

Nota inspraak en vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan 'Hof-Noord te Bergeijk'



Gemeente Bergeijk



Nota inspraak en vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan Hof-Noord te Bergeijk

Gemeente Bergeijk

Datum:

12 december 2018

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Inspraak	2
3	Vooroverleg	8

1 Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan ‘Hof-Noord te Bergeijk’ heeft in het kader van de inspraakprocedure met ingang van 17 mei 2018 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen en is digitaal toegankelijk gemaakt. Gedurende de periode van de inzage zijn vijftien inspraakreacties ingediend. In hoofdstuk 2 zijn de inspraakreacties samengevat en van een reactie voorzien, waarbij is aangegeven in hoeverre het plan is aangepast.

Het voorontwerpbestemmingsplan is daarnaast conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor vooroverleg gezonden naar diverse instanties. In hoofdstuk 3 van deze nota zijn de vooroverlegreacties samengevat en is aangegeven hoe deze in het plan zijn verwerkt.

2 Inspraak

Hierna zijn de reacties weergegeven en beantwoord. De inspraakreacties zijn geanonimiseerd en daarom alleen genummerd. De inhoud van de reacties is samengevat weergegeven. Bij de beantwoording is uiteraard gekeken naar de volledige tekst.

1. a. *Kapitaalvernietiging oude pand uit 1987.*
b. *Ontwerp hoogbouw past niet in straatbeeld van de andere gebouwen.*
c. *Parkeeroverlast.*
d. *De straten zijn te smal voor vrachtverkeer waardoor bochten niet kunnen worden genomen en gevaarlijke situaties ontstaan.*
e. *Overlast laad- en losruimte.*
f. *Vrachtverkeer meenemen in bestemming.*
g. *Kosten voor Bergeijkse gemeenschap.*

Beantwoording

1a Voorop staat dat de financiële afweging primair aan de initiatiefnemers is. Desalniettemin kan hier het volgende over gezegd worden. Zoals bekend staat het oude postkantoor al geruime tijd leeg en is het niet mogelijk gebleken aan het bestaande gebouw (eventueel met een beperkte verbouwing) een goede invulling te geven. Voor de appartementen geldt dat deze weliswaar nog voldoen, maar geen lift hebben en daardoor niet geschikt zijn voor ouderenhuisvesting terwijl deze locatie daar bijzonder geschikt voor is. Ook biedt de ontwikkeling de kans het gebouw volledig gasloos te maken. De economische haalbaarheid is door partijen uitgebreid onderzocht en middels overeenkomsten zeker gesteld.

1b Het bestemmingsplan maakt vier bouwlagen mogelijk. De ontwikkeling vindt plaats in het centrumgebied. Inherent aan de meeste centrumgebieden, ook dat van Bergeijk, is dat daar sprake is van intensievere en hogere bebouwing. In de directe omgeving is de bebouwingshoogte overwegend 3 bouwlagen, maar op verschillende locaties in het centrum zijn ook al vier bouwlagen toegepast, waaronder Jumbo (Elsenhof 4-50), Shoeby (Elsenhof 1 – 19) en het direct aangrenzende appartementencomplex Sterrepad (nrs. 37-43). Het bestemmingsplan voorziet ook in een geleidelijke overgang naar naastgelegen gebouw (Zeeman) door daar een lagere hoogte toe te staan. Door sloop van de bestaande bebouwing wordt het openbaar gebied en de afstand tot het westelijk gelegen gebouwencomplex (het “hoefijzer”) vergroot. Het plan is voorgelegd aan de Welstandscommissie, die positief heeft geadviseerd. Het plan is passend in zijn omgeving en ruimtelijk aanvaardbaar.

1c De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Overigens is het ontwerp voor de openbare ruimte nog niet definitief. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

1d Inherent aan het centrum- of kernwinkelgebied is dat daar winkels gevestigd zijn. Dat betekent dus ook dat er vrachtverkeer in het centrum is om die winkels te bevoorraden. Op verzoek van de gemeente heeft het centrummanagement de verkeersbewegingen

in de huidige situatie geïnventariseerd door een enquête onder de winkeliers. Hieruit blijkt dat er op dit moment ca. 150 verkeersbewegingen per week (bestelauto, bestelbus en vrachtauto's) ofwel ruim 20 per dag zijn in het gebied Hof-Noord. Na vestiging van de nieuwe supermarkt zullen er 4 extra vrachtwagenbewegingen per dag zijn. Dat is verkeerskundig (en anderszins) geen onevenredige belasting voor de omgeving. Daarnaast maakt het geldende bestemmingsplan in een aanzienlijk gedeelte van het plangebied al detailhandel, waaronder een supermarkt, mogelijk, waardoor in die zin al een afweging heeft plaatsgevonden over de aanvaardbaarheid van de hiermee gepaard gaande effecten op het gebied van onder andere laden en lossen.

Daarnaast zijn de voor- en nadelen van verschillende bevoorradingsroutes onderzocht. De route Hof – Sterrepad – Domineestraat blijkt daarbij meest optimaal. Door achter de supermarkt te laden en lossen wordt de verkeersdoorstroming nauwelijks belemmerd. Daarnaast is de route door woongebied zo kort mogelijk gehouden en kan vrachtverkeer weer snel van de hoofdwegen gebruik maken. Berekend is dat de bochten ruim genoeg zijn voor vrachtauto's. Hiertoe is een studie verricht (Iv-Infra). Deze studie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Met initiatiefnemer worden hierover afspraken gemaakt.

1e Onder 1d is aangegeven dat de laad- en losruimte aan de zuidzijde van de supermarkt vanuit verkeersoogpunt de beste oplossing is. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidhinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen. Vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat zijn bepaalde maatregelen voorwaardelijk verplichtend in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type wieltjes van de winkelkarren, het type bestrating op de laad- en losplaats en het waarborgen van een aanvaardbaar binnenniveau (maximaal 35 dB(A)) voor de woningen boven de laad- en losruimte. Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan.

1f Zoals onder 1d is aangegeven voert de beoogde route voor de bevoorrading van de supermarkt via het Sterrepad. Het Sterrepad heeft al een verkeersbestemming. Dat betekent dat het bestemmingsplan niet hoeft worden aangepast om hier vrachtverkeer te laten rijden. Wel zal een herinrichting van de weg plaatsvinden, waarbij mogelijk ook éénrichtingsverkeer wordt ingesteld.

1g Het achterliggend maatschappelijk belang achter deze ontwikkeling is dat het voorzieningenniveau van de gemeente op peil blijft met een aantrekkelijk centrum. Gelet op de afnemende behoefte aan winkelmeters is het zaak deze zoveel mogelijk te concentreren in het kernwinkelgebied. Met name een supermarkt heeft een grote aantrekkende werking, waarvan ook de omliggende winkels door combinatiebezoeken profijt hebben. Vandaar dat de gemeenteraad de voor de ontwikkeling benodigde (extra) middelen reeds beschikbaar heeft gesteld.

Aanpassing

Regels

De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde vanwege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de planregels voorwaardelijk verplichtend gesteld.

Toelichting

- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over de verkeersintensiteiten, het laden en lossen en de bevoorradingsroute.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.
- Het akoestisch onderzoek en de verkeersstudie worden als bijlagen toegevoegd.

2. a. *Te weinig parkeerplaatsen.*
- b. *Meer overlast na weghalen Hofpoort.*
- c. *Waardedaling appartementen.*
- d. *Inkijk op appartementen door 4 laags nieuwbouw*
- e. *Aantasting woongenot.*
- f. *Behoud bomen op het pleintje.*
- g. *Rust op pleintje autoluw centrum.*
- h. *Geluid winkelwagens.*
- i. *Geluidsoverlast en andere overlast vracht- en ander verkeer.*
- j. *Toegankelijkheid huldiensten en privé.*
- k. *Laden en lossen Sterrepad.*
- l. *Mogelijkheid voor andere plannen bijv. een wandelpromenade.*

Beantwoording

Ad a De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Overigens is het ontwerp voor de openbare ruimte nog niet definitief. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

Ad b De “Hofpoort” is destijds op verzoek van bewoners geplaatst om overlast van uitgaanspubliek op het ingesloten, wat geïsoleerd gelegen pleintje achter het “Hoefijzer”(gebouwencomplex Hof nrs. 54- 90) te voorkomen. Door de nieuwe ontwikkeling ontstaat hier een veel grotere open ruimte die veel minder uitnodigt tot ongewenst gedrag. De inrichting van het openbaar gebied zal in overleg met bewoners nader worden vorm gegeven waarbij wordt gekeken hoe middels een goede inrichting overlast door uitgaanspubliek kan worden voorkomen

Ad c, d, e In de toelichting bij het bestemmingsplan is ingegaan op de effecten van het plan voor de omgeving, waaronder aspecten als bezonning en privacy (zie hoofdstuk 4 van de plantoelichting). Daaruit blijkt, dat er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden optreedt. De betreffende passages in de toelichting worden genuanceerd, omdat niet uitgesloten is dat er voor sommige omwonenden enig nadeel optreedt. Dit wordt echter, mede gelet op de aard van de omgeving, aanvaardbaar geacht. Indien inspreker van mening is dat zijn woning door de ontwikkeling minder waard wordt staat de mogelijkheid open om, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een planschadeverzoek in te dienen. In het kader van een dergelijk verzoek wordt gekeken naar aspecten als eventueel verminderd woongenot en inkijk. Een onafhankelijke adviseur zal vervolgens beoordelen of er van planschade sprake is, waarna de gemeente op basis van dat advies op het planschadeverzoek zal besluiten.

Ad d, e, f, g. In bijlage 12 van de toelichting bij het bestemmingsplan is inzicht gegeven in de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling voor uitzicht en privacy. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie de afstand tussen de woonbebouwing minimaal 26,1 - 27,5 m bedraagt. In de nieuwe situatie bedraagt die afstand 33,2 tot 35,5 m. Deze afstanden zijn gemeten in het platte vlak. Inderdaad zal het nieuwe gebouw hoger worden. De (schuine) zichtlijnen zullen dan echter nog langer zijn. Zeker omdat het hier ook om een centrumlocatie gaat is, er geen sprake van een onacceptabele afstand en behouden de bestaande woningen een goed woon- en leefklimaat. Daarnaast zullen de bomen op het pleintje behouden blijven, waardoor de zichtlijnen sowieso beperkt zijn. Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt er voor gekozen om het plangebied uit te breiden met een deel van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, inclusief het pleintje met deze bomen. Op het pleintje wordt de aanleg van parkeervoorzieningen uitgesloten ter waarborging van het woon- en leefklimaat, een zekere rust op het pleintje. Tevens is het behoud c.q. planologische bescherming van opgaand groen in de vorm van een boomgroep gewaarborgd.

Ad g, h, i, k Voor wat betreft eventuele geluidshinder door winkelwagentjes en laden en lossen is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan een onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen. Vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat zijn bepaalde maatregelen voorwaardelijk verplichtend in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type wieltjes van de winkelkarren, het type bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende laag binnenniveau (piek- en langtijdgemiddeld niveau). Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan.

Ad j. Het voorontwerpplan is getoetst door de Veiligheidsregio Brabant Zuid Oost (VRBZO). In het advies d.d. 14 juni 2018 constateert de VRBZO dat de bereikbaarheid en bluswatervoorziening door de ontwikkeling beter wordt. De huidige brandkranen die er liggen, zijn voldoende voor deze situatie. Bij de inrichting van het openbaar gebied zal de bereikbaarheid van de trapopgangen en bergingen van de woningen in het Hoefijzer, worden gerespecteerd.

Ad k. Inderdaad wordt de doorgang Sterrepad – Hof nu gebruikt door voetgangers en fietsers. In de toekomst zal hier ook het laden en lossen plaatsvinden. Uit de verkeersstudie van Iv-Infra blijkt dat deze locatie voor de minste hinder en overlast zorgt. Bovendien is bij de inrichting van de openbare ruimte een loopstrook voorzien, ook om de balkons van Hof 30 en 36 te beschermen. Het laden en lossen voor de supermarkt vindt verder slechts vier keer per dag plaats, waardoor het aantal conflictmomenten tussen vrachtauto's en fietsers/voetgangers beperkt is.

Ad l. Het is niet mogelijk de vrijkomende ruimte achter het "Hoefijzer" verkeersvrij te maken omdat deze ruimte nodig is om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal worden voorzien in voorzieningen voor voetgangers, zodat deze veilig van dit gebied gebruik kunnen maken.

Aanpassing

Toelichting

- Paragraaf 4.2 van de toelichting ('Uitzicht en privacy') wordt genuanceerd en verduidelijkt.
- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over de verkeersintensiteiten, het laden en lossen en de bevoorradingsroute.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.

- Het akoestisch onderzoek en de verkeersstudie worden als bijlagen toegevoegd.

Verbeelding en regels

- Het plangebied wordt uitgebreid met een gedeelte van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, waaronder het pleintje. Op een gedeelte van het pleintje wordt de functie parkeren uitgesloten. Behoud van opgaand groen in de vorm van een boomgroep wordt gewaarborgd.
- De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde vanwege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de planregels voorwaardelijk verplichtend gesteld.

3. a. *Toename verkeer met geluids- en stankoverlast.*
- b. *Overlast van laden, lossen en winkelwagens.*
- c. *Overlast hangjeugd door weghalen poort*
- d. *Parkeerprobleem.*
- e. *Afname verkeersveiligheid.*
- f. *Inkijk van nieuwe appartementen met verlies van privacy.*
- g. *Waardedaling woning door toename totale overlast.*

Beantwoording

Ad a, b Voor wat betreft eventuele geluidshinder door winkelwagentjes en laden en lossen is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen. Vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat zijn bepaalde maatregelen voorwaardelijk verplichtend in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type wieltjes van de winkelkarren, het type bestrating op de laad- en losplaats en een voldoende laag binnenniveau (piek- en langtijdgemiddeld niveau) voor de woningen. Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan. Ten aanzien van het aspect geurhinder (stank) is voor de functies in het plangebied getoetst aan de VNG-brochure 'bedrijven en milieuzonering' conform het gemeentelijk beleid (paragraaf 4.6). Hieruit blijkt, dat er geen belemmeringen zijn.

ad c De "Hofpoort" is destijds op verzoek van bewoners geplaatst om overlast van uitgaanspubliek op het ingesloten, wat geïsoleerd gelegen pleintje achter het "Hoefijzer" (gebouwencomplex Hof nrs. 54- 90) te voorkomen. Door de nieuwe ontwikkeling ontstaat hier een veel grotere open ruimte die veel minder uitnodigt tot ongewenst gedrag. De inrichting van het openbaar gebied zal in overleg met bewoners nader worden vormgegeven waarbij wordt gekeken hoe middels een goede inrichting overlast door uitgaanspubliek kan worden voorkomen.

Ad d De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting bij het bestemmingsplan en bijlage 3 bij de toelichting. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal par-

keerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Overigens is het ontwerp voor de openbare ruimte nog niet definitief. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

Ad e Er zal inderdaad een toename zijn van autoverkeer. Er is daarom uitgebreid onderzoek verricht naar de verkeersbewegingen die ontstaan als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Zie hiervoor bijlage 2 (rapporten Iv-Infra d.d. 27 augustus 2017 en 10 oktober 2017) en het aanvullend onderzoek. Uit deze onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. De herinrichting van het openbaar gebied als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling biedt juist mogelijkheden tot verbetering.

Ad f In bijlage 12 van de toelichting bij het bestemmingsplan is inzicht gegeven in de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling voor uitzicht en privacy. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie de afstand tussen de woonbebouwing minimaal 26,1 - 27,5 m bedraagt. In de nieuwe situatie bedraagt die afstand 33,2 tot 35,5 m. Deze afstanden zijn gemeten in het platte vlak. Inderdaad zal het nieuwe gebouw hoger worden. De (schuine) zichtlijnen zullen dan echter nog langer zijn. Zeker omdat het hier ook om een centrumlocatie gaat is, er geen sprake van een onacceptabele afstand en behouden de bestaande woningen een goed woon- en leefklimaat. Daarnaast zullen de bomen op het pleintje behouden blijven, waardoor de zichtlijnen sowieso beperkt zijn. Gekozen is om het plangebied uit te breiden met een deel van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, inclusief het pleintje met deze bomen. Op het pleintje wordt de aanleg van parkeervoorzieningen uitgesloten ter waarborging van het woon- en leefklimaat, een zekere rust op het pleintje en met het oog op het behoud van groen.

Ad g Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt, dat het plan niet leidt tot onevenredige overlast voor de omgeving. Indien inspreker van mening is dat zijn woning door de ontwikkeling minder waard wordt staat de mogelijkheid open om, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een planschadeverzoek in te dienen. In het kader van een dergelijk verzoek wordt gekeken naar aspecten als eventueel verminderd woongenot en inkijk. Een onafhankelijke adviseur zal vervolgens beoordelen of er van planschade sprake is, waarna de gemeente op basis van dat advies op het planschadeverzoek zal besluiten.

Aanpassing

- Paragraaf 4.2 van de toelichting ('Uitzicht en privacy') wordt genuanceerd en verduidelijkt.
- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over de verkeersintensiteiten, het laden en lossen en de bevoorradingsroute.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.
- Het akoestisch onderzoek en de verkeersstudie worden als bijlagen toegevoegd.

Verbeelding en regels

- Het plangebied wordt uitgebreid met een gedeelte van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, waaronder het pleintje. Op een gedeelte van het pleintje wordt de functie parkeren uitgesloten. Behoud van opgaand groen in de vorm van een boomgroep wordt gewaarborgd.
- De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad-

en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde van-
wege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de plan-
regels voorwaardelijk verplichtend gesteld.

4. a. *Parkeeroverlast.*
- b. *Overlast bezoekers supermarkt.*
- c. *Bergingen nieuwe appartementen.*
- d. *Afname uitzicht en privacy.*
- e. *Toename aantal bewoners.*
- f. *Toename fijnstof.*
- g. *Schade aan woning.*
- h. *Daling waarde appartement.*

Beantwoording

Ad a De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Overigens is het ontwerp voor de openbare ruimte nog niet definitief. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

Ad b Voor wat betreft eventuele geluidshinder door winkelwagentjes en laden en lossen is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen. Vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat zijn bepaalde maatregelen voorwaardelijk verplichtend in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type wieltjes van de winkelkarren, het type bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende laag binnenniveau (piek- en langtijdgemiddeld niveau) voor de woningen. Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan.

Ad c, d In bijlage 12 van de toelichting bij het bestemmingsplan is inzicht gegeven in de gevolgen voor de privacy. Hieruit blijkt dat op de 1^e verdieping, ter hoogte van het dakterras van inspreker, een schutting wordt geplaatst zodat zijn privacy is gewaarborgd en er vanaf de bergingen op de 1^e verdieping geen zicht is op zijn dakterras. Inderdaad komt de nieuwe bebouwing dicht bij het appartement van inspreker te staan. De zijgevel van het nieuwe gebouw krijgt echter een blinde gevel zodat van hieruit geen zicht mogelijk is. Aan de achterzijde van de nieuwe appartementen zijn de entree van de woningen en de slaapkamers gevestigd. De leefruimtes liggen aan de voorzijde. De situatie die ontstaat is vergelijkbaar met rijwoningen waar het inderdaad mogelijk is dat burens vanuit de slaapkamer in elkaars tuin kunnen kijken. Dat is echter een algemeen aanvaarde situatie en leidt, zeker in een centrumgebied, niet tot een onevenredige aantasting van het woongenot van inspreker.

Ad e Inderdaad neemt het aantal appartementen met 7 toe. Een intensievere bebouwing is inherent aan de meeste centrumgebieden, ook dat van Bergeijk. Met de extra appartementen is in de berekening van de parkeerbehoefte rekening gehouden.

Ad f In het kader van dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar fijnstof. Uit dit onderzoek blijkt dat door de ontwikkeling de hoeveelheid fijnstof (PM10) toeneemt met 0,24

$\mu\text{g}/\text{m}^3$. De huidige waarde voor PM10 ligt tussen de 18 en 19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De maximaal toegestane concentratie PM10 bedraagt 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast blijft de toename onder 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierdoor wordt de toename van fijnstof beschouwd als “niet in betekenende mate”. Dit betekent dat er geen nader onderzoek nodig is en fijnstof geen belemmering is voor de ontwikkeling (zie toelichting par. 4.5 van het bestemmingsplan).

Overigens wil ook de gemeente het autogebruik beperken en het fietsgebruik stimuleren. Daarom is bij de berekening van de parkeerbehoefte er van uit gegaan dat er meer voorzieningen voor fietsparkeren worden aangelegd, waardoor kan worden volstaan met een kleiner aantal autoparkeerplaatsen.

Ad g Gebruikelijk is dat bij de start van een gebouw een nulsituatie van de belendende gebouwen wordt gemaakt. Hierdoor kan later eenvoudig worden aangetoond of eventuele schade door de bouw is ontstaan. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de initiatiefnemer, in dit geval Hof Noord BV.

Ad h Niet uitgesloten is, dat er voor individuele omwonenden enige nadelige gevolgen kunnen ontstaan. Indien inspreker van mening is dat zijn woning door de ontwikkeling minder waard wordt staat de mogelijkheid open om, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een planschadeverzoek in te dienen. In het kader van een dergelijk verzoek wordt gekeken naar aspecten als eventueel verminderd woongenot en inkijk. Een onafhankelijke adviseur zal vervolgens beoordelen of er van planschade sprake is, waarna de gemeente op basis van dat advies op het planschadeverzoek zal besluiten. Voor aankoop van het appartement van inspreker zien wij geen reden. Verder merken wij op, dat in de toelichting bij het bestemmingsplan is ingegaan op de effecten van het plan voor de omgeving, waaronder aspecten als bezonning en privacy (zie hoofdstuk 4 van de plantoelichting). De betreffende passages in de toelichting worden genuanceerd.

Aanpassing

- Paragraaf 4.2 van de toelichting ('Uitzicht en privacy') wordt genuanceerd en verduidelijkt.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.
- Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage toegevoegd.

Verbeelding en regels

- De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde vanwege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de planregels voorwaardelijk verplichtend gesteld.

5. a. *Te weinig parkeerplaatsen.*
- b. *Meer overlast na weghalen hofpoort.*
- c. *Waardedaling appartementen.*
- d. *Inkijk op appartementen door 4 laags nieuwbouw*
- e. *Aantasting woongenot.*
- f.. *behoud bomen op het pleintje.*
- g. *Rust op pleintje autoluw centrum*
- h. *Geluid winkelwagens.*
- i. *Geluidsoverlast en andere overlast vracht- en ander verkeer.*
- j. *Toegankelijkheid huldiensten en privé.*
- k. *Laden en lossen Sterrepad.*

1. Mogelijkheid voor andere plannen bijv. een wandelpromenade

Beantwoording

Ad a De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Overigens is het ontwerp voor de openbare ruimte nog niet definitief. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

Ad b De “Hofpoort” is destijds op verzoek van bewoners geplaatst om overlast van uitgaanspubliek op het ingesloten, wat geïsoleerd gelegen pleintje achter het “Hoefijzer”(gebouwencomplex Hof nrs. 54-90) te voorkomen. Door de nieuwe ontwikkeling ontstaat hier een veel grotere open ruimte die veel minder uitnodigt tot ongewenst gedrag. De inrichting van het openbaar gebied zal in overleg met bewoners nader worden vorm gegeven waarbij wordt gekeken hoe middels een goede inrichting overlast door uitgaanspubliek kan worden voorkomen.

Ad c, d, e Niet uitgesloten is, dat er voor individuele omwonenden enige nadelige gevolgen kunnen ontstaan. Indien inspreker van mening is dat zijn woning door de ontwikkeling minder waard wordt staat de mogelijkheid open om, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een planschadeverzoek in te dienen. In het kader van een dergelijk verzoek wordt gekeken naar aspecten als eventueel verminderd woongenot en inkijk. Een onafhankelijke adviseur zal vervolgens beoordelen of er van planschade sprake is, waarna de gemeente op basis van dat advies op het planschadeverzoek zal besluiten. In de toelichting bij het bestemmingsplan is ingegaan op de effecten van het plan voor de omgeving, waaronder aspecten als bezonning en privacy (zie hoofdstuk 4 van de plantoelichting). Daaruit blijkt, dat er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden optreedt. De betreffende passages in de toelichting worden genuanceerd, omdat niet uitgesloten is dat er voor sommige omwonenden enig nadeel optreedt. Dit wordt echter, mede gelet op de aard van de omgeving, aanvaardbaar geacht.

Ad d, e, f. In bijlage 12 van het bestemmingsplan is inzicht gegeven in de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling voor uitzicht en privacy. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie de afstand tussen de woonbebouwing minimaal 26,1 - 27,5 m bedraagt. In de nieuwe situatie bedraagt die afstand 33,2 tot 35,5m. Deze afstanden zijn gemeten in het platte vlak. Inderdaad zal het nieuwe gebouw hoger worden. De (schuine) zichtlijnen zullen dan echter nog langer zijn. Zeker omdat het hier ook om een centrumlocatie gaat is, er geen sprake van een onacceptabele afstand en behouden de bestaande woningen een goed woon- en leefklimaat. Daarnaast zullen de bomen op het pleintje behouden blijven, waardoor de zichtlijnen sowieso beperkt zijn. Gekozen is om het plangebied uit te breiden met een deel van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, inclusief het pleintje met deze bomen. Op het pleintje wordt de aanleg van parkeervoorzieningen uitgesloten ter waarborging van het woon- en leefklimaat, een zekere rust op het pleintje en met het oog op het behoud van groen.

Ad g, h, i, k Voor wat betreft eventuele geluidshinder door winkelwagentjes en laden en lossen is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen. Vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat

zijn bepaalde maatregelen voorwaardelijk verplichtend in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type wieltjes van de winkelkarren, het type bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende laag binnenniveau (piek- en langtijd-gemiddeld niveau) voor de woningen. Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan.

Ad j. Het voorontwerpplan is getoetst door de Veiligheidsregio Brabant Zuid Oost (VRBZO). In het advies d.d. 14 juni 2018 constateert de VRBZO dat de bereikbaarheid en bluswatervoorziening door de ontwikkeling beter wordt. De huidige brandkranen die er liggen zijn voldoende voor deze situatie. Bij de inrichting van het openbaar gebied zal de bereikbaarheid van de trapopgangen en bergingen van de woningen in het Hoefijzer worden gerespecteerd. Ad k. Inderdaad wordt de doorgang Sterrepad – Hof nu gebruikt door voetgangers en fietsers. In de toekomst zal hier ook het laden en lossen plaatsvinden. Uit de verkeerskundige studie blijkt dat deze locatie voor de minste hinder en overlast zorgt. Bovendien is bij de inrichting van de openbare ruimte een loopstrook voorzien, ook om de balkons van Hof 30 en 36 te beschermen. Het laden en lossen voor de supermarkt vindt verder slechts vier keer per dag plaats, waardoor het aantal conflictmomenten tussen vrachtauto's en fietsers/voetgangers beperkt is.

Ad l. Het is niet mogelijk de vrijkomende ruimte achter het “Hoefijzer” verkeersvrij te maken omdat deze ruimte nodig is om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal worden voorzien in voorzieningen voor voetgangers, zodat deze veilig van dit gebied gebruik kunnen maken.

Aanpassing

Toelichting

- Paragraaf 4.2 van de toelichting ('Uitzicht en privacy') wordt genuanceerd en verduidelijkt.
- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over de verkeersintensiteiten, het laden en lossen en de bevoorradingsroute.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.
- Het akoestisch onderzoek en de verkeersstudie worden als bijlagen toegevoegd.

Verbeelding en regels

- Het plangebied wordt uitgebreid met een gedeelte van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, waaronder het pleintje. Op een gedeelte van het pleintje wordt de functie parkeren uitgesloten.
- De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde van wege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de planregels voorwaardelijk verplichtend gesteld.

6. a. *Te weinig parkeerplaatsen Sterrepad.*

b. *Verkeersoverlast van laden en lossen vrachtwagens en in- en uitrijden Kerkstraat, Sterrepad Dokter Rauppstraat omdat wegen te smal zijn.*

Beantwoording

Ad a De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62

extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. De toename van het aantal parkeerplaatsen is voorzien op Hof Noord.

Voor de nieuwe ontwikkeling is het dan ook niet noodzakelijk om in het Sterrepad extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Hoewel dit vanuit de normstelling niet nodig is hebben wij, naar aanleiding van vragen van bewoners van het Sterrepad in de klankbordgroep, echter wel gekeken naar de mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen in het Sterrepad. Zo is het mogelijk ter hoogte van Beukenhof extra parkeerplaatsen te maken. Daarnaast heeft de gemeente recent de percelen Hof 150 en 152 aangekocht om ook daar ca. 20-30 extra parkeerplaatsen te kunnen maken. Deze locatie ligt op zeer korte afstand van het Sterrepad. De nadere invulling van het openbaar gebied vindt nog plaats.

Ad b Uit het onderzoek van Iv-Infra blijkt dat de meest optimale vrachtroute via Hof, Sterrepad en Domineestraat loopt. Uit de verkeerskundige studie blijkt dat deze locatie voor de minste hinder en overlast zorgt. Het laden en lossen achter de nieuwe supermarkt geeft de minste verkeershinder. Het vrachtverkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkeling zal dan ook geen gebruik maken van de Kerkstraat. Het openbaar gebied van het Hof en het Sterrepad wordt opnieuw ingericht waarbij de wegen ook voor vrachtverkeer bereikbaar zijn en blijven. De draaicirkels op de beoogde vrachtroute zijn daartoe in beeld gebracht.

Aanpassing

Toelichting

- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over het laden en lossen en de bevoorradingsroute.
- Aan de bijlagen wordt de uitgevoerde verkeersstudie toegevoegd.

7. a. *Afname privacy, uitzicht en zonlicht en aantasting woon- en leefgenot.*
- b. *Toename geluidsoverlast door laad- en losactiviteiten en winkelwagentjes en toename fijnstof.*
- c. *Toename overlast door weghalen hofpoort.*
- d. *Toename van verkeers- en parkeerdruk in tegenstelling tot eerder bedoeling een verkeersluw centrum te maken.*
- e. *Afname bereikbaarheid trap naar ingang woning.*
- f. *Waardedaling woning.*
- g. *Onevenredige belangenafweging nu supermarkt Albert Heijn op bestaande plaats met voldoende uitbreidingsmogelijkheden had kunnen blijven en er al voldoende supermarkten in de omgeving zijn.*
- h. *Kapitaalsvernietiging door sloop bestaand relatief jong wooncomplex.*

Beantwoording

Ad a In bijlage 12 van de toelichting op het bestemmingsplan is inzicht gegeven in de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling voor uitzicht en privacy. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie de afstand tussen de woonbebouwing minimaal 26,1 - 27,5 m bedraagt. In de nieuwe situatie bedraagt die afstand 33,2 tot 35,5 m. Deze afstanden zijn gemeten in het

platte vlak. Inderdaad zal het nieuwe gebouw hoger worden. De (schuine) zichtlijnen zullen dan echter nog langer zijn. Zeker omdat het hier ook om een centrumlocatie gaat is, er geen sprake van een onacceptabele afstand en behouden de bestaande woningen een goed woon- en leefklimaat. Daarnaast zullen de bomen op het pleintje behouden blijven, waardoor de zichtlijnen sowieso beperkt zijn. Gekozen is om het plangebied uit te breiden met een deel van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, inclusief het pleintje met deze bomen. Op het pleintje wordt de aanleg van parkeervoorzieningen uitgesloten ter waarborging van het woon- en leefklimaat, een zekere rust op het pleintje en met het oog op het behoud van groen.

In bijlage 10 van de toelichting op het bestemmingsplan is een bezonningsstudie opgenomen. Hieruit blijkt dat ter hoogte van het appartement van inspreker de nieuwe ontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de bezonning. Van een ernstige aantasting van het leefgenot is dan ook geen sprake.

Ad b Voor wat betreft eventuele geluidshinder door winkelwagentjes en laden en lossen is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan een onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt. Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan.

In het kader van dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar fijnstof. Uit dit onderzoek blijkt dat door de ontwikkeling de hoeveelheid fijnstof (PM10) toeneemt met $0,24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De huidige waarde voor PM10 ligt tussen de 18 en $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De maximaal toegestane concentratie PM10 bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast blijft de toename onder $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierdoor wordt de toename van fijnstof beschouwd als “niet in betekenende mate”. Dit betekent dat er geen nader onderzoek nodig is en fijnstof geen belemmering is voor de ontwikkeling (zie toelichting par. 4.5 van het bestemmingsplan).

Ad c De “Hofpoort” is destijds op verzoek van bewoners geplaatst om overlast van uitgaanspubliek op het ingesloten, wat geïsoleerd gelegen pleintje achter het “Hoefijzer”(gebouwencomplex Hof nrs. 54- 90) te voorkomen. Door de nieuwe ontwikkeling ontstaat hier een veel grotere open ruimte die veel minder uitnodigt tot ongewenst gedrag. De inrichting van het openbaar gebied zal in overleg met bewoners nader worden vormgegeven waarbij wordt gekeken hoe middels een goede inrichting overlast door uitgaanspubliek kan worden voorkomen.

Ad d De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen ook gerealiseerd kunnen worden. Uit deze schetsen blijkt vervolgens ook dat deze parkeerplaatsen weliswaar in het pleintje aan de westzijde van het “Hoefijzer” gerealiseerd worden, maar niet direct onder het balkon van inspreker. De bomen en de ruimte voor de toegang van de appartementen wordt niet ingezet voor parkeren. Dit is er mede de reden van, dat ervoor gekozen is om het plangebied uit te breiden (zie ad a, slot).

Inderdaad leidt de ontwikkeling ertoe dat het pleintje aan de achterzijde van het Hoefijzer drukker zal worden. Inspreker gaat er echter van onrechte vanuit dat er sprake zou zijn van een doorgaande route. Door de vormgeving is de verbinding tussen Hof en Sterrepad niet aantrekkelijk als doorgaande route. Bovendien zal hier éénrichtingverkeer worden ingesteld zodat verkeer vanaf het pleintje bij het Hoefijzer wel naar het Sterrepad kan, maar

het voor autoverkeer verboden is om vanaf het Sterrepad naar het Hof te rijden. Hiertoe wordt een flankerend verkeersbesluit genomen.

Een aantal winkels in het “Hoefijzer” wordt nu ook al via de achterzijde bevoorraadt. De nieuwe ontwikkeling voegt daar alleen de laad- en losplek van de supermarkt aan toe, waar vier keer per dag een vrachtwagen voorbij komt. Het is dan ook zeer onwaarschijnlijk dat bevoorrading van andere winkels via deze routing zal plaatsvinden.

In de centrumvisie (actualisatie 2015, update 2017) is bereikbaarheid van het centrum een belangrijk uitgangspunt. Dat is een wezenlijk ander uitgangspunt dan het autoluw maken waar inspreker naar verwijst. De gemeente wil het centrum bereikbaar houden voor winkelend publiek maar onaantrekkelijk maken voor het doorgaand verkeer. Overigens wil ook de gemeente het autogebruik beperken en het fietsgebruik stimuleren. Daarom is bij de berekening van de parkeerbehoefte er van uit gegaan dat er meer voorzieningen voor fietsparkeerplaatsen worden aangelegd, waardoor kan worden volstaan met een kleiner aantal autoparkeerplaatsen.

Ad e Het voorontwerpplan is getoetst door de Veiligheidsregio Brabant Zuid Oost (VRBZO). In het advies d.d. 14 juni 2018 constateert de VRBZO dat de bereikbaarheid en bluswatervoorziening door de ontwikkeling beter wordt. De huidige brandkranen die er liggen zijn voldoende voor deze situatie. Bij de inrichting van het openbaar gebied zal de bereikbaarheid van de trapopgangen en bergingen van de woningen in het Hoefijzer worden gerespecteerd.

Ad f. Niet uitgesloten is, dat er voor individuele omwonenden enige nadelige gevolgen kunnen ontstaan. Indien inspreker van mening is dat zijn woning door de ontwikkeling minder waard wordt staat de mogelijkheid open om, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een planschadeverzoek in te dienen. In het kader van een dergelijk verzoek wordt gekeken naar aspecten als eventueel verminderd woongenot en inkijk. Een onafhankelijke adviseur zal vervolgens beoordelen of er van planschade sprake is, waarna de gemeente op basis van dat advies op het planschadeverzoek zal besluiten.

Ad g. Het achterliggend maatschappelijk belang achter deze ontwikkeling is dat het voorzieningenniveau van de gemeente op peil blijft met een aantrekkelijk centrum. Gelet op de afnemende behoefte aan winkelmeters is het zaak deze zoveel mogelijk te concentreren in het kernwinkelgebied. Met name een supermarkt heeft een grote aantrekkende werking, waarvan ook de omliggende winkels door combinatiebezoeken profijt hebben. Vandaar dat uitbreiding van de huidige vestiging van de supermarkt in een aanloopstraat geen optie is. Dit beleid dateert al uit de centrumvisie van 2003 en is in 2015 en 2017 geactualiseerd. De noodzaak van concentratie van detailhandel in het kernwinkelgebied is daarbij steeds bevestigd.

Voor wat betreft het argument dat er sprake is van kapitaalsvernietiging geldt dat dit primair een afweging van de initiatiefnemers is. Desalniettemin kan hier het volgende over gezegd worden. Zoals bekend staat het oude postkantoor al geruime tijd leeg en is het niet mogelijk gebleken aan het bestaande gebouw (eventueel met een beperkte verbouwing) een goede invulling te geven. Voor de appartementen geldt dat deze weliswaar nog voldoen, maar geen lift hebben en daardoor niet geschikt zijn voor ouderenhuisvesting terwijl deze locatie daar bijzonder geschikt voor is. Ook biedt de ontwikkeling de kans het gebouw volledig gasloos te maken. De economische haalbaarheid is door partijen uitgebreid onderzocht en middels overeenkomsten zeker gesteld.

De gemeente hecht groot belang aan het behoud van het voorzieningenniveau van de gemeente. Daar hoort bij het concentreren van detailhandel in het centrum. Deze ontwikkeling

draagt in grote mate bij aan dat doel. Uiteraard moet daarbij gekeken worden naar de belangen van omwonenden. Uit de verschillende gebiedsonderzoeken blijkt dat er sprake is en blijft van een goed woon- en leefklimaat. De gemeente is dan ook van mening dat er een goede belangenafweging aan deze ontwikkeling ten grondslag ligt.

Aanpassing

Toelichting

- Paragraaf 4.2 van de toelichting ('Uitzicht en privacy') wordt genuanceerd en verduidelijkt.
- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over de te nemen flankerende verkeersbesluiten.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.
- Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage toegevoegd.

Verbeelding en regels

- Het plangebied wordt uitgebreid met een gedeelte van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, waaronder het pleintje. Op een gedeelte van het pleintje wordt de functie parkeren uitgesloten.
- De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde vanwege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de planregels voorwaardelijk verplichtend gesteld.

8. a. *Parkeeroverlast.*
- b. *Verkeerstoename.*
- c. *Verkeersonveilige situatie voor fietsers en voetgangers.*
- d. *Toename uitstoot fijnstof.*
- e. *Te weinig ruimte voor laden en lossen.*
- f. *Kapitaalsvernietiging door afbraak bestaand gebouwen.*

Beantwoording

Ad a De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen ook gerealiseerd kunnen worden.

Ad b De ontwikkeling creëert inderdaad een mogelijkheid om van het Hof naar het Sterrepad te rijden. Door de vormgeving is deze echter niet aantrekkelijk als doorgaande route. Bovendien zal hier een éénrichting verkeer worden ingesteld zodat verkeer vanaf het pleintje bij het Hoefijzer wel naar het Sterrepad kan, maar het voor autoverkeer verboden is om vanaf het Sterrepad naar het Hof te rijden. Ook op het Sterrepad wordt eenrichtingsverkeer overwogen. Er zal hiertoe een flankerend verkeersbesluit worden genomen. De toename is echter beperkt en overstijgt niet de capaciteit van de weg. Het Sterrepad is een erftoegangsweg (van een lagere orde). De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit die inrichting. Belangrijke factoren zijn voornamelijk de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Belangrijk daarbij is tevens om wat voor

type verkeer het gaat (bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer). Binnen een 30-km/u-zone wordt door het ASVV aangegeven dat voor een erftoegangsweg met verzamel functie een richtintensiteit van maximaal 6.000 mvt/etmaal acceptabel is (o.a. ASVV 2004 en RvS d.d. 21 juni 2016 nr 201605841/1/R2). Voor erftoegangswegen van een lagere orde kan een maximum aantal van 3.000 mvt/etmaal als acceptabel aangemerkt worden.

Zelfs als alle verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd van het Sterrepad gebruik maakt (wat niet aannemelijk is), zullen deze richtlijnen niet worden overschreden. Op basis van het regionale verkeersmodel, maken in 2030 ca. 300 motorvoertuigen per etmaal gebruik van het Sterrepad. Zelfs als alle verkeer vanwege de parkeerplaatsen bij het Hoefijzer (circa 300 verplaatsingen per etmaal omdat er sprake zal zijn van eenrichtingsverkeer) via het Sterrepad zal plaatsvinden, blijft de verkeersintensiteit ruimschoots onder de richtlijnen voor de maximale verkeersintensiteit op deze wegen.

Ook de verkeerstoename door de bouw van 13 appartementen en het feit dat de nieuwe woningen aan de zijde van het Sterrepad worden ontsloten passen daar binnen.

Ad c Er zal inderdaad een toename zijn van autoverkeer. Er is daarom uitgebreid onderzoek verricht naar de verkeersbewegingen die ontstaan als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Zie hiervoor bijlage 2 (rapporten Iv-Infra d.d. 27 augustus 2017 en 10 oktober 2017) en het aanvullend onderzoek. Uit deze onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de verkeerveiligheid. De herinrichting van het openbaar gebied als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling biedt juist mogelijkheden tot verbetering.

Ad d In het kader van dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar fijnstof. Uit dit onderzoek blijkt dat door de ontwikkeling de hoeveelheid fijnstof (PM10) toeneemt met 0,24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De huidige waarde voor PM10 ligt tussen de 18 en 19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De maximaal toegestane concentratie PM10 bedraagt 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast blijft de toename onder 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierdoor wordt de toename van fijnstof beschouwd als “niet in betekende mate”. Dit betekent dat er geen nader onderzoek nodig is en fijnstof geen belemmering is voor de ontwikkeling (zie toelichting par. 4.5 van het bestemmingsplan).

Ad e Zoals onder b aangegeven is de doorgang van Hof naar Sterrepad zo vormgegeven dat deze niet aantrekkelijk is als doorgaande route. De route biedt echter wel voldoende breedte zodat het verkeer een geparkeerde vrachtwagen kan passeren. Het ruimtebeslag van de vrachtwagen bedraagt bij het laden en lossen ongeveer 3,45 meter (bestaande uit de breedte van de vrachtwagen en maximale uitstapruimte). Voor het passeren van een personenauto resteert derhalve ongeveer 2,65 meter. Dit is exclusief het voetpad. Fysiek gezien is de resterende ruimte (exclusief voetpad) voldoende. De doorgang zal gevoelsmatig smal zijn. Bij het passeren zullen sommige automobilisten geneigd zijn om deels over het voetpad te rijden. Als een vrachtwagen op de laad- en losplaats staat kan ook een vrachtwagen passeren, maar dan zal het voetpad (deels) overrijdbaar moeten zijn. De verkeersstudie, die als bijlage bij de toelichting is opgenomen, is op dit onderdeel aangevuld. Deze incidenteel optredende situatie wordt door de gemeente aanvaardbaar geacht.



Ad f Voor wat betreft het argument dat er sprake is van kapitaalsvernietiging geldt dat dit primair een afweging van de initiatiefnemers is. Desalniettemin kan hier het volgende over gezegd worden. Zoals bekend staat het oude postkantoor al geruime tijd leeg en is het niet mogelijk gebleken aan het bestaande gebouw (eventueel met een beperkte verbouwing) een goede invulling te geven. Voor de appartementen geldt dat deze weliswaar nog voldoen, maar geen lift hebben en daardoor niet geschikt zijn voor ouderenhuisvesting terwijl deze locatie daar bijzonder geschikt voor is. Ook biedt de ontwikkeling de kans het gebouw volledig gasloos te maken. De economische haalbaarheid is door partijen uitgebreid onderzocht en middels overeenkomsten zeker gesteld.

Aanpassing

Toelichting

- Paragraaf 4.3 wordt aangevuld met de flankerende verkeersbesluiten, de verkeersintensiteiten, alsmede een passage over het ruimtebeslag voor het laden en lossen.
- De verkeersstudie, die als bijlage is opgenomen, is aangevuld met een passage over het ruimtebeslag voor het laden en lossen.

9. a. *Parkeeroverlast voor omwonende.*
- b. *Overlast fijnstof.*
- c. *Toename overlast verkeer.*

Beantwoording

Ad a De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. De toename van het aantal parkeerplaatsen is voorzien op Hof Noord. Voor de nieuwe ontwikkeling is het dan ook niet noodzakelijk om in het Sterrepad extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Hoewel dit vanuit de normstelling niet nodig is hebben wij, naar aanleiding van vragen van bewoners van het Sterrepad in de klankbordgroep, echter wel gekeken naar de mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen in het Sterrepad. Zo is het mogelijk ter hoogte van Beukenhof extra parkeerplaatsen te maken. Daarnaast heeft de gemeente recent de percelen Hof 150 en 152 aangekocht om ook daar ca. 20-30 extra parkeerplaatsen te kunnen maken. Deze locatie ligt op zeer korte afstand van het Sterrepad. De nadere invulling van het openbaar gebied vindt nog plaats.

Ad b In het kader van dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar fijnstof. Uit dit onderzoek blijkt dat door de ontwikkeling de hoeveelheid fijnstof (PM10) toeneemt met $0,24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De huidige waarde voor PM10 ligt tussen de 18 en $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De maximaal toegestane concentratie PM10 bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast blijft de toename onder $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierdoor wordt de toename van fijnstof beschouwd als “niet in betekende mate”. Dit betekent dat er geen nader onderzoek nodig is en fijnstof geen belemmering is voor de ontwikkeling (zie toelichting par. 4.5 van het bestemmingsplan).

Ad c De verkeerstoename op het Sterrepad is beperkt en overstijgt niet de capaciteit van de weg. Het Sterrepad is een erftoegangsweg (van een lagere orde). De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit die inrichting. Belangrijke factoren zijn voornamelijk de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Belangrijk daarbij is tevens om wat voor type verkeer het gaat (bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer). Binnen een 30-km/u-zone wordt door het ASVV aangegeven dat voor een erftoegangsweg met verzamel functie een richtintensiteit van maximaal 6.000 mvt/etmaal acceptabel is (o.a. ASVV 2004 en RvS d.d. 21 juni 2016 nr 201605841/1/R2). Voor erftoegangswegen van een lagere orde kan een maximum aantal van 3.000 mvt/etmaal als acceptabel aangemerkt worden.

Zelfs als alle verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd van het Sterrepad gebruik maakt (wat niet aannemelijk is), zullen deze richtlijnen niet worden overschreden. Op basis van het regionale verkeersmodel, maken in 2030 ca. 300 motorvoertuigen per etmaal gebruik van het Sterrepad. Zelfs als alle verkeer vanwege de parkeerplaatsen bij het Hoefijzer (circa 300 verplaatsingen per etmaal, omdat er sprake zal zijn van eenrichtingsverkeer) via het Sterrepad zal plaatsvinden, blijft de verkeersintensiteit ruimschoots onder de richtlijnen voor de maximale verkeersintensiteit op deze wegen.

Ook de verkeerstoename door de bouw van 13 appartementen en het feit dat de nieuwe woningen aan de zijde van het Sterrepad worden ontsloten passen daar binnen.

Verder is hier eenrichtingsverkeer overwogen, waartoe een flankerend verkeersbesluit zal worden genomen.

Aanpassing

Toelichting

Paragraaf 4.3 wordt aangevuld met de flankerende verkeersbesluiten.

- 10.a. *Geen parkeerplaatsen maken achter Beukenhof.*
- b. *Parkeerplaatsen bij Beatrixschool beter benutten.*
- c. *Nieuwe parkeerplaatsen maken aan rechterzijde Domineestraat.*
- d. *Verkeerscirculatie via Dokter Rauppstraat in de plaats van Sterrepad.*
- e. *Eénrichtingsweg van Domineestraat en Sterrepad maken en éénrichtingsweg Hof omdraaien.*

- f. Sterrepad en Domineestraat asfalteren als verkeerscirculatie niet haalbaar is om geluidsoverlast te verminderen.*

Beantwoording

Ad a Hoewel dit vanuit de normstelling niet nodig is hebben wij, naar aanleiding van vragen van bewoners van het Sterrepad in de klankbordgroep, gekeken naar de mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen in het Sterrepad. Zo is het mogelijk ter hoogte van Beukenhof extra parkeerplaatsen te maken. Daarnaast heeft de gemeente recent de percelen Hof 150 en 152 aangekocht om ook daar ca. 20-30 extra parkeerplaatsen te kunnen maken. Deze locatie ligt op zeer korte afstand van het Sterrepad. De nadere invulling van het openbaar gebied vindt nog plaats. In dat verband zal worden afgewogen of er al dan niet parkeerplaatsen achter Beukenhof worden aangelegd. Overigens vallen de beoogde parkeerplaatsen binnen de verkeersbestemming. Dat betekent dat deze zonder aanpassing van het bestemmingsplan kunnen worden aangelegd.

Ad b Inderdaad zou de parkeerplaats bij de Beatrixschool beter benut kunnen worden. De parkeerplaats ligt in het verlengde van het Sterrepad en de loopafstanden zijn kort. Desalniettemin hebben bewoners van het Sterrepad om extra parkeerplaatsen verzocht.

Ad c. Ook de mogelijkheid om aan de rechterzijde van de Domineestraat parkeerplaatsen te maken onderzoeken we bij de herinrichting van het openbaar gebied.

Ad d, e Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijke routes voor het vrachtverkeer naar de nieuwe supermarkt. Uit dit onderzoek blijkt dat de route Hof – Sterrepad - Domineestraat de meest optimale route is. Overigens gaat het slechts om vier vrachtwagens per dag. Hierbij is overwogen om in het Sterrepad éénrichtingverkeer in te stellen, waartoe te zijner tijd een flankerend verkeersbesluit zal worden genomen.

Ad f In woonwijken wordt, vaak ook op verzoek van bewoners, in de regel klinkerverharding toegepast. Klinkerverharding past beter bij het karakter van een 30 km/h gebied c.q. een woonstraat. Omdat het een 30 km/h gebied betreft is het type verharding vanuit de Wet geluidhinder niet relevant.

Aanpassing

Toelichting

- Paragraaf 4.3 wordt aangevuld met de flankerende verkeersbesluiten, alsmede een passage over het ruimtebeslag voor het laden en lossen.
- De verkeersstudie, die als bijlage is opgenomen, is aangevuld met een passage over de bevoorradingsroute en het laden en lossen.

11.a. Te weinig parkeerplaatsen in het Sterrepad.

Beantwoording

Ad a De ontwikkeling zelf heeft geen invloed op het aantal parkeerplaatsen in het Sterrepad. Hoewel dit dus vanuit de normstelling niet nodig is hebben wij, naar aanleiding van vragen van bewoners van het Sterrepad in de klankbordgroep, gekeken naar de mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen in het Sterrepad. Zo is het mogelijk ter hoogte van Beukenhof extra parkeerplaatsen te maken. Daarnaast heeft de gemeente recent de percelen Hof 150 en 152 aangekocht om ook daar ca. 20-30 extra parkeerplaatsen te kunnen maken. Deze locatie ligt op zeer korte afstand van het Sterrepad. Overigens constateren wij dat de op korte loopafstand gelegen parkeerplaats van de Beatrixschool nog beter gebruikt zou kunnen worden.

Aanpassing

Geen aanpassing.

- 12.a. *Handhaving doelgroepen, zoals opgenomen in de Regionale en Bergeijkse woonvisie, dat 60% van de nieuwbouwprojecten voor starters en senioren en voor zorg gebouwd wordt en een derde daarvan voor sociale huur bestemd is. Zonder nadere motivering kan niet van het beleid worden afgeweken. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.*
Als het aantal huidige aantal van 23 appartementen wordt aangehouden hoeft het beleid niet toegepast te worden. Verzoek is dan ook de 23 te handhaven en ook de geldende bouwhoogte
- b. *Volgens de ladder voor duurzame verstedelijking moet voor de op te richten supermarkt de actuele regionale behoefte inzichtelijk worden gemaakt. Daartoe behoren ook de bestaande supermarkten en de effecten daarop. Zo wordt duidelijk of er meer leegstand ontstaat door de nieuwe supermarkt. Dat is wel het geval. De omvang van de supermarkten in Bergeijk is fors groter dan gemiddeld in vergelijkbare plaatsen. De supermarkt zorgt voor meer leegstand. In de Burgemeester Magneestraat is dat zeer onwenselijk. Niet is onderbouwd dat toekomstige leegstand mogelijk getransformeerd kan worden en waarin dan. Er is geen uitbreidingsruimte voor een toekomstige supermarkt. Toekomstige leegstand moet voorkomen worden. De Jumbo supermarkt bedient als grootste supermarkt hetzelfde marktsegment op 300 meter afstand van de nieuwe supermarkt. Daardoor haalt men klanten van elkaar weg en komt er leegstand. Dat is niet onderzocht en is niet voldaan aan de actuele regionale behoefte volgens artikel 3.1.6 tweede lid Besluit ruimtelijke ordening. Daarom moet van de beoogde supermarkt afgezien worden.*
- c. *De verhoging van de goothoogte van zesenhalf naar veertien meter is niet acceptabel. Zo ontstaat er veel inkijk en onaanvaardbare benadeling van de privacy. De afstand tussen de erfgrans en de nieuwe woningen is geen 35,6 meter zoals gesteld wordt, maar 27 meter. De impact op de privacy is onvoldoende onderzocht zodat onevenredige inbreuk op woon- en leefklimaat niet uitgesloten is. De vergroting van de afstand van de woningen staat niet in verhouding tot de toegenomen bouwhoogte. De aanwezige bomen spelen geen rol bij afweging of de ontwikkeling in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening. De geldende bouwhoogte moet gehandhaafd blijven.*
- d. *De ontwikkeling zorgt voor een fors aantal verkeersbewegingen, ook in het centrumgebied. Er kan niet zomaar zonder nadere gegevens vanuit worden gegaan dat verkeer een andere route naar de ontwikkeling neemt. Verkeer gaat ook over het nu gesloten hofje en het Sterrepad. Met het openstellen van het hofje komt er een kruising bij en ontstaan stremmingen bij het Sterrepad omdat er ook parkeerplaatsen op het hofje komen. Hier is geen onderzoek naar gedaan. Het initiatief geeft een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat. Verzoek is af te zien van het openstellen en herontwikkelen van het hofje. Ook wordt verzocht alsnog te onderzoeken of een ondergrondse parkeergarage in de parkeerplaatsen kan voorzien.*
- e. *De herontwikkeling van het hofje voor parkeren is niet acceptabel. Nu zijn daar geen parkeerplaatsen en is onterecht meegenomen als aanwezige parkeerplaatsen. Het*

is onzorgvuldig de huidige inrichting van het hofje en de waarde daarvan niet te betrekken in een reële afweging over het alternatief in de vorm van een parkeergarage. Nu wordt afbreuk gedaan aan het woon- en leefklimaat. De parkeerplaatsen aan de achterkant van de woning zullen voor geluidsoverlast, drukte en verkeersstremmingen zorgen. De overlast is niet onderzocht. Het hofje moet gehandhaafd blijven en afgesloten worden voor verkeer. Onderzocht moet worden of de benodigde parkeerplaatsen in een parkeergarage gemaakt kunnen worden.

- f. *In het uitgevoerde geluidsonderzoek is geen meting gedaan naar de toekomstige geluidsbelasting op de achtergevels van de bestaande woningen. Parkeren en verkeer geven straks een toename van de geluidsbelasting. Onderzocht had moeten worden of de ontwikkeling voor onevenredige geluidsoverlast zorgt. Verzoek is dat alsnog te doen.*

Beantwoording

Ad a Kennelijk is inspreker in de veronderstelling dat er 30 appartementen in de vrije sector worden gerealiseerd. Dat is niet correct. Alle 30 appartementen komen in de sociale huur, inderdaad omdat er in Bergeijk een laag aantal sociale huurwoningen beschikbaar is. Hierover zijn met corporatie Woningbelang afspraken gemaakt. Daarmee voldoet het project wel degelijk aan de Woonvisie. In de toelichting op het plan zal dit worden verduidelijkt.

Ad b De ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 tweede lid Bor) luidt per 1 juli 2017: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het stedelijke gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien”*. Er is dus geen sprake meer van ‘actuele regionale behoefte’, zoals gesteld wordt, maar van ‘behoefte’.

Gesteld wordt dat er meer leegstand ontstaat door de verplaatsing van de Albert Heijn. Dit wordt echter op geen enkele manier door inspreker onderbouwd. BRO geeft in haar rapportage aan dat er een kans is op meer leegstand, met name als het te verlaten pand niet heringevuld wordt. Vanuit de ladder bezien is het echter sec niet van belang of er meer leegstand komt. De jurisprudentie geeft aan dat het gaat om het effect van een eventuele toename van de leegstand op het woon-, leef-, en ondernemersklimaat. Dit effect mag niet onaanvaardbaar zijn. De rapportage geeft aan dat er enige negatieve effecten op het ondernemersklimaat in het betreffende deel van de Burgemeester Magneestraat kunnen zijn, maar dat het woon- en leefklimaat hier er op vooruit kan gaan (minder verkeersoverlast). Daarnaast wordt in algemene zin het woon-, leef- en ondernemersklimaat in Bergeijk aantrekkelijker omdat het winkelaanbod sterker in het kernwinkelgebied geconcentreerd wordt, zoals beleidsmatig ook nagestreefd wordt, en een supermarkt gemoderniseerd wordt om beter aan de consumentenwensen te kunnen voldoen. Bovendien zal door de verhuizing in het kernwinkelgebied direct (voormalig postkantoor) leegstand verdwijnen en verwacht mag worden dat door het aanzienlijk verbeteren van het vestigingsklimaat aan de Hof Noord (komst publiekstrekker), de ontwikkeling ook indirect bijdraagt aan het verminderen van de leegstand in het kernwinkelgebied.

Dat het supermarktaanbod in Bergeijk fors groter is dan in vergelijkbare plaatsen wordt verklaard door de gemeentelijk verzorgende functie van dat aanbod. Daarnaast vormt ook het toeristisch-recreatieve bezoek en het bezoek vanuit België een belangrijke verklarende

rol. Er zijn verder ook geen aanwijzingen dat de omvang van het aanbod resulteert in slecht functioneren van dat aanbod.

Het huidige bestemmingsplan maakt een transformatie van leegstaande winkelpanden in de Burgemeester Magneestraat al mogelijk en daarnaast is er door de gemeente geld beschikbaar gesteld voor de oprichting van een transformatiefonds.

Inspreker geeft aan dat er geen uitbreidingsruimte voor een toekomstige supermarkt is. Dit is een stelling die niet onderbouwd wordt. Daarentegen wordt in het BRO-rapport gemotiveerd aangegeven dat er wel distributieve ruimte is voor een uitbreiding van het aanbod.

De veronderstelling dat door de verplaatsing van de Albert Heijn de Jumbo zou verdwijnen is uit de lucht gegrepen en op geen enkele wijze gestaafd met feiten. Wij wijzen erop dat de beide supermarkten al jaren samen in Bergeijk aanwezig zijn, dat de afstand tussen de Jumbo en Albert Heijn in de huidige situatie ook al niet erg groot is (ca. 350 m), dat de Albert Heijn in de nieuwe situatie maar beperkt groter wordt en dat de Jumbo ook dan veruit de grootste supermarkt in Bergeijk blijft. Bovendien zijn beide formules in menig Nederlands winkelgebied dicht bij elkaar gelegen en de praktijk wijst uit dat zij daar gewoonlijk goed naast elkaar functioneren.

Ad c. Inspreker stelt dat de goothoogte wijzigt van 6 m resp. 6,5 m naar 14 m. Daarmee maakt inspreker ten onrechte een vergelijking tussen de maximale goothoogte in het oude plan en maximale bouwhoogte in het nieuwe plan. Immers in de bestaande situatie was al een maximale bouwhoogte van 11,0 m resp. 11,5 m toegestaan. Er is dan ook zeker geen sprake van een verdubbeling van de hoogte. Bovendien kan ook vanuit een dakvlak inbreuk op de privacy plaatsvinden, zoals in de huidige situatie ook het geval is. Ook in de huidige situatie is daarom bebouwing mogelijk waarbij inkijk of neerkijk op de woning van inspreker mogelijk is. Van een onevenredige toename van privacy-aantasting is dan ook geen sprake.

Daarnaast stelt inspreker dat de afstand in de nieuwe situatie geen 35,6 m, maar 27 m is, waarbij gemeten wordt tot de erfgrans. Daarbij gaat inspreker er aan voorbij dat dan uiteraard ook in de bestaande situatie moet worden uitgegaan van de afstand tot de erfgrans. Deze wordt dan evenredig korter. Duidelijk is dat de nieuwe woningen op ca. 9,3 m grotere afstand van de woningen in “Hoefijzer” komen te staan.

Deze afstanden zijn gemeten in het platte vlak. Inderdaad zal het nieuwe gebouw hoger worden. De (schuine) zichtlijnen zullen dan echter nog langer zijn. Zeker omdat het hier ook om een centrumlocatie gaat is, er geen sprake van een onacceptabele afstand en behouden de bestaande woningen een goed woon- en leefklimaat. Daarnaast zullen de bomen op het pleintje behouden blijven, waardoor de zichtlijnen sowieso beperkt zijn. Gekozen is om het plangebied uit te breiden met een deel van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, inclusief het pleintje met deze bomen. Op het pleintje wordt de aanleg van parkeervoorzieningen uitgesloten ter waarborging van het woon- en leefklimaat, een zekere rust op het pleintje en met het oog op het behoud van groen.

Ad d. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er als gevolg van de supermarkt op werkdagen een toename is van 1150 – 1622 voertuigbewegingen per etmaal, in het weekend gaat het om 827 – 1166 voertuigbewegingen per etmaal. In het onderzoek is vervolgens aangegeven dat deze voertuigbewegingen zich over verschillende wegen verspreiden. Voor wat betreft de supermarkt is aangenomen dat de helft via de Eerselsedijk – Pankenstraat rijdt. De andere helft zal de supermarkt dus via de westzijde benaderen. De conclusie van

inspreker dat de gemeente er van uitgaat dat geen enkele auto via de westzijde rijdt, is dus onjuist.

De ontwikkeling creëert inderdaad een mogelijkheid om van het Hof naar het Sterrepad te rijden. Door de vormgeving is deze echter niet aantrekkelijk als doorgaande route. Bovendien zal hier een éénrichting verkeer worden ingesteld zodat verkeer vanaf het pleintje bij het Hoefijzer wel naar het Sterrepad kan, maar het voor autoverkeer verboden is om vanaf het Sterrepad naar het Hof te rijden. Er zal hiertoe een flankerend verkeersbesluit worden genomen. De toename is echter beperkt en overstijgt niet de capaciteit van de weg. Het Sterrepad is een erftoegangsweg (van een lagere orde). De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit die inrichting. Belangrijke factoren zijn voornamelijk de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Belangrijk daarbij is tevens om wat voor type verkeer het gaat (bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer). Binnen een 30-km/u-zone wordt door het ASVV aangegeven dat voor een erftoegangsweg met verzamelfunctie een richtintensiteit van maximaal 6.000 mvt/etmaal acceptabel is (o.a. ASVV 2004 en RvS d.d. 21 juni 2016 nr. 201605841/1/R2). Voor erftoegangswegen van een lagere orde kan een maximum aantal van 3.000 mvt/etmaal als acceptabel aangemerkt worden.

Zelfs als alle verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd van het Sterrepad gebruik maakt (wat niet aannemelijk is), zullen deze richtlijnen niet worden overschreden. Op basis van het regionale verkeersmodel, maken in 2030 ca. 300 motorvoertuigen per etmaal gebruik van het Sterrepad. Zelfs als alle verkeer vanwege de parkeerplaatsen bij het Hoefijzer (circa 600 verplaatsingen per etmaal) via het Sterrepad zal plaatsvinden, blijft de verkeersintensiteit ruimschoots onder de richtlijnen voor de maximale verkeersintensiteit op deze wegen.

Ook de verkeerstoename door de bouw van 13 appartementen en het feit dat de nieuwe woningen aan de zijde van het Sterrepad worden ontsloten passen daar binnen.

De doorgang van Hof naar Sterrepad is voldoende breed zodat ook als er een vrachtwagen staat te lossen auto's kunnen passeren. Ten slotte kunnen auto's die hier geparkeerd staan ook via het Hof terug rijden. De gemeente verwacht daarom geen stremmingen.

Ad e Inspreker stelt dat het hofje in de bestaande situatie geen parkeerplaats is en niet als parkeerplaats ingericht zou moeten worden. Het hofje is naar mening van inspreker een verkeersvrije zone. Dit is echter niet juist, het hofje is openbaar gebied en vrij toegankelijk voor alle verkeer. Het gebied is in het vigerend bestemmingsplan aangeduid als "Verkeer – Verblijfsgebied". Binnen deze bestemming is parkeren toegestaan. Met andere woorden: ook in de huidige situatie kunnen parkeerplaatsen tegen de achterzijde van de woningen worden aangelegd. Overigens zal een deel van het hofje, met name de bomen en directe omgeving daarvan, bij de ontwikkeling in stand blijven. Mede vanwege dit aspect is ervoor gekozen om het plangebied uit te breiden en hier de functie parkeren uit te sluiten.

Inspreker verwijst ook naar de wijzigingsbevoegdheid voor een parkeerkelder. Dit onderzoek is inmiddels afgerond. In zijn vergadering van mei 2018 heeft de raad naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek besloten om geen ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Voor de motivering daarvoor verwijzen wij naar dit stuk. Bij het ontwerpbestemmingsplan zal daarom de wijzigingsbevoegdheid komen te vervallen.

Ad f Voor wat betreft eventuele geluidshinder door winkelwagentjes en laden en lossen is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen. Vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat zijn bepaalde maatregelen voorwaardelijk verplichtend in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type wieltjes van de winkelkarren, het type bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende laag binnenniveau (piek- en langtijdgemiddeld niveau) voor de woningen. Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan.

Aanpassing

Toelichting

- In paragraaf 2.4.2 wordt verduidelijkt dat het om 30 sociale huurwoningen gaat.
- Paragraaf 4.2 van de toelichting ('Uitzicht en privacy') wordt genuanceerd en verduidelijkt.
- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over het laden en lossen en de bevoorradingsroute.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.
- Het akoestisch onderzoek en de verkeersstudie worden als bijlagen toegevoegd.

Verbeelding en regels

- Het plangebied wordt uitgebreid met een gedeelte van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, waaronder het pleintje. Op een gedeelte van het pleintje wordt de functie parkeren uitgesloten.
- De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde vanwege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de planregels voorwaardelijk verplichtend gesteld.
- De wijzigingsbevoegdheid voor een ondergrondse parkeerkelder wordt geschrapt.

13. *Het centrum en Sterrepad worden overbelast met verkeer en door te weinig parkeerplaatsen. Nu moet men al vaak omrijden, omdat het Sterrepad dicht staat door vrachtwagens.*

Beantwoording

De parkeerbehoefte is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota, die gebaseerd is op de landelijke CROW-normen. Uit deze toetsing blijkt dat er behoefte is aan tenminste 62 extra parkeerplaatsen. Zie par 4.3 toelichting op het bestemmingsplan en bijlage 3 bij het bestemmingsplan. Uit de schetsen voor het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen is bovendien als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. De toename van het aantal parkeerplaatsen is voorzien op Hof Noord.

Voor de nieuwe ontwikkeling is het dan ook niet noodzakelijk om in het Sterrepad extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Hoewel dit vanuit de normstelling niet nodig is hebben wij, naar aanleiding van vragen van bewoners van het Sterrepad in de klankbordgroep, echter wel gekeken naar de mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen in het Sterrepad. Zo is het mogelijk ter hoogte van Beukenhof extra parkeerplaatsen te maken. Daarnaast heeft de gemeente recent de percelen Hof 150 en 152 aangekocht om ook daar ca. 20-30 extra parkeerplaatsen te kunnen maken. Deze locatie ligt op zeer korte afstand van het Sterrepad. De nadere invulling van het openbaar gebied vindt nog plaats.

Inspreker klaagt dat het Sterrepad geblokkeerd wordt door vrachtwagens die de winkels bevoorraden. Opgemerkt wordt dat dit in de bestaande situatie plaatsvindt en geen gevolg is van de nieuwe ontwikkeling. Voor de nieuwe supermarkt is immers voorzien in een laad- en losruimte van de achterzijde van het nieuwe pand.

De verkeerstoename op het Sterrepad is beperkt en overstijgt niet de capaciteit van de weg. Het Sterrepad is een erftoegangsweg (van een lagere orde). De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit die inrichting. Belangrijke factoren zijn voornamelijk de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Belangrijk daarbij is tevens om wat voor type verkeer het gaat (bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer). Binnen een 30-km/u-zone wordt door het ASVV aangegeven dat voor een erftoegangsweg met verzamelfunctie een richtintensiteit van maximaal 6.000 mvt/etmaal acceptabel is (o.a. ASVV 2004 en RvS d.d. 21 juni 2016 nr. 201605841/1/R2). Voor erftoegangswegen van een lagere orde kan een maximum aantal van 3.000 mvt/etmaal als acceptabel aangemerkt worden.

Zelfs als alle verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd van het Sterrepad gebruik maakt (wat niet aannemelijk is), zullen deze richtlijnen niet worden overschreden. Op basis van het regionale verkeersmodel, maken in 2030 ca. 300 motorvoertuigen per etmaal gebruik van het Sterrepad. Zelfs als alle verkeer vanwege de parkeerplaatsen bij het Hoefijzer (circa 600 verplaatsingen per etmaal) via het Sterrepad zal plaatsvinden, blijft de verkeersintensiteit ruimschoots onder de richtlijnen voor de maximale verkeersintensiteit op deze wegen.

Ook de verkeerstoename door de bouw van 13 appartementen en het feit dat de nieuwe woningen aan de zijde van het Sterrepad worden ontsloten passen daar binnen.

Aanpassing

- Toelichting

Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt op enkele onderdelen aangevuld en verduidelijkt.

14. *Overbelasting van verkeer. Nu zijn er al steeds vrachtwagens in de Kerkstraat die overlast veroorzaken.*

Beantwoording

Inspreker klaagt dat vrachtverkeer achteruit de Kerkstraat in moet steken omdat ze nergens door kunnen. Kennelijk doelt inspreker op de mogelijkheid dat het Sterrepad geblokkeerd wordt door vrachtwagens die de winkels bevoorraden. Opgemerkt wordt dat dit in de bestaande situatie plaatsvindt en geen gevolg is van de nieuwe ontwikkeling. Voor de nieuwe supermarkt is immers voorzien in een laad- en losruimte van de achterzijde van het nieuwe pand.

Toelichting

- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt op enkele onderdelen aangevuld en verduidelijkt.

Aanpassing

- 15.a. *Het ontwerp van het complex met de supermarkt heeft geen uitstraling. Er komt veel verkeer op af en na sluitingstijd blijft een kolossaal, niet fraai pand zonder trekkende functies over.*
- b. *De planvorming houdt onvoldoende rekening met internetverkoop en afhaalpunt op de locatie.*
- c. *Bergeijk heeft al 4 supermarkten en dat is voldoende aanbod.*
- d. *Betwijfeld wordt of de supermarkt leidt tot meer bezoekers in het centrum die daar langer blijven.*
- e. *Betwijfeld wordt of het complex zonder uitstraling een verbetering van het dorps-hart is.*
- f. *Er komt geen supermarkt bij maar hij verplaatst, dus de keuzemogelijkheid voor supermarkten neemt niet toe.*
- g. *De toelichting geeft tegenstrijdige verklaringen over het al dan niet vestigen van een supermarkt in een centrum.*
- h. *De goede voornemens voor het centrum worden door het plan geweld aangedaan. Het complex is ook niet authentiek.*
- i. *Het voertuigaanbod in het Sterrepad wordt verdubbeld.*
- j. *De berekeningen van het verkeersaanbod houden geen rekening met de 13 appartementen van de nieuwbouw 'Rietvelden'.*
- k. *De bewoners, bezoekers en bezorgdiensten die via het Sterrepad komen zorgen voor een extra toename van verkeersaanbod daar.*
- l. *Over de verkeersknelpunten is een misrekening en foutieve inschatting gemaakt, waardoor een misleidend beeld ontstaat.*
- m. *Met het afvoeren van verkeersstromen via Sterrepad en Domineestraat komt de aansluiting van de Domineestraat op Meester Pankenstraat en Hof onder druk te staan en de Domineestraat is niet breed genoeg voor de afhandeling van dit verkeer.*
- n. *De verkeersstroom via Sterrepad-Domineestraat-Meester Pankenstraat-Hof is niet meegenomen in de bespreking van doorstroomproblemen. Dat is onterecht.*
- o. *De geluidsoverlast van vrachtwagens die tussen gebouwen komen geeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van bewoners.*
- p. *De ingang van de appartementen aan het Sterrepad zorgt voor parkeeroverlast in die straat.*
- q. *Omdat maar 8 van de 20 extra voertuigen bij 'Rietvelden' op eigen terrein kunnen parkeren, moet daar rekening mee gehouden worden bij de berekeningen volgens de parkeernorm.*
- r. *De gegevens van parkeerplaatsen aan de Domineestraat zijn verouderd en de vraag welke gegevens dan wel actueel zijn.*
- s. *De weglichamen van Sterrepad en Domineestraat zijn niet geschikt voor vrachtwagens die komen lossen. Ook de aansluitingen van Sterrepad op Domineestraat en van Domineestraat op Meester Pankenstraat/Hof is niet berekend op dit transport.*

- t. De locatie voor de toelevering van de supermarkt zal opstoppen en onveilige situaties geven.*
- u. Met geen woord wordt gerept over de impact van het plan op de leefbaarheid van het Sterrepad.*
- v. Met de klankbordgroep wordt niet respectvol omgegaan. Vragen over onderwerpen die beantwoord zijn mogen niet meer aan de orde komen. Verzoek is welke ondernemers ontwikkelingen in het centrum willen.*

Beantwoording

Ad a Uiteraard heeft inspreker recht op zijn opvatting dat het ontwerp geen uitstraling heeft en niet passend is in een Kempisch dorp. Op dit punt is relevant dat het ontwerp moet voldoen aan redelijke eisen van welstand. Daaraan is het plan getoetst. Uit het advies van 3 oktober 2018 blijkt dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Ad b In de Ruimtelijk Functionele Effectanalyse is een inschatting gegeven van mogelijke ontwikkelingen in online-aankopen. Het is waarschijnlijk dat het online boodschappen doen de komende jaren nog verder zal toenemen, maar gezien de grote supermarktdichtheid in Nederland en het feit dat er niet of nauwelijks winst gemaakt wordt, is het niet te verwachten dat het marktaandeel op afzienbare termijn heel groot wordt. De fysieke winkel en met name de supermarkt zal daarom veruit het belangrijkste aankooppunt voor de aanschaf van dagelijks benodigde artikelen blijven. Het overgrote deel van het supermarktbezoek wordt momenteel per auto gedaan vanwege het aantal en/of de omvang van de aan te schaffen artikelen en/of omdat men een grotere afstand moet afleggen (bezoekers van buiten Bergeijk). Een afhaalpunt zal nauwelijks effect hebben op de verkeerstromen omdat het afhalen veelal gecombineerd wordt met supermarktbezoek (en dat ging ook al voornamelijk per auto) of omdat men de supermarkt zonder afhaalpunt ook al per auto zou bezoeken. Het zijn met name de dicht bij de supermarkt wonende mensen die per fiets of lopend komen. Vanwege die nabijheid is online bestellen en afhalen vaak minder interessant.

Ad c Er is geen sprake van het toevoegen van een nieuwe supermarkt, maar van een verplaatsing. Dat het supermarktaanbod in Bergeijk fors groter is dan in vergelijkbare plaatsen wordt verklaard door de gemeentelijk verzorgende functie van dat aanbod. Daarnaast vormt ook het toeristisch-recreatieve bezoek en het bezoek vanuit België een belangrijke verklarende rol. Er zijn verder ook geen aanwijzingen dat de omvang van het aanbod resulteert in slecht functioneren van dat aanbod.

Ad d Inspreker betwijfelt of supermarkt wel leidt tot combinatiebezoeken. Diverse onderzoeken laten echter zien dat dit wel degelijk het geval is. (bijv. DTNP, Passantenonderzoek trekkersrol supermarkten onder 3.000 respondenten in 20 dorps- en wijkcentra, november 2016).

Ad e Inspreker betwijfelt of een supermarkt met weinig uitstraling bijdraagt aan de verblijfskwaliteit van het dorpshart. Hiervoor verwijzen we naar het antwoord onder a. Aanvullend willen we er op wijzen dat het achterliggend maatschappelijk belang achter deze ontwikkeling is dat het voorzieningenniveau van de gemeente op peil blijft met een aantrekkelijk centrum. Gelet op de afnemende behoefte aan winkelmeters is het zaak deze zoveel mogelijk te concentreren in het kernwinkelgebied. Met name een supermarkt heeft een grote aantrekkende werking, waarvan ook de omliggende winkels door combinatiebezoeken profijt hebben.

Ad f. Inspreker stelt dat de keuzemogelijkheden niet toenemen omdat er geen supermarkt bij komt. De keuzemogelijkheden nemen wel toe omdat in een grotere supermarkt ook ruimte is voor een groter assortiment. Dit wordt in de onderzoeksrapportage (bijlage 1 bij de toelichting) en in paragraaf 2.1.3 (ladder voor duurzame verstedelijking) verduidelijkt.

Ad g. Inderdaad zijn er supermarkten die de voorkeur geven aan vestiging aan de rand van of buiten het centrum. Vanuit het gemeentelijk beleid, zoals dat ook op de pagina waar inspreker naar verwijst is uitgelegd, streeft ernaar om detailhandel, en dus ook supermarkten, in het centrum te concentreren. Vanwege combinatiebezoeken heeft een supermarkt een positief effect op direct omliggende winkels.

Ad h. Voor de beantwoording van deze vraag verwijzen wij naar het gestelde onder a en e.

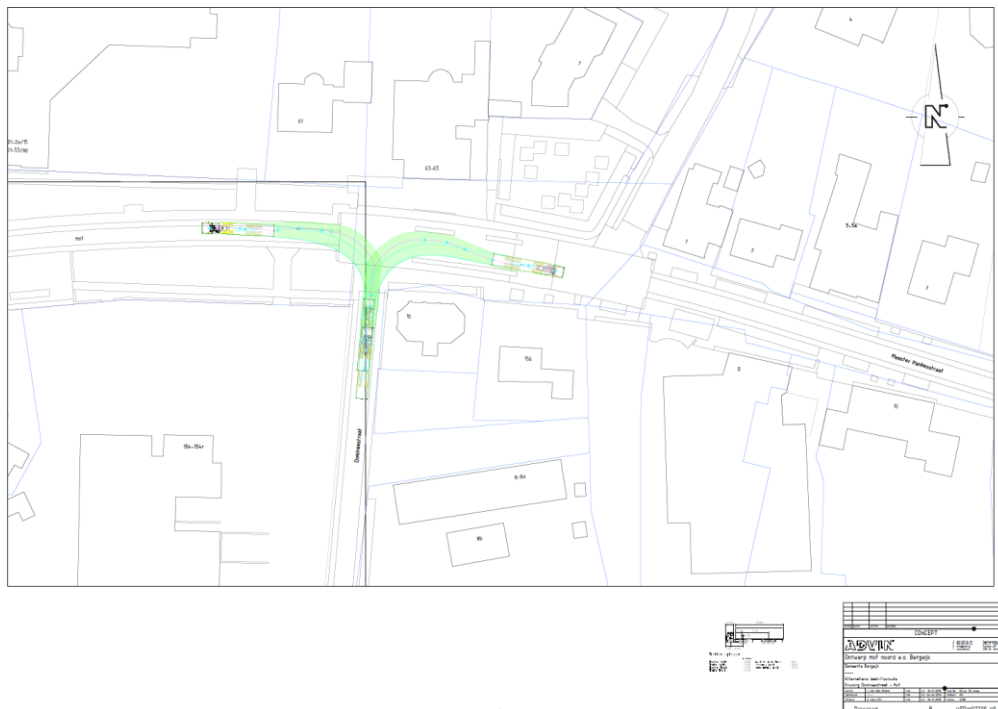
Ad i, j, k Inspreker doet een aantal aannames over de toename van het verkeer in het Sterrepad en geeft aan dat het Sterrepad en Domineestraat niet geschikt is voor deze hoeveelheid verkeer. Inderdaad zal het verkeer op het Sterrepad toenemen en kan dit door inspreker als onwenselijk worden ervaren. Dat wil echter niet zeggen dat die weg daar niet geschikt voor is. Het Sterrepad is een erftoegangsweg (van een lagere orde). De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit die inrichting. Belangrijke factoren zijn voornamelijk de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen. Belangrijk daarbij is tevens om wat voor type verkeer het gaat (bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer). Binnen een 30-km/u-zone wordt door het ASVV aangegeven dat voor een erftoegangsweg met verzamel functie een richtintensiteit van maximaal 6.000 mvt/etmaal acceptabel is (o.a. ASVV 2004 en RvS d.d. 21 juni 2016 nr 201605841/1/R2). Voor erftoegangswegen van een lagere orde kan een maximum aantal van 3.000 mvt/etmaal als acceptabel aangemerkt worden.

Zelfs als alle verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd van het Sterrepad gebruik maakt (wat niet aannemelijk is), zullen deze richtlijnen niet worden overschreden. Op basis van het regionale verkeersmodel, maken in 2030 ca. 300 motorvoertuigen per etmaal gebruik van het Sterrepad. Zelfs als alle verkeer vanwege de parkeerplaatsen bij het Hoefijzer (circa 300 verplaatsingen per etmaal, omdat sprake is van eenrichtingsverkeer) via het Sterrepad zal plaatsvinden, blijft de verkeersintensiteit ruimschoots onder de richtlijnen voor de maximale verkeersintensiteit op deze wegen.

Ook de verkeerstoename door de bouw van 13 appartementen en het feit dat de nieuwe woningen aan de zijde van het Sterrepad worden ontsloten passen daar binnen.

Ad l, m en n: Inspreker stelt dat niet de kruispunten Hof Eerselsedijk en Eerselsedijk – van Beverwijkstraat de grootste knelpunten opleveren, maar het kruispunt Mr. Pankenstrat – Domineestraat. Hier is naar zijn mening onvoldoende onderzoek naar gedaan. De ontwikkeling creëert inderdaad een mogelijkheid om van het Hof naar het Sterrepad te rijden. Door de vormgeving is deze echter niet aantrekkelijk als doorgaande route. Bovendien zal hier een éénrichting verkeer worden ingesteld zodat verkeer vanaf het pleintje bij het Hoefijzer wel naar het Sterrepad kan, maar het voor autoverkeer verboden is om vanaf het Sterrepad naar het Hof te rijden. (verkeersbesluit eenrichtingverkeer Hof-Sterrepad). De verkeerstoename zal daardoor niet zo groot zijn als inspreker voorspiegelt. Verder is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijke routes voor het vrachtverkeer naar de nieuwe supermarkt. Uit dit onderzoek blijkt dat de route Hof – Sterrepad - Domineestraat de meest optimale route is. Overigens gaat het slechts om vier vrachtwagens per dag. Daarnaast wordt het gedeelte tussen de gebouwen van de Albert Heijn en de Hema eenrichtingsverkeer. Hiervoor wordt een separaat verkeersbesluit genomen.

Naar aanleiding van de inspraakreactie is ook de situatie op de kruising Domineestraat – Mr. Pankenstraat in beeld gebracht. Uit de rijcurves blijkt dat deze kruising voldoende ruim is voor vrachtverkeer, zie onderstaande afbeelding.



Ad o: Voor wat betreft eventuele geluidshinder door (onder andere) laden en lossen is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan een onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder vanwege de vestigingsmogelijkheid van de functie supermarkt en de hiermee samenhangende geluidsbronnen. Vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat zijn bepaalde maatregelen voorwaardelijk verplichtend in het bestemmingsplan opgenomen. Het gaat hierbij om het type wieltjes van de winkelkarren, het type bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende laag binnenniveau (piek- en langtijdgemiddeld niveau) voor de woningen. Daarnaast zal een nieuw te vestigen supermarkt moeten voldoen aan de Wet milieubeheer en hiertoe is een melding gedaan.

Ad p, q en r: Inspreker stelt dat de parkeerdruk op het Sterrepad hoger wordt omdat de entree van de woningen aan het Sterrepad is gesitueerd. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de extra parkeerbehoefte als gevolg van de extra woningen die worden toegevoegd. Deze plaatsen zijn vooral op 't Hof en bij het "Hoefijzer" gesitueerd. Deze plaatsen liggen op loopafstand van de entree van de woningen aan het Sterrepad. Hoewel dit vanuit de normstelling niet nodig is hebben wij, naar aanleiding van vragen van bewoners van het Sterrepad in de klankbordgroep, gekeken naar de mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen in het Sterrepad. Zo is het mogelijk ter hoogte van Beukenhof extra parkeerplaatsen te maken. Daarnaast heeft de gemeente recent de percelen Hof 150 en 152 aangekocht om ook daar ca. 20-30 extra parkeerplaatsen te kunnen maken. Deze locatie ligt op zeer korte afstand van het Sterrepad. De nadere invulling van het openbaar gebied vindt nog plaats. In dat verband zal worden afgewogen of er al dan niet parkeerplaatsen achter Beukenhof worden aangelegd.

Bij de beoordeling van een nieuwe ontwikkeling moet conform de parkeernota worden uitgegaan van de effecten van de nieuwe ontwikkeling. Met andere woorden, de bestaande situatie, waaronder ook de vergunde situatie voor 13 appartementen aan het Sterrepad, speelt geen rol bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Overigens biedt dit plan, zoals inspreker ook aangeeft, mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein. Wij delen de mening van inspreker dat deze parkeerplaatsen niet gebruikt zullen worden, niet. In het door Iv-Infra uitgevoerde onderzoek zijn de parkeermogelijkheden aangegeven. Dit betreft niet alleen aangeduide parkeerplaatsen, maar ook de mogelijkheid om aan de straat te parkeren. Ook na aanleg van het trottoir aan de Domineestraat bestaat die mogelijkheid.

Ad s, t: Voor wat betreft de toename van verkeer verwijzen we naar het antwoord sub i, j, k. In beginsel zijn de wegen Sterrepad en Domineestraat geschikt voor de verwachte hoeveelheid verkeer. De inrichting van het openbaar gebied, waaronder Sterrepad, is nog onderwerp van nader onderzoek. Overigens verwachten we niet, zoals inspreker veronderstelt, dat alle vrachtverkeer dat op het Hof moet laden of lossen deze route gebruikt. Een deel zal de huidige routes blijven gebruiken.

Zoals hierboven aangegeven is de doorgang van Hof naar Sterrepad zo vormgegeven dat deze niet aantrekkelijk is als doorgaande route. De route biedt echter wel voldoende breedte (in totaal 7,4 m) zodat het verkeer een geparkeerde vrachtwagen kan passeren. Het ruimtebeslag van de vrachtwagen bedraagt bij het laden en lossen ongeveer 3,45 meter (bestaande uit de breedte van de vrachtwagen en maximale uitstapruimte). Voor het passeren van een personenauto resteert derhalve ongeveer 2,65 meter. Dit is exclusief het voetpad. Fysiek gezien is de resterende ruimte (exclusief voetpad) voldoende. De doorgang zal gevoelsmatig smal zijn. Bij het passeren zullen sommige automobilisten geneigd zijn om deels over het voetpad te rijden. Als een vrachtwagen op de laad- en losplaats staat kan ook een vrachtwagen passeren, maar dan zal het voetpad (deels) overrijdbaar moeten zijn. De verkeersstudie, die als bijlage bij de toelichting is opgenomen, is op dit onderdeel aangevuld. De gemeente acht deze incidenteel optredende situatie aanvaardbaar. Ten slotte kunnen auto's die hier geparkeerd staan ook via het Hof terug rijden. De gemeente verwacht daarom geen stremmingen.



Ad u: Zoals uit het bovenstaande blijkt is bij de totstandkoming van het plan wel degelijk gekeken naar de gevolgen van de ontwikkeling voor het Sterrepad. Uit deze onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling voor de woningen aan het Sterrepad niet leidt tot een onacceptabel woon- en leefklimaat.

Ad v: Naar mening van de gemeente is serieus en respectvol met de klankbordgroep omgegaan. Zoals uit de verslagen blijkt zijn er veel vragen en vervolgvragen gesteld. Elke vraag is serieus onderzocht en beantwoord. We betreuren het dat inspreker de klankbordgroep

toch als niet respectvol heeft ervaren. Wellicht heeft dit te maken met verwachtingen. Getracht is duidelijk te maken dat het doel van de klankbordgroep niet is om een afweging te maken of er wel of geen supermarkt moet komen. Uitgangspunt voor de klankbordgroep is te kijken hoe deze het best in zijn omgeving kan worden ingepast. Dit laat uiteraard onverlet de mogelijkheid van deelnemers aan de klankbordgroep om gebruik te maken van de rechtsmiddelen die tegen het bestemmingsplan open staan.

Aanpassing

Toelichting

- Bijlage 1 en paragraaf 2.1.3 (ladder voor duurzame verstedelijking) worden verduidelijkt.
- Paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) wordt aangevuld met een passage over het laden en lossen en de bevoorradingsroute, de verkeersintensiteiten alsmede het ruimtebeslag voor het laden en lossen.
- In paragraaf 4.6 wordt het verrichte akoestisch onderzoek verwerkt.
- Het akoestisch onderzoek en de verkeersstudie worden als bijlagen toegevoegd.

Verbeelding en regels

- Het plangebied wordt uitgebreid met een gedeelte van de doorgang tussen Hof en Sterrepad, waaronder het pleintje. Op een gedeelte van het pleintje wordt de functie parkeren uitgesloten.
- De vanuit het akoestisch onderzoek benodigde akoestische maatregelen met betrekking tot het type wielen van de winkelkarren, de bestrating op de laad- en losplaats en het realiseren van een voldoende lage binnenwaarde vanwege langtijdgemiddelde en piekniveau's bij de woningen, worden in de planregels voorwaardelijk verplichtend gesteld.

3 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan ‘Hof-Noord te Bergeijk’ is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar:

- De Provincie Noord-Brabant;
- Waterschap De Dommel;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Gasunie;
- Veiligheidsregio Brabant Zuidoost.

De volgende instanties hebben schriftelijk een reactie gegeven:

- 1 Gasunie;
- 2 Provincie Noord-Brabant;
- 3 Waterschap De Dommel;
- 4 Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost.

Hierna zijn de vooroverlegreacties weergegeven en beantwoord. Er is aangegeven hoe de reacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan ‘Hof-Noord te Bergeijk’.

- 1 Gasunie Transport Services**, Postbus 181 9700 AD Groningen
De Gasunie heeft het voorontwerpplan getoetst aan het externe veiligheidsbeleid. Conclusie daarvan is, dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtstbijzijnde aardgastransportleiding valt. Daardoor heeft die leiding geen invloed op de verdere planontwikkeling.
- 2 Provincie Noord-Brabant**, Postbus 90151 5200 MC ‘s-Hertogenbosch
De provincie heeft gekeken hoe het voorontwerp zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijke beleid van belang zijn. Dat geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen over het voorontwerpbestemmingsplan.
- 3 Waterschap De Dommel**, Postbus 10.001 5280 DA Boxtel
Het plan gaat op een goede manier om met de waterhuishoudkundige belangen. Het plangebied is nu al grotendeels verhard. In de toekomst neemt de verharding met maximaal 110 m2 toe. Er komt nog een daktuin en groen en halfverharding in de openbare ruimte is nog niet meegerekend. Ook wordt een gescheiden riool systeem aangelegd.
- 4 Veiligheidsregio Brabant Zuidoost**, Postbus 242 5600 AE Eindhoven
De ontwikkeling zorgt er voor, dat de bereikbaarheid van de bluswatervoorziening beter wordt. De huidige brandkranen in het gebied zijn voldoende.

Aanpassingen

De vooroverlegreacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

4. Ambtshalve aanpassingen:

Ambtshalve zijn, naast diverse tekstuele aanpassingen/correcties, een aantal aanpassingen doorgevoerd:

Verbeelding

- Aanpassingen van de maximale goot- en bouwhoogten op basis van het aangepaste bouwplanontwerp

Regels

- Bouwregels voor condensoren als ondergeschikte bouwdeel zijn verduidelijkt (artikel 2.2)
- De regeling voor bijbehorende bouwwerken op het dak van de supermarkt is verduidelijkt (artikel 3.2.2)
- Wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een ondergrondse parkeerkelder is geschrapt

Toelichting

- Actualisatie van enkele omgevingsonderzoeken (bezonning, verkeer, ladder voor duurzame verstedelijking) en verwerken van nadere onderzoeken (flora en fauna, selectiebesluit archeologie, akoestiek).
- Aanpassingen vanwege aangepast bouwplanontwerp.