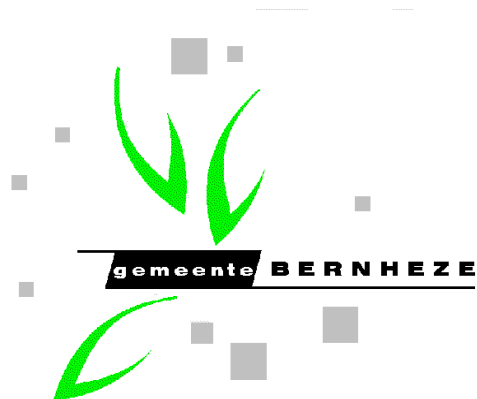




ZIENSWIJZENNOTITIE
ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

ST. SERVATIUSSTRAAT/BALLEDONK

25-11-2015

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Zienswijzen	4
2.1	Toename verkeersbewegingen Balledonk	5
2.2	Effecten verkeersbewegingen op de woningen aan de Balledonk	5
2.3	Verkeersveiligheid Balledonk	6
2.4	Laad- en losactiviteiten supermarkt	6
2.5	Toename parkeeroverlast	7
2.6	Bebouwingsmogelijkheden binnen de bestemming 'Detailhandel'	7
2.7	Trafovoorziening	8
2.8	Verordening Ruimte 2014	8
2.9	Watertoets en-compensatie	8
2.10	Berekening toename verkeersbewegingen	9
2.11	Luchtkwaliteit	10
2.12	Hinderlijke bedrijvigheid	10

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'St. Servatiusstraat/Balledonk te Heeswijk-Dinther' heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 3 september 2015 gedurende een periode van zes weken, ter visie gelegen en is daarnaast digitaal toegankelijk gemaakt.

Gedurende de periode van tervisielegging is één zienswijze ingediend. De zienswijze is binnen de gestelde termijn binnengekomen en is derhalve ontvankelijk. In hoofdstuk 2 van deze nota zijn de reacties samengevat en beantwoord.

2. Zienswijzen

Gedurende de periode van tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan 'St. Servatiusstraat/Balledonk te Heeswijk-Dinther' is één zienswijze ingediend door de onderstaande instanties en/of personen:

- 1 ARAG Rechtsbijstand, namens dhr. T.G.M. van Eerd, Balledonk 40, 5473 BE Heeswijk-Dinther. Deze zienswijze is binnengekomen op 14 oktober 2015.

Hierna is de zienswijze samengevat weergegeven en beantwoord. Er is aangegeven hoe de reacties zijn verwerkt in het bestemmingsplan St. Servatiusstraat/Balledonk te Heeswijk-Dinther'. Dat de zienswijze is samengevat, betekent overigens niet dat deze slechts gedeeltelijk is beoordeeld. Bij de beantwoording van de zienswijze is de volledige reactie betrokken.

2.1 Toename verkeersbewegingen Balledonk

Door de uitbreiding van de bestaande supermarkt aan de St. Servatiusstraat te Heeswijk-Dinther neemt het aantal verkeersbewegingen toe en daarmee ook de verkeersdruk op het omliggend wegennet. In het ontwerpbestemmingsplan is onderzocht wat de effecten zijn van de toename van deze verkeersbewegingen ten aanzien van de St. Servatiusstraat. Er is echter niet onderzocht wat de gevolgen zijn voor de Balledonk.

Beantwoording:

De ontsluiting van de supermarkt vindt in zowel de bestaande als de toekomstige situatie plaats via zowel de St. Servatiusstraat als de Balledonk. Het autoverkeer van en naar de supermarkt maakt echter hoofdzakelijk gebruik van de entree vanuit de St. Servatiusstraat. Vanaf deze straat verdeelt het verkeer zich naar de (woon)gebieden in Heeswijk-Dinther en naar de omliggende kernen.

Om deze reden is in het bestemmingsplan specifiek ingegaan op het effect van de verkeerstoename op de St. Servatiusstraat. Dit heeft er onder meer toe geleid dat bij de herinrichting van het parkeerterrein is gekozen voor een separate in- en uitrit op de St. Servatiusstraat. Hierdoor wordt de functie en uitstraling als dé hoofdontsluiting van de supermarktllocatie versterkt. Een deel van de verkeerstoename kan via Balledonk rijden. Balledonk is en wordt geen doorgaande straat. De kleine toename van verkeer op Balledonk (een beperkt deel van de 665 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal) levert, gezien de inrichting en afmetingen van deze straat, geen verkeersproblemen op.

Aanpassing:

Geen.

2.2 Effecten verkeersbewegingen op de woningen aan de Balledonk

In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet ingegaan op de effecten voor de woningen aan de Balledonk ten aanzien van de toename van de verkeersbewegingen en parkeerbehoefte bij de uitbreiding van de supermarkt.

Beantwoording:

In het kader van de beoogde ontwikkeling is wel degelijk beoordeeld of de verkeerstoename relevante gevolgen kan hebben voor de woningen in de omgeving. Hierbij is echter bewust met name gekeken naar de woningen aan de St. Servatiusstraat. Deze woningen ondervinden in de huidige situatie namelijk al een vrij hoge geluidbelasting vanwege de relatief hoge verkeersintensiteiten van de St. Servatiusstraat. Indien er akoestisch relevante effecten optreden door het planvoornemen wordt hierdoor indirect uitgegaan van een worst-case scenario voor alle woningen in de omgeving.

Op basis van de verrichte studie is geconcludeerd dat de toename van de verkeersintensiteiten (zeer) beperkt is en er derhalve geen akoestisch relevante effecten optreden met betrekking tot de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied. Het is echter wel begrijpelijk dat bij de reclamant onduidelijkheid is ontstaan over de toename van de verkeersbewegingen alsmede de gevolgen voor de bewoners aan de Balledonk.

Tot dit doel is in het kader van de zienswijzebeantwoording besloten om een akoestisch onderzoek te verrichten om de geluidbelasting van de woningen op de Balledonk inzichtelijk te maken. Op basis van het verrichte akoestisch onderzoek is geconcludeerd en bevestigd dat algemeen beschouwd de situatie omtrent de uitbreiding van de supermarkt geen wezenlijk verslechterde situatie voor de woonomgeving aan de Balledonk optreden.

Aanpassing:

- In de toelichting worden de conclusies en bevindingen uit het akoestisch onderzoek toegevoegd aan paragraaf 4.4: Geluid.

- In de bijbehorende bijlagen bij het bestemmingsplan wordt het akoestisch onderzoek toegevoegd als bijlage.

Aanpassing:

Geen.

2.3 Verkeersveiligheid Balledonk

De Balledonk is ongeschikt voor verkeersafwikkeling. Er zijn geen verkeersmaatregelen noch voorzieningen aangebracht om het verkeer in goede banen te leiden. Hierdoor wordt een onveilige verkeerssituatie gecreëerd aangezien veel fietsers en voetgangers gebruik maken van de Balledonk om zich te begeven naar de nabijgelegen sportvoorzieningen. Gezien de reeds onoverzichtelijke verkeerssituatie gaat de voorkeur er derhalve naar uit om de Balledonk verkeerssluw te maken en de verkeersafwikkeling volledig via de St. Servatiusstraat te laten verlopen.

Beantwoording:

Zoals beschreven bij de zienswijzenbeantwoording van 2.1 vindt de ontsluiting van de supermarkt in zowel de huidige als toekomstige situatie voornamelijk plaats via de St. Servatiusstraat. Desondanks is de Balledonk zodanig gedimensioneerd en vormgegeven dat de verkeersafwikkeling zonder problemen plaats kan vinden. De Balledonk heeft de uitstraling van een woonstraat met een bijbehorend straatprofiel bestaande uit een rijweg, parkeervoorzieningen en een separaat trottoir. De Balledonk kent hierdoor een heldere en eenduidige opzet waardoor er geen aanvullende verkeersmaatregelen of voorzieningen benodigd zijn om het verkeer in goede banen te leiden.

Aanpassing:

Geen.

2.4 Laad- en losactiviteiten supermarkt

Het ontwerpbestemmingsplan laat het laden en lossen van vrachtwagens aan de achterzijde (zuidzijde) van de supermarkt toe. Deze activiteiten vinden plaats dichtbij de woningen aan de Balledonk. In de bestaande situatie zorgen de laad- en losactiviteiten van de supermarkt reeds regelmatig voor overlast en een rommelige aanblik. Aangezien de begrenzing van het bestemmingsplan circa vijf meter naar het zuiden, richting de woningen aan de Balledonk, wordt verplaatst zal de overlast van deze laad- en losactiviteiten toenemen.

De voorkeur gaat daarom uit naar de verplaatsing van de laad- en losactiviteiten aan de westzijde van de geplande uitbreiding van de supermarkt waardoor de overlast tot een minimum wordt beperkt.

Beantwoording:

De uitbreiding van de supermarkt heeft niet als gevolg dat er een verplaatsing plaatsvindt van de laad- en losactiviteiten aan de Balledonk. De bestemmingsplanbegrenzing heeft geen directe relatie tot de laad- en losactiviteiten van de supermarkt. De zuidelijke begrenzing van de supermarkt is bovendien ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. Het bestaande magazijn alsmede de locatie voor de laad- en losactiviteiten blijven derhalve gehandhaafd. Zowel de bestaande als toekomstige laad- en losactiviteiten dienen te voldoen aan het toetsingskader op basis van de gangbare geluidvoorschriften (Activiteitenbesluit milieubeheer).

Aangezien het bestaande magazijn behouden blijft betekent dit eveneens dat een verplaatsing van de laad- en losactiviteiten aan de westzijde van de geplande uitbreiding van de supermarkt niet haalbaar is omdat een directe relatie/verbinding met het magazijn ontbreekt.

Daarnaast is op basis van het verrichte akoestisch onderzoek, zoals beschreven in de zienswijzenbeantwoording van 2.2, geconcludeerd en bevestigd dat er geen wezenlijk verslechterde situatie voor de woonomgeving aan de Balledonk ontstaat.

Aanpassing:

Geen.

2.5 Toename parkeeroverlast

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Bernheze zijn 54 parkeerplaatsen benodigd om te voorzien in de toekomstige parkeerbehoefte. Het planvoornemen voorziet in een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen naar in totaal 62 parkeerplaatsen. Hierbij wordt onder meer de parkeerplaats aan de oostzijde van de supermarkt uitgebreid. Dit betekent concreet dat aan de zuidzijde van deze parkeerplaats vier parkeerplaatsen bijkomen waardoor de bijbehorende verkeersstroom circa vijf meter verschuift naar het zuiden, richting de Balledonk.

In de bestaande situatie is de in- en uitrit van de reclamant reeds vaak moeilijk bereikbaar.

Deze ontwikkeling is dus niet aanvaardbaar.

Beter is het om de parkeerplaats fysiek te scheiden van de Balledonk en gemotoriseerd verkeer af te wikkelen op de parkeerplaats en via de St. Servatiusstraat. Hierbij wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de parkeernorm.

Beantwoording:

Met de uitbreiding van de aanwezige parkeervoorzieningen voor de supermarkt zal de parkeerdruk en –overlast op de Balledonk afnemen. Alle nieuwe en bestaande parkeerplaatsen zijn goed bereikbaar. De breedte van de wegen en diepte van parkeerplaatsen zijn voldoende. Door de uitbreiding van de parkeerplaats gaan minder bezoekers parkeren aan de Balledonk. Hierdoor wordt ook de overlast en bereikbaarheid van de in- en uitrit, zoals ervaren door de reclamant, verbeterd. De parkeerterreininrichting en afmeting van de rijbaan zorgen dat in- en uitrijden van de bestaande opritten goed mogelijk is. Hier valt geen hinderlijke of onveilige situatie te verwachten.

Er vindt feitelijk geen wijziging plaats van de verkeersstructuur. In de bestaande situatie vormt het desbetreffende deel van de Balledonk reeds onderdeel van de interne routing van de parkeervoorziening. Het desbetreffende deel van de Balledonk is echter in de bestaande situatie wel zeer breed (circa 11 meter) welke tot een onduidelijke verkeerskundige situatie leidt. Door de herinrichting van het parkeerterrein en de extra parkeerplaatsen ontstaat een heldere en eenduidige opzet voor de gehele interne routing van de parkeervoorziening. Dit dus zonder de bestaande in- en uitritten aan de Balledonk te belemmeren.

Tot slot is vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling het onwenselijk om de parkeervoorzieningen fysiek van de Balledonk te scheiden.

Aanpassing:

Geen.

2.6 Bebouwingsmogelijkheden binnen de bestemming 'Detailhandel'

In de bestaande situatie is de zuidelijke begrenzing van de supermarkt gesitueerd op de huidige perceelgrens. In het bestemmingsplan wordt deze perceelgrens circa vijf meter naar het zuiden verplaatst. De gronden tussen de huidige en nieuwe begrenzing hebben hierbij de bestemming 'Detailhandel'. Het is onduidelijk of er in de toekomst mogelijk bebouwing wordt toegestaan op deze strook. Bovendien is daarmee o.a. laden en lossen, parkeren en het plaatsen van vlaggen en antennes toegestaan.

Beantwoording:

Zoals beschreven in de zienswijzenbeantwoording van 2.4. blijft de zuidelijke begrenzing van de supermarkt ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. De begrenzing van het bestemmingsplan heeft derhalve geen directe relatie tot de perceelbegrenzing. De bebouwingsmogelijkheden zijn doorvertaald in het bouwvlak zoals opgenomen in de verbeelding van het bestemming. De realisatie en/of uitbreiding van gebouwen is alleen

mogelijk binnen het bouwvlak. De begrenzing van het bouwvlak komt hierbij overeen met de bestaande zuidelijke begrenzing van de supermarkt. Er ontstaan dus geen bebouwingsmogelijkheden voor de gronden tussen de begrenzing van het bestemmingsplan en het bouwvlak.

De reden om deze gronden te bestemmen als 'Detailhandel' is vanwege het feit dat deze bestemming beter aansluit bij het bestaande en toekomstige gebruik van deze gronden dan de bestemming 'Verkeer'. De gebruiksmogelijkheden zijn hierbij overeenkomstig de in de regels opgenomen bestemmingsomschrijving voor 'Detailhandel'.

Aanpassing:

Geen.

2.7 Trafovoorziening

Op de impressie van de toekomstige situatie is een onbenoemde 'zwarte stip' weergegeven. Tijdens de informatieavond is aangegeven dat hier een trafovoorziening wordt geplaatst. Dit is niet acceptabel en past ook niet binnen de bestemming. Deze voorziening dient, zoals in de bestaande situatie, in het gebouw te worden opgenomen.

Beantwoording:

De trafovoorziening is gelegen binnen de bestemming 'Verkeer'. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor nutsvoorzieningen. De realisatie en/of verplaatsing van een trafovoorziening is derhalve niet in strijd met het bestemmingsplan.

Aanpassing:

Geen.

2.8 Verordening Ruimte 2014

In de toelichting op de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant worden cijfers aangehaald voor een winkelvloeroppervlakte van 480 m² maar een bronvermelding ontbreekt. De vraag kan derhalve gesteld worden of deze cijfers juist zijn, mede gezien de ophanden zijn nieuwbouw van een andere supermarkt. Het is daarmee dus niet duidelijk of de beoogde uitbreiding de drempelwaarde voor regionale afstemming niet overschrijdt.

Beantwoording:

Zoals beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan bestaat het planvoornemen uit de uitbreiding van de bestaande supermarkt met een oppervlakte van circa 600 m² bedrijfsploeroppervlakte (bvo). Het bedrijfsploeroppervlak is het aan een individuele onderneming verhuurbaar vloeroppervlak terwijl het winkelverkoopvloeroppervlak (wvo) de oppervlakte betreft bedoeld voor de uitstalling en verkoop van de detailhandelsartikelen. Hierbij wordt als algemene stelregel uitgegaan van een verhouding van ongeveer 80%. Dit betekent dat voor de uitbreiding van de supermarkt uitgegaan kan worden van een winkelverkoopvloeroppervlak (wvo) van circa 480 m² (600 m² x 80%). Het bouwplan blijft daarmee onder de drempelwaarde t.a.v. de noodzaak voor nadere regionale afstemming.

Aanpassing:

Geen.

2.9 Watertoets en-compensatie

De watertoets betreft niet een toets achteraf. Er mogen geen negatieve effecten optreden op het watersysteem. Indien dit niet mogelijk is, dient er een compensatie plaats te vinden. Door de gemeente wordt reeds op voorhand aangegeven dat een compensatie van het totaal toekomstig verhard oppervlak naar alle waarschijnlijkheid niet haalbaar is. De waterberging wordt namelijk in een later stadium nader bepaald.

Dit is onaanvaardbaar mede gezien het feit dat het centrum van Heeswijk-Dinther reeds bekend staat omwille van zijn wateroverlast. In de huidige situatie is de capaciteit van de riolering al onvoldoende. Dat uit zich bij hevige regenval wanneer de riolering het oppervlaktewater niet kan afvoeren. Door de beoogde ontwikkeling zal deze situatie zich verergeren.

Vanwege het feit dat de compensatie van de benodigde waterberging niet is geregeld, is het planvoornemen in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Beantwoording:

De watertoets betreft inderdaad geen toets achteraf maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. Tot dit doel zijn in het kader van de bestemmingsplanprocedure de gevolgen ten aanzien van de waterhuishouding inzichtelijk gemaakt en de daaruit voortkomende waterbergingsbehoefte.

De uitspraak dat de waterberging in een later stadium wordt bepaald heeft betrekking op de volgende stap in de procedure, namelijk de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de bouw- en sloopwerkzaamheden. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient concreet invulling gegeven te worden aan de waterbergingsopgave ten aanzien van de uitbreiding van de supermarkt.

Het bestemmingsplan biedt hierbij een passende juridische en planologische regeling om de uitbreiding van de supermarkt mogelijk te maken. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is hierbij echter reeds geconstateerd dat hier zorgvuldig aandacht aan besteed dient te worden en dat (aanvullende) maatregelen buiten het bestemmingsplangebied wellicht noodzakelijk zijn om te voldoen aan het stand-still principe ten aanzien van de waterhuishoudkundige situatie.

De waterbergingsopgave is circa 67,5 m³. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning krijgt de waterbergingsopgave concrete invulling. Het planvoornemen is derhalve niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Aanpassing:

Geen.

2.10 Berekening toename verkeersbewegingen

In de huidige situatie bedraagt de verkeersgeneratie circa 1.330 motorvoertuigbewegingen per weekdag-etmaal. Door de uitbreiding zal het aantal verkeersbewegingen van en naar de supermarkt toenemen met circa 665 motorvoertuigbewegingen per weekdag-etmaal. Dit is een enorme toename van het aantal verkeersbewegingen.

Er wordt een toename van circa 10% verwacht met betrekking tot de verkeersbewegingen op de St. Servatiusstraat. Hierbij wordt uitgegaan van zaterdag als een van de drukste dagen terwijl zeker ook de donderdagen en vrijdagen zeer druk zijn. De conclusie dat de te verwachten verkeerstoename geen belemmering vormt wordt nauwelijks onderbouwd in het ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording:

De berekening van de verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van de ASVV 2012 (publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). De CROW publicaties zijn een leidraad in Nederland voor diverse normeringen en vormen de basis voor adviezen en beleid op verkeerskundig gebied. De toepassing van aanwezigheidspercentages vindt plaats om vast te stellen of er op bepaalde momenten van de dag tussen bepaalde functies onderling frictie ontstaat.

Ten aanzien van een supermarkt is hierbij de zaterdagmiddag aangewezen als de maatgevende periode omdat op dat moment de parkeerdruk het hoogst is. De parkeerbehoefte voor de zaterdagmiddag is hierbij bepaald op 100% terwijl voor een donderdagmiddag (werkdagmiddag) of vrijdagavond (koopavond) sprake is van een aanwezigheidspercentage van respectievelijk 60% en 80%.

Het merendeel van de verkeersbewegingen vindt dus plaats buiten de spitsperioden. De beoogde uitbreiding van de supermarkt heeft derhalve niet of nauwelijks gevolgen voor de doorstroming op de Sint Servatiusstraat, die met name in de spitsperioden niet optimaal is. Het verkeer van en naar de supermarkt gaat op in het verkeersbeeld van de Sint Servatiusstraat. Uitbreiding van de supermarkt wordt uit verkeerskundig oogpunt derhalve acceptabel geacht.

Aanpassing:

Geen.

2.11 Luchtkwaliteit

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt een te gunstige situatie geschetst. Bovendien wordt hierbij de toename van het vrachtverkeer te laag ingeschat. Met het vergroten van de winkeloppervlakte met 50% zal namelijk ook het aantal vrachten evenredig toenemen

Beantwoording:

In het ontwerpbestemmingsplan is de invloed van het planvoornemen op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt middels de toepassing van een specifieke rekentool voor een effectmeting op de luchtkwaliteit. Deze rekentool is ontwikkeld door het ministerie van VROM (inmiddels het ministerie van I&M) in samenwerking met InfoMil. Als invoergegevens zijn uitsluitend het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer benodigd. Voor alle overige invoergegevens wordt in de rekentool uitgegaan van een 'worst-case-scenario'.

Op basis van de ASVV 2012 (publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') is de extra verkeersgeneratie berekend op 665 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Hierbij is ten behoeve van de toepassing van de rekentool een aanname gedaan voor het aandeel vrachtverkeer met betrekking tot de bevoorrading van de supermarkt. De frequentie van bevoorrading heeft hierbij onder andere met de grootte van de supermarkt en de omloopsnelheid van de producten te maken. Daarnaast betekent een uitbreiding van een supermarktllocatie niet automatisch een evenredige toename van het aantal bevoorradingen. Dit omdat bij een dergelijke schaalvergroting er tevens veelal efficiënter gepland/gewerkt kan worden.

Het aandeel vrachtverkeer is in het kader van het planvoornemen gesteld op 1% van het aantal extra voertuigbewegingen. Dit vertaalt zich naar circa 3 extra bevoorradingen (6 motorvoertuigbewegingen t.a.v. vrachtverkeer) per weekdagemaal. Deze aanname wordt als realistisch beschouwd ten aanzien van het planvoornemen.

Aanpassing:

Geen.

2.12 Hinderlijke bedrijvigheid

Ten aanzien van het aspect hinderlijke bedrijvigheid is in het ontwerpbestemmingsplan geconcludeerd dat er geen belemmering aanwezig zijn vanwege de ligging in gemengd gebied. Op basis van de voorgaande opmerkingen is reeds duidelijk gemaakt dat dit wel degelijk het geval is.

Beantwoording:

In het ontwerpbestemmingsplan is om de haalbaarheid van het planvoornemen aan te tonen nader ingegaan op diverse milieuhygiënische en planologische aspecten. In de paragraaf 'hinderlijke bedrijvigheid' wordt hierbij specifiek ingegaan op de noodzakelijke ruimtelijke

scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming van de woon- en leefkwaliteit.

De toelaatbaarheid van de uitbreiding van de supermarkt is hierbij 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 milieukeurmerken van typen bedrijven. De bedrijvenlijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op basis hiervan is geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van de beoogde ontwikkeling.

Aansluitend is in het bestemmingsplan nader ingegaan op de overige relevante milieuhygiënische en planologische aspecten.

Aanpassing:

Geen.