na realisatie van het project Mieke de Brefstraat

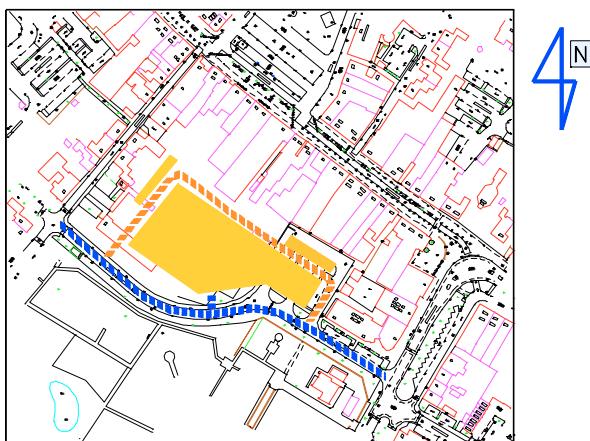
De vraag die vervolgens gesteld dient te worden is of de mate van verkeerdrukke nadat het project Mieke de Brefstraat met de openbare parkeergarage is gerealiseerd, nog verder zal toenemen als gevolg van het wegvallen van de kraanfunctie in zijn huidige vorm.

Bij het formuleren van een antwoord op deze vraag dient in ogenschouw te worden genomen dat de huidige 'kraan' alleen 'functioneert' omdat het verkeer fysiek om moet rijden (zie hiervoor afbeelding 26)



Afbeelding 26: de zogenaamde 'kraan'

Hieronder een weergave van de verkeerssituatie na de realisatie van het project "Mieke de Brefstraat" (zie afbeelding 27).

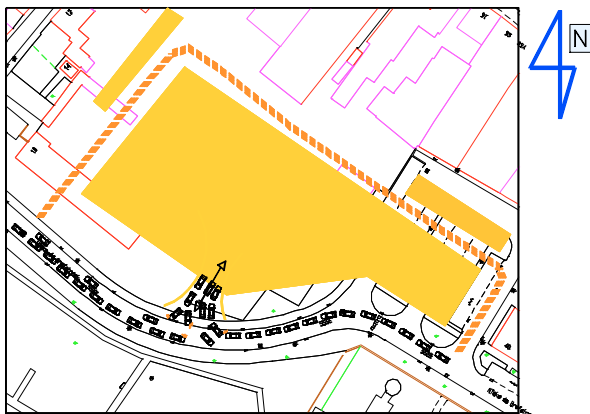


Afbeelding 27:

In blauw gearceerd is de parkeerroute voorbijgaand en naar de parkeerplaats onder het appartementencomplex aan de Mieke de Brefstraat aangegeven. In oranje gearceerd is de laad- en losroute voor het (vracht-) verkeer dat aan de achterzijde van de panden van de Hoofdstraat, de voorraden levert en haalt. Tevens is in oranje gekleurd, enkele openbare parkeerplaatsen aangegeven. Omdat deze zich uit het zicht van de hoofdgebruiker bevinden, wordt er rekening mee gehouden dat deze zullen worden toegewezen aan zogenaamde doelgroepen (de vergunninghouders, gehandicapten etc.).

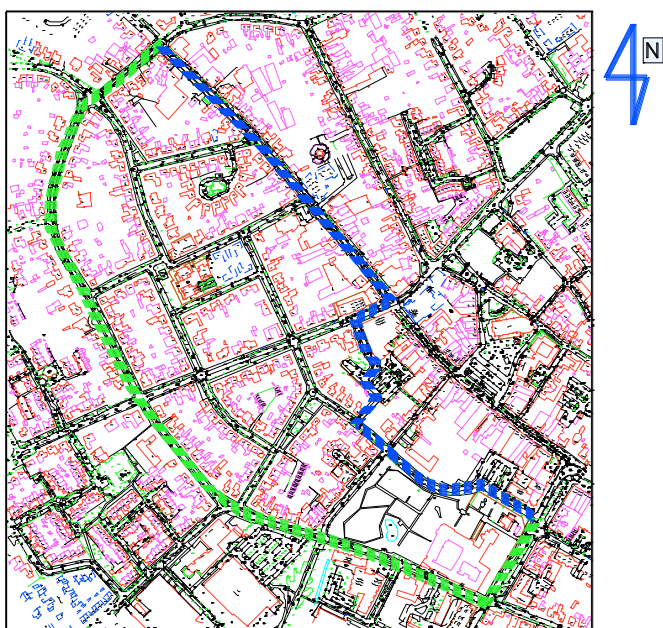
Het grootste deel van het autoverkeer met een bestemming in het centrumgebied, zal naar verwachting afkomstig zijn vanaf de zuidkant (70%). Het overige deel (30%) zal vanaf het noorden komen. Beide verkeersstromen worden over de parkeerroute langs de openbare parkeerkelder gevoerd. Bij de kelderingang is, buiten de rijbaan, maar een beperkte opstelruimte voor het autoverkeer dat de kelder inrijdt of verlaat, aanwezig. Het gebruik van de toegang tot de parkeergarage staat, met circa 1.450 motorvoertuigen per etmaal, nagenoeg gelijk met het aanbod en/of de vraag van een zijstraat.

De beperkte opstelruimte voor de toegang tot de parkeergarage heeft tot gevolg dat een deel van het verkeer dat een parkeerplaats zoekt in de kelder, op de rijbaan zal moeten wachten. Hierdoor zal van deze toegang *een remmende werking* uitgaan die vergelijkbaar is met een aanzienlijke omrijfactor, ofwel vergelijkbaar met een kraanfunctie (zie afbeelding 28).



Afbeelding 28: remmende werking toegang parkeergarage aan de Mieke de Brefstraat

Concluderend kan derhalve worden gesteld dat de opstelruimte bij de toegang van de parkeerkelder een goed alternatief zal vormen voor het wegvallen van de omrijfactor ofwel de zogenaamde kraanfunctie. Vanwege de sterk vertraagde afwikkeling van het verkeer bij de toegang tot de parkeerkelder, zal het gebruik van de Mieke de Brefstraat als sluiproute aanzienlijk worden beperkt en zullen de hiervoor genoemde resultaten omtrent de verkeersbelasting, slechts in onbetekende mate toenemen. Er bestaat ook de kans althans dat is zeer aannemelijk dat de verkeersbelasting daarentegen verder afneemt daar de zogenaamde 'groene route' ofwel de route via de Pastoor van Erpstraat een aantrekkelijk alternatief is voor degenen die niet het centrum als eindbestemming heeft (zie afbeelding 29).



Afbeelding 29

Kluisstraat 81 (voorheen: 13)

Ingevolge het bestemmingsplan Centrum 1998 was voor het achterste deel van het perceel Kluisstraat 81 (hiervoor: Kluisstraat 13), een wijzigingsbevoegdheid onder voorwaarden opgenomen. Zo moest de beoogde woningbouw in ieder geval voldoen aan het gemeentelijke alsmede aan het provinciale verstedelijkingsbeleid. De Raad van State achtte dit bij haar uitspraak d.d. 17 juli 2002, zaaksnummer: 2001/4616/1 niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Binnen de planperiode van 10 jaren heeft Van Rooij geen initiatieven getoond om deze locatie te herontwikkelen voor woningbouw. Er is bij de gemeente geen schetsplan noch een concreet plan ingediend waarvoor een positief stedenbouwkundig en planologisch advies is afgegeven. Dit heeft geresulteerd om in het ontwerp-bestemmingsplan Centrum 2009 af te zien van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid. Echter de gemeente handhaaft haar eerder ingenomen standpunt dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt, geen bezwaren tegen eventuele woningbouw op het perceel van betrokkene bestaat.

Voor het perceel is in dit plan derhalve een wijzigingsbevoegdheid onder voorwaarden opgenomen.

Wijzigingsbevoegdheid:

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen ingevolge artikel 3.6, lid 1 onder 1, van de Wet ruimtelijke ordening voor het realiseren van woonbebouwing in de vorm van appartementenbouw en wel binnen het als zodanig op de kaart aangewezen gebied met dien verstande dat:

- a. het aantal bouwlagen van het gebouw minimaal drie en maximaal 4 zal bedragen;
- b. de hoofdbouw dient zich te richten tot de Kluisstraat;
- c. de afstand tot het op hetzelfde perceel staande vrijstaande woning, minimaal 20 meter bedraagt;
- d. afstemming plaatsvindt op zowel het gemeentelijke als het provinciale verstedelijkingsbeleid, zoals verwoord in het woningbouwprogramma;
- e. de wijziging mag niet leiden tot een onevenredige verslechtering van de normale verkeersafwikkeling en van de parkeersituatie in de omgeving. In ieder geval moet er binnen het wijzigingsgebied voldoende parkeergelegenheid zijn en verzekerd zijn voor de gebruikers en bezoekers van de nieuwe functies!
- f. op de nieuwbouw is de bestemming "Woondoeleinden" W(s) van toepassing.

Blz. 71 Hoofdstuk 9: Inspraak en vooroverleg vervallen.

De inspraakreacties zijn in een separate Nota van Inspraak en Vooroverleg opgenomen.

Blz. 79 Hoofdstuk 10 wordt hoofdstuk 11.

Aanpassing ontwerp-planregels

Blz. 2 Aanpassing inhoudsopgave en bladnummering.

Blz. 13: aanpassing c.d. en e.: artikel 14 wordt artikel 15.

Blz. 13 Bebouwing zelfstandige woning

Artikel 5, lid 3, sub a; toevoeging van "aangegeven" achter (.....) een andere vermelding is: (.....).

Blz. 15. Redactionele aanpassing van artikel 5, lid 7; de bestaande matenregeling.

Blz. 19 Bebouwing

Toevoeging van lid 7: de bestaande matenregeling

Aanpassing van de nummering.

Blz. 21

Artikel 8, lid 4 sub d: aanpassing van de bestaande matenregeling.

Blz. 23 Inrichting

Artikel 9, lid 2 sub b: verwijdering van (hiervan uitgezonderd Hoofdstraat 93: Hema);

Artikel 9, lid 2, sub c: de ten tijde van de inwerkingtreding van dit vastgestelde bestemmingsplan bestaande supermarkten (...).

Artikel 9, lid 2 sub l: artikel 14 moet zijn artikel 15.

Blz. 24 Nadere eisen

Artikel 9, lid 4 (...): vervallen van "of winkelerf".

Blz. 24 Bebouwing

Artikel 9, lid 6 sub c (...): er staat vermeld: de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 10 meter. Dit wordt 11 meter.

Artikel 9, lid 6 sub f: aanpassing bestaande matenregeling.

Blz. 25

Aanpassing van artikel 9, lid 7 sub e, :aanpassing bestaande matenregeling

Blz. 27 Horeca, artikel 9, lid 14,: redactionele aanpassing.

Blz. 29 Toevoeging artikel 10 Marktgebouw

Plus aanpassing van de nummering van de overige artikelen en de daarbij behorende bestemmingen.

Blz. 30 Bebouwing

Artikel 10, lid 3 sub f: toevoeging van (.....150 m2) en is het bepaalde in artikel 9, lid 7 sub a en b (Centrumvoorzieningen) van overeenkomstige toepassing;

Aanpassing van artikel 10, lid 3; toevoeging van sub g: bestaande matenregeling.

Blz. 30 toevoeging artikel 7 ten behoeve van nieuwe horecavoorzieningen binnen de begrensde zone van bijlage 1.

Aanpassing van de vervolgnummering van de leden van dit artikel.

Blz. 35, artikel 12 Nutsvoorzieningen, lid 4, sub b van de bebouwingsvoorschriften 50 m2 wordt 75 m2.

Blz. 43 Artikel 18 Procedureregels

Aanpassing van dit artikel aan de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht.

Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de Wet Algemene Bepalingen

Omgevingsrecht en de wens om binnenplanse ontheffingen binnen een korte termijn

te verlenen op straffe van het ontstaan van een omgevingsvergunning van rechtswege.

11. LITERATUUR

1. Distributieplanologisch onderzoek gemeente Schijndel door bureau Droogh, Trommelen & Partners 2009 d.d. 26 oktober 2009, projectnummer: 863.0609;
2. Horecastructuurvisie gemeente Schijndel d.d. 8 november 2000, nr. 2097.310.0142 opgesteld door BRO;
3. Nota geïntegreerd Horecabeleid gemeente Schijndel d.d. 14 augustus 2000, nr. 2097.310.0101 opgesteld door BRO;
4. Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel d.d. 2 augustus 2001, SDLO021/Bkd/128 opgesteld door Goudappel Coffeng uit Deventer;
5. Uitvoeringsprogramma GVP Schijndel d.d. 5 augustus 2002, SDL027/Buj/0326 opgesteld door Goudappel Coffeng uit Deventer;
6. Verkeersonderzoek Deken Baekersstraat – Van Berghenstraat gemeente Schijndel, d.d. 9 juli 2004, SDL033/Bkd/0355 door Goudappel Coffeng uit Deventer;
7. Bomenplan - module Bomenstructuurplan gemeente Schijndel d.d. 3 mei 2004, PE2273L0 opgesteld door ACE Ingenieurs en Adviseurs;
8. Bomenplan – module beschermwaardige bomen gemeente Schijndel d.d. 3 mei 2004 PE2273L0 opgesteld door ACE Ingenieurs en Adviseurs;
9. Coalitiebeleidsplan 2006-2010 “Samen zorgen voor Schijndel” d.d. 7 april 2006;
10. Beleidsnota Afhankelijk Wonen Schijndel d.d. 8 december 2005;
11. Schetsontwerp Marktgebouw d.d. 4 juni 2009 van MVRDV B.V. uit Rotterdam.