

NOTA ZIENSWIJZE BESTEMMINGSPLAN “DENNENOORD II, HAPERT”

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan “Dennenoord II, Hapert” heeft van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 2 zienswijzen ingediend en er is duidelijk geworden dat het plan op onderdelen nog (ambtshalve) gewijzigd moet worden.

Hieronder worden de hoofdpunten van de ingediende zienswijzen weergegeven, beoordeeld en van een standpunt voorzien. De raad heeft de integrale teksten van de ingediende zienswijzen ontvangen. Alle benoemde zienswijzen zijn tijdig ingekomen en worden in de afweging over het ontwerpbestemmingsplan betrokken.

In deze nota worden alle voorgenomen wijzigingen ten opzichte van het ontwerpplan benoemd. Daarna worden deze aanpassingen verwerkt en wordt de nota namens de raad ondertekend.

A. Ambtshalve wijzigingen

Tijdens de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag, is naar voren gekomen dat er inhoudelijk onjuiste informatie in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Ambtshalve wordt voorgesteld dat er een aanpassing nodig is.

1) Calamiteitenroute

Op pagina 65 van de toelichting is een passage onder de kop ‘calamiteitenroute en bluswatervoorzieningen’ opgenomen. In het kader van de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid wordt toegelicht dat het plangebied via meer dan één route bereikbaar moet zijn. Daarmee wordt bedoeld dat er een alternatief moet zijn voor de enige toegangsweg aan de noordzijde van het plangebied van Dennenoord I en II. Als alternatief wordt een calamiteitenroute aangehaald die reeds aanwezig is aan de zuidzijde van het plangebied. Dit is onjuist in de toelichting opgenomen. Het bestaande pad aan de zuidzijde en daarnaast het voetpad aan de westzijde van plangebied Dennenoord I zijn te classificeren als vluchtroutes. Te voet kan men zich hierdoor in veiligheid brengen. Het zijn geen toegankelijke routes voor hulpdiensten.

Het classificeren van de route aan de zuidzijde van het plangebied als calamiteitenroute zoals bedoeld in de beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen betekent dat er ingrijpende aanpassing gedaan moeten worden aan de inrichting van het openbaar gebied. Een dergelijk voorziening komt ten goede aan de veiligheid van de woonwijk. Echter het bepalen van de wenselijkheid van dergelijke maatregelen ten behoeve van die veiligheid is een gemeentelijke beleidsvrijheid. Om de wijk van Dennenoord I en II in perspectief te plaatsen, stelt de gemeente vaker plannen vast waarbij ook sprake is van één toegangsweg in combinatie met vluchtmogelijkheden. Er is geen aanleiding om van die lijn af te wijken en dat maakt dat de passage in de toelichting van het bestemmingsplan moet worden aangepast.

2) Bijlage 7 vastgestelde beschikking hoger grenswaarden Wet Geluidhinder

Bijlage 7 van de toelichting bestaat uit de ontwerpbeschikking voor een grenswaarden krachtens artikel 83 van de Wet geluidhinder. Deze beschikking is vastgesteld (onder mandaat) en daarom dient de ondertekende versie te worden toegevoegd bij het vastgestelde plan. De vastgestelde beschikking hoger grenswaarden Wet Geluidhinder is als bijlage 1 bij deze Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen toegevoegd (24.19026).

3) Beeldkwaliteitsplan

De bijlage is geactualiseerd. Er bleek nog sprake te zijn van een verouderde versie van kaart met uitgangspunten. Daarin in het onder punt 1 beschreven onderdeel ten aanzien van de vluchtroute verwerkt.

1. Toelichting

- Op bladzijde 11, wijzigt tweemaal het woord calamiteitenontsluiting naar vluchtroute.
- Op bladzijde 65, wijzigt de gehele paragraaf:

Calamiteitenroute en bluswatervoorzieningen In het kader van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid is het van belang dat het woongebied via meer dan 1 route bereikt kan worden voor hulpdiensten. De primaire route loopt via de parallelweg De Wijer en het Wijereind (de entree tot het woongebied). Dit betreft een ontsluiting vanuit het noorden.

In een alternatieve route wordt voorzien middels het pad, dat in de huidige situatie reeds als calamiteitenroute voor het woongebied Dennenoord I fungeert. Deze calamiteitenroute is aangegeven op navolgend kaartje en loopt via de Hoeven en de Burgemeester Gremstraat. Via een pad komt de route uit aan de zuidkant van

woongebied Dennenoord I op de straat Dennenoord. Er zijn geen doodlopende straten in het nieuwe woongebied Dennenoord II. Via de twee woonstraatcircuits in het woongebied is keren makkelijk en zijn er diverse aanrijmogelijkheden.

De Hoeven en de Burgemeester Gremstraat zijn verhard. Het gedeelte van de calamiteitenroute dat door de noordelijke groenzone van het Kempisch Bedrijvenpark loopt (tussen de Burgemeester Gremstraat en Dennenoord) is reeds aangewezen als calamiteitenroute voor Dennenoord I, dus naar alle waarschijnlijkheid gedimensioneerd en uitgerust voor het functioneren als calamiteitenroute. Om dit te kunnen moet de calamiteitenroute voldoen aan de voorwaarden, zoals omschreven in de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening van de Brabantse Veiligheidsregio's:

- De weg is geschikt voor voertuigen met een asbelasting van ten minste 10 ton
- De weg is geschikt voor voertuigen met een totaal gewicht van ten minste 30 ton
- De minimale doorgangshoogte bedraagt 4,2 meter;
- De minimale doorgangsbreedte bedraagt 3,5 meter
- De minimale breedte van de verharding;
- bedraagt 3 meter (rechte weg)
- De minimale buitenbochtstraal bedraagt 10 meter
- De maximale binnenbochtstraal bedraagt ten minste 4,5 meter minder dan de buitenbochtstraal.



Verandert naar:

Idealiter is een plangebied in het kader van calamiteitenroutes en bluswatervoorzieningen ontsloten door meer dan een toegangsweg. De primaire route loopt via de parallelweg De Wijer en het Wijereind (de entree tot het woongebied). Dit betreft een ontsluiting vanuit het noorden.

Op dit moment zijn er twee vluchtmogelijkheden aanwezig aan de west en zuidzijde van plan Dennenoord I. Deze worden in het bestemmingsplan Dennenoord I en de daarop volgende herziening aangehaald als calamiteitenroute. Geconstateerd dient te worden dat de route niet voldoet aan de beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening van de Brabantse Veiligheidsregio's en daarmee is er formeel geen sprake van een calamiteitenroute. In de praktijk kan in een uiterste calamiteitsituatie wel door hulpdiensten gebruik gemaakt worden van het pad.



- Bijlage 7 *Ontwerpbeschikking hogere grenswaarden* wordt vervangen door "*Bijlage 7 beschikking hogere grenswaarden*" zoals toegevoegd als bijlage 1 bij deze nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (24.19026).
- *Bijlage 15 Beeldkwaliteitplan, Keeris Architecten i.s.m. UrbiTom, november 2023* wordt vervangen door het *Beeldkwaliteitplan, Keeris Architecten i.s.m. UrbiTom, juni 2024* zoals is toegevoegd als bijlage 2 van deze nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (24.17999).

B. Beoordeling zienswijzen

Lijst met zienswijzen

Zienswijze 1:

Zienswijze 2:

Zienswijze 1: [REDACTED]

Datum zienswijze: 15 januari 2024, kenmerk is n.v.t.

Ontvangen: 15 januari 2024, registratienummer 24.00210.

Kernpunt van de ingediende zienswijze

1. Parkeren en veiligheid

Volgens paragraaf 3.2.1 van het ontwerpplan worden in totaal 123 woningen gerealiseerd, waaronder 81 appartementen. Dit op een perceel dat nauwelijks groter is dan het perceel van "Dennenoord I" waar in totaal 50 woningen zijn gebouwd. Het ontwerpplan, zoals dat nu voorligt, vormt dus een kleine verdrievoudiging ten opzichte van de wijk "Dennenoord I". Dit zal onherroepelijk leiden tot een fors groter aantal verkeersbewegingen in- en rondom de bestaande wijk en dus ook grote invloed hebben op bijvoorbeeld parkeren en de veiligheid.

2. Woningbouwbehoefte

Waarom kiest de gemeente Bladel voor een groot aantal appartementen op deze locatie aan de rand van het dorp, terwijl die locatie slechts via één enkele toegangsweg toegankelijk is? In de ontwerpplannen in 2021 was nog sprake van (maximaal) 54 appartementen. Is er door de gemeente Bladel onderzoek gedaan naar de behoefte van dit type woningen binnen de gemeente Bladel en vormt de huidige voorgenomen verdeling van het type woningen een representatieve afspiegeling van die behoefte?

3. Verkeersonderzoek

In paragraaf 3.2.2 van het ontwerpplan wordt verwezen naar de verkeerskundige studie van Accent Adviseurs die als Bijlage 13 is bijgevoegd. In die rapportage wordt geen antwoord gegeven op de kennelijke aanleiding voor dit rapport. Die luidt: *"De gemeente Bladel vermoedt dat tijdens spitsperiodes een rij auto's voor de verkeerslichten staat en hiermee de toegang tot het nieuwe uitbreidingsgebied blokkeert. Hiermee kan een terugslag van het verkeer richting de N284 ontstaan"*.

In het rapport wordt weliswaar een inschatting gegeven van het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal, maar niet van de verkeersbelasting "tijdens spitsperiodes". De rapportage is bovendien enkel gebaseerd op fictieve verkeersgegevens uit het verleden, terwijl de werkelijke verkeersintensiteit ter plaatse in het geheel niet is gemeten. Dat had wel voor de hand gelegen. Het is algemeen bekend dat de N284 tussen Reusel, Bladel en Hapert in toenemende mate dagelijks te maken heeft met verkeersopstoppen en dat bij de aansluiting van de Wijer op de N284 het door filevorming daarom lastig kan zijn om vanaf de parallelweg op de hoofdweg te komen. Een nader onderzoek van de gevolgen voor het verkeer lijkt naar mijn mening op zijn plaats.

4. Parkeren

In paragraaf 3.2.3 van het ontwerpplan wordt verwezen naar een rapportage van 7 oktober 2022 door Exante aan de gemeente Bladel. Dit rapport ontbreekt bij het ontwerpplan. In het ontwerpplan staat slechts een gedeelte van de conclusie uit dit rapport. De onderliggende onderbouwing ontbreekt. Wat staat daarin? Zo lijkt ook hier geen rekening gehouden met de feitelijke situatie in "Dennenoord I". Daar is namelijk ook nu regelmatig sprake van "straatparkeren", zodat niet ondenkbaar is dat die auto's in de nieuwe situatie gebruikmaken van de parkeerplaatsen die in de berekeningen nu bestemd zouden zijn voor bewoners en bezoekers van "Dennenoord II". In dat geval zal het aantal parkeerplaatsen dus niet toereikend zijn, met alle veiligheidsrisico van dien voor de (jonge) kinderen in de wijk.

5. Uitgang parkeergarage

Waarom komt de in/uitgang van de parkeergarage uit in de woonwijk en niet aan de kant van de Provincialeweg? In de huidige opzet dienen alle voertuigen langs de bestaande speeltuin rijden -die nog in de tekeningen ontbreekt- wat extra veiligheidsrisico's oplevert.

6. Ontbreken trottoir

In paragraaf 3.2.3 van het ontwerpplan wordt al rekening gehouden met "straatparkeren" ter hoogte van de 5 vrijstaande woningen aan het Wijereind. Waarom wordt op die plek geen trottoir aangelegd?

7. Huisvesting doelgroepen

In paragraaf 4.3.2 van het ontwerpplan staat een groot aantal woningen dat zal worden bestemd voor de sociale sector. Dit percentage ligt fors boven het aantal woningen dat de gemeente Bladel in de eigen woonvisie beoogde. Wat is hiervoor de reden? Worden hierdoor woningzoekenden, die niet binnen deze doelgroep vallen, niet benadeeld ten opzichte van woningzoekenden binnen deze doelgroep?

8. Waterschap en veiligheidsregio

In paragraaf 6.2.2 van het ontwerpplan staat dat door het Waterschap en de Veiligheidsregio Brabant Zuidoost opmerkingen zijn gemaakt. Deze opmerkingen zijn nu niet zichtbaar. Welke opmerkingen zijn door het Waterschap en de Veiligheidsregio Brabant Zuidoost gemaakt?

Beoordeling zienswijze

De ontvangen zienswijze is binnen de termijn ingediend en is daarmee ontvankelijk.

1. Parkeren en veiligheid

Dat er sprake gaat zijn van een toename in het aantal verkeersbewegingen in en- rondom de bestaande wijk Dennenoord II is evident een gevolg van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Het plan Dennenoord II bevat voldoende parkeerplaatsen om te voorzien in de normatieve parkeerverplichting gekoppeld aan de woningbouw. Daarbij worden geen parkeerplaatsen geprojecteerd op de rijbaan van de woonstraten, maar naast de rijbaan in de vorm van haaks- of langsparkeren. Dat dit in praktische zin wel is ontstaan in de bestaande situatie van Dennenoord I wordt niet meegenomen bij de onderbouwing van de plan Dennenoord II. Het is immers niet zo dat het plan Dennenoord II een eventuele parkeerbehoefte uit een ander plan dient op te vangen. Los daarvan is voor de parkeerbehoefte als gevolg van plan Dennenoord I in dat plangebied een oplossing geboden door parkeervoorzieningen in de vorm van langsparkeren (evenwijdig aan de weg parkeren) en een parkeerterrein.

2. Woningbouwbehoefte

De gemeenteraad van Bladel heeft met een besluit op 22 december 2022 bepaald dat gestapelde bouw (meerdere bouwlagen) acceptabel is om zodoende de gestelde aanvullende ambitie voor woningbouwaantallen richting 2040 te kunnen realiseren. Er is namelijk besloten om te streven naar 2900 nieuwe woningen tot 2040 als gevolg van de ontwikkeling van de Brainport regio.

Stedenbouwkundig zorgen de appartementengebouwen voor een overgang tussen de schaal van bedrijfsbebouwing van het Bedrijventerrein Hapert/ Kempisch Bedrijvenpark/ de Flex Campus en de kleinschalige dorpsbebouwing. Daarnaast zorgen de appartementengebouwen voor afscherming/afstand tot het verkeersgeluid van de N284 voor de grondgebonden woningen in Dennenoord II.

De locaties Dennenoord I en II zijn vanwege de ligging en historische ontwikkeling slechts met één toegangsweg toegankelijk. De gemeente ziet dat niet als een probleem, daar dit wel vaker voorkomt bij nieuwe woningbouwontwikkelingen. Daarbij is in aanmerking genomen dat er twee vluchtmogelijkheden zijn vanuit het plangebied en de gemeente van oordeel is dat daarmee de wijk voldoende veilig is.

3. Verkeersonderzoek

In tegenstelling tot wat in de zienswijze staat, is er wel degelijk een conclusie in het, door Accent Adviseurs opgestelde, rapport aangaande de terugslag van het verkeer richting de N284. De aansluiting op De Wijer kan de extra verkeersgeneratie van Dennenoord 2 afwikkelen en leidt niet tot grote problemen voor de verkeersveiligheid.

Om de risico's voor verkeersveiligheid en doorstroming te beperken adviseren we om enkele maatregelen te treffen. Deze maatregelen zijn in paragraaf 4.1 van het hiervoor genoemde rapport uitgewerkt:

- *Het inrichten van de erftoegangsweg De Wijer conform de richtlijnen van het CROW volstaat. Passend binnen de inrichting van de omgeving (Wijereind) met een straatprofiel van circa zes meter breed.*
- *We adviseren een verkeersplateau om een verlaging van de naderingssnelheid voor het kruispunt van De Wijer en het Wijereind af te dwingen. In overleg met de omgeving moet besloten worden of dit een passende maatregel is. Houdt bij deze maatregel rekening met de aansluiting van het fietspad aan de N284.*
- *Om de doorstroming op het kruispunt van de erftoegangsweg met het gebiedsontsluitende deel van De Wijer te waarborgen, adviseren we om het kruisingsvlak te voorzien van een kruis. Zodat het wachtende verkeer geattendeerd wordt op in – en uitrijdend verkeer van de erftoegangsweg. Zo voorkomen we wachtrijen die eventueel terugslag kunnen hebben op de N284."*

De gemeente neemt de geadviseerde maatregelen serieus en neemt deze mee naar de ontwerp-opgave van in het kader van de reconstructie van de N284. Het dient benoemd te worden dat

het gaat om geadviseerde maatregelen en geen wettelijk vereiste maatregelen.

4. Parkeren

Het betreft geen onderzoeksrapport maar een beoordelingsnotitie van het adviesbureau Exante. Belangrijk is dat de haalbaarheid van de parkeeropgave duidelijk in de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangetoond. In de het ontwerp bestemmingsplan is abusievelijk het verkeerde aantal parkeerplaatsen opgenomen dat gerealiseerd gaat worden in het plan. Aangegeven wordt in 3.2.3. dat er plaats is voor 185 parkeerplaatsen. Dit aantal dient te worden bijgesteld op basis van de verkavelingstekening naar 181. Daarmee wordt overigens nog wel ruimschoots aan de vereiste parkeervraag van 177 parkeerplaatsen voldaan. Dit betekent wel dat de toelichting van het bestemmingsplan hier op aangepast gaat worden.

Om aan de normatieve parkeerverplichting te voldoen is geen sprake van het meenemen van parkeerplaatsen geprojecteerd op de rijbaan van de woonstraten. Enkel worden parkeerplaatsen meegenomen naast de rijbaan in de vorm van haaks- of langsparkeren. Dat straatparkeren in praktische zin wel is ontstaan in de bestaande situatie van Dennenoord I wordt niet meegenomen bij de onderbouwing van de plan Dennenoord II. Voor de parkeerbehoefte als gevolg van plan Dennenoord I is in dat plangebied een oplossing geboden door parkeervoorzieningen in de vorm van langsparkeren en een parkeerhaven. Ook daar gaat het bestemmingsplan Dennenoord II niet verder op in.

5. Uitgang parkeergarage

De beoogde appartementengebouwen zijn zo gesitueerd dat zij aan alle zijden een optimale stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing hebben. Omdat de nieuwe wijk vanaf de N284 door veel meer mensen ervaren wordt (bewoners/bezoekers van Hapert, maar ook doorgaand verkeer van/naar Bladel/Reusel/België) dan aan de zuidzijde (alleen bewoners/bezoekers van Dennenoord II) is een goede inpassing aan de zijde van de N284 het belangrijkste. De toegang van de parkeergarage is hier minder wenselijk, dan aan de zijde die door veel minder mensen ervaren wordt. Niet alleen vanuit landschappelijk oogpunt, maar ook om zoveel mogelijk afstand tussen de N284 en het wonen te creëren is een landschappelijke strook langs de N 284 zeer wenselijk. Vervolgens is deze landschappelijke strook weer nodig om de, vanuit het waterbeleid verplichte, waterbergingsopgave te realiseren. Dit is niet, of alleen met complexe technische oplossingen, te realiseren, wat afbreuk zou doen aan het groen rond de appartementengebouwen.

6. Ontbreken trottoir

We worden vaak geconfronteerd met weinig openbare ruimte in woningbouwprojecten. Dus wordt er kritisch gekeken of een trottoir echt noodzakelijk is. Het is in rustige straten best te accepteren dat er over de rijbaan gelopen wordt. Zo houden we in plannen ruimte over voor meer groen.

Bij rijen woningen wordt dan groen dan wel heel vaak onderbroken voor een pad naar de voordeur dus dan is een trottoir soms weer een betere keuze (dat kun je in Dennenoord fase 1 terugzien).

In plan Dennenoord II zien we dat ook terug: voor de rijtjeshuizen ligt een trottoir. In Dennenoord II hebben we ook trottoir gelegd bij percelen 11 t/m 18 zodat we de voetganger met een afgeronde structuur iets beter is voorzien dan in Dennenoord fase 1.

De gemeente acht een voetpad ter hoogte van de 5 vrijstaande woningen aan de zuidrand van het plan niet noodzakelijk:

- omdat men aan de overzijde van de straat al de stoep op kan
- omdat deze woningen aan het einde van de wijk liggen, waar weinig meer verkeer komt dan het bestemmingsverkeer voor deze woningen zelf.

7. Huisvesting doelgroepen

Het aandeel van 40 procent sociale huur/koop wordt om verschillende redenen niet in alle plannen gehaald die voor Hapert ontwikkeld worden. Het betreft goedkope woningen, die alleen financieel in het huidige tijd alleen nog als gestapelde woning, en bij uitzondering als aaneengebouwde grondgebonden woning, te realiseren zijn. Dit woningtype is niet op alle plekken waar woningbouw gerealiseerd kan worden, wenselijk. Om gemiddeld de 40 procent te halen, die beleidsmatig wordt nagestreefd, is het ook wenselijk om plannen te realiseren waarbij het aandeel sociaal groter is dan 40 procent. Dennenoord II is daarvan een voorbeeld.

In de zienswijze wordt gevraagd of er een doelgroep wordt benadeeld. Daar het altijd gaat om een specifiek programma per woningbouwontwikkeling kan altijd gesteld worden dat er groepen worden benadeeld. Zoals hiervoor ook toegelicht is het te verantwoorden dat het programma wat afwijkt met een hoger aandeel sociaal.

8. Waterschap en veiligheidsregio

De inhoudelijke reacties maken niet als bijlage onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Gemeente is ook niet voornemens deze reacties toe te voegen. Daar dit slechts een ambtelijke vooroverlegreactie van het waterschap betreft.

Conclusie

De zienswijze leidt wel tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

1. Toelichting

Op bladzijde 14, wijzigt tekst in de gehele paragraaf 3.2.3. van:

Door Ex ante is in opdracht van de gemeente Bladel getoetst of de parkeervoorzieningen, die zijn opgenomen in het schetsvoorstel voor het woongebied (zie voorgaande paragraaf) toereikend zijn. Hierover is op 7 oktober 2022 gerapporteerd.

Conclusie van dit onderzoek is als volgt:

Algemene parkeervraag

De parkeervraag bedraagt maximaal 177 parkeerplaatsen (zie tabel 'parkeervraag'). Dit is bepaald op basis van de gemiddelde parkeernormen van het CROW voor een weinig stedelijk gebied en een ligging in de rest van de bebouwde kom. Daarnaast zijn aanwezigheidspercentages toegepast, omdat de parkeervraag niet op elk moment even groot is. Bezoekers van woningen (aandeel 0,3 parkeerplaats per woning) zijn op andere momenten aanwezig dan bewoners. Het piekmoment van een woongebied is de werkdag-avond.

Algemeen parkeeraanbod

In de verkaveling zijn 185 parkeerplaatsen opgenomen. Daarnaast is in deze verkaveling ruimte voor ongeveer vijf parkerende auto's op straat. In totaal zijn er, voor het hele gebied voldoende parkeerplaatsen om de parkeervraag voor bewoners en bezoekers op te vangen. Er is een overschot van 4 tot 9 parkeerplaatsen. De formele parkeerplaatsen zijn onderverdeeld in de volgende soorten:

- 80 openbare haakse parkeervakken en langsparkeervakken;
- 81 niet-openbare half-verdiepte parkeerplaatsen onder de appartementenblokken;
- 20 niet-openbare parkeerplaatsen bij woningen (zoals garages en opritten).

Naast de formele parkeerplaatsen zal in de praktijk ook straatparkeren voorkomen, daar waar de weg-breedte dat toelaat. De inschatting is dat dit alleen op het Weijereind kan, daar waar geen langsparkeervakken aanwezig zijn. De inschatting is dat daar ruimte is voor vijf parkerende auto's op straat. Voor de laatste categorie zijn de berekeningsaantallen volgens het CROW gebruikt. Deze parkeerplaatsen kunnen namelijk niet 1-op-1 als parkeerplaats worden meegerekend. Zo telt bijvoorbeeld een garage met een lange oprit niet als drie, maar als 1,3 parkeerplaats mee. Er is een verschil gemaakt tussen openbare en niet-openbare parkeerplaatsen, omdat nietopenbare parkeerplaatsen in principe niet gebruikt kunnen worden door bezoekers.

Geografische parkeerbalans

Er zijn voldoende parkeerplaatsen in het hele te ontwikkelen gebied om de parkeervraag op te vangen. De parkeervraag ontstaat echter daar waar de woningen zijn. Daarnaast moet rekening worden gehouden met bezoekers, die alleen op openbare parkeerplaatsen kunnen parkeren. Als de parkeervraag naar locatie wordt uitgesplitst blijkt dat de parkeervraag ook op de juiste locatie in het plangebied wordt opgevangen (zie figuur 3). Ook is er altijd voldoende ruimte voor bezoekers. In het oostelijke deelgebied ontstaat op het piekmoment (werkdagavond) weliswaar een tekort van acht parkeerplaatsen. Maar dat wordt gecompenseerd door een overschot direct ten noorden en zuiden van dat deelgebied. Er is een overschot aan parkeerplaatsen in met name het zuidoostelijke parkeerterrein. Dit overschot zal een eventueel parkeertekort in de aangrenzende woonbuurt (Dennenoord I) beperkt verlichten, omdat dit parkeerterrein op ruim 100 meter loopafstand ligt van woningen in die buurt.

Ook het beperkte overschot van aan de westzijde (Weijereind) van drie tot acht parkeerplaatsen kan slechts in beperkte mate een tekort in Dennenoord I opvangen.

Er zijn voldoende parkeerplaatsen in het hele te ontwikkelen gebied om de parkeervraag op te vangen. De parkeervraag ontstaat echter daar waar de woningen zijn. Daarnaast moet rekening worden gehouden met bezoekers, die alleen op openbare parkeerplaatsen kunnen parkeren.

Verandert naar:

Parkeren

Door Exante is in opdracht van de gemeente Bladel getoetst of de parkeervoorzieningen, die zijn opgenomen in het schetsvoorstel voor het woongebied (zie voorgaande paragraaf) toereikend zijn. Hierover is op 7 oktober 2022 gerapporteerd.

Conclusie van dit onderzoek is als volgt:

Algemene parkeervraag

De parkeervraag voor de nieuwbouw (123 woningen) bedraagt maximaal 177 parkeerplaatsen (zie navolgende tabel 'parkeervraag'). Dit is bepaald op basis van de gemiddelde parkeernormen van het CROW voor een weinig stedelijk gebied en een ligging in de rest van de bebouwde kom. Daarnaast zijn aanwezigheidspercentages toegepast, omdat de parkeer-vraag niet op elk moment even groot is. Bezoekers van woningen (aandeel 0,3 parkeerplaats per woning) zijn op andere momenten aanwezig dan bewoners. Het piekmoment van een woongebied is de werkdag-avond.

Algemeen parkeeraanbod

In de verkaveling zijn 181 parkeerplaatsen opgenomen. Aan de parkeereis van 177 wordt derhalve ruimschoots voldaan. Daarnaast is in deze verkaveling ruimte voor ongeveer vijf parkerende auto's op straat. In totaal zijn er, voor het hele gebied voldoende parkeerplaatsen om de parkeervraag voor bewoners en bezoekers op te vangen. Er is een overschot van 4 parkeerplaatsen.

De formele parkeerplaatsen zijn onderverdeeld in de volgende soorten:

- 80 openbare haakse parkeervakken en langsparkeervakken;
- 81 niet-openbare half-verdiepte parkeerplaatsen onder de appartementenblokken;
- 20 niet-openbare parkeerplaatsen bij woningen (zoals garages en opritten).

Voor de laatste categorie zijn de berekeningsaantallen volgens het CROW gebruikt. Deze parkeerplaatsen kunnen namelijk niet 1-op-1 als parkeerplaats worden meegerekend. Zo telt bijvoorbeeld een garage met een lange oprit niet als drie, maar als 1,3 parkeerplaats mee.

Er is een verschil gemaakt tussen openbare en niet-openbare parkeerplaatsen, omdat niet-openbare parkeerplaatsen in principe niet gebruikt kunnen worden door bezoekers.

Naast de formele parkeerplaatsen zal in de praktijk mogelijk ook parkeren op de rijbaan voorkomen, daar waar de wegbreedte dat toelaat. Omdat binnen Dennenoord II ruimschoots voorzien wordt in de parkeerbehoefte, is er vanuit dit project geen aanleiding om op straat te parkeren.

De inschatting is dat parkeren op de rijbaan alleen op het Weijereind kan, daar waar geen langsparkeervakken aanwezig zijn, dus bij de entree tot het woongebied.

Geografische parkeerbalans

Voor alle woningen in het plangebied zijn er voldoende parkeervoorzieningen op korte afstand van de woningen aanwezig. Grotere parkeerconcentraties (haaksparkeren in de openbare ruimte bij de appartementen en het parkeerterrein in de zuidoosthoek van het woongebied) zijn voor alle woningen op een loopafstand van (overwegend aanmerkelijk) minder dan 100 m gelegen.

Zienswijze 2: [REDACTED]

Datum zienswijze: 16 januari 2024, kenmerk is n.v.t.

Ontvangen: 19 januari 2024, registratienummer 24.01620.

Kernpunt van de ingediende zienswijze

1. Hoogbouw hoort ons inziens meer in het dorp, niet aan de rand en dan nog langs een autoweg.
2. Vooral jongeren of alleenstaanden zullen belangstelling hebben. Maar wie garandeert ons dat er geen arbeidsmigranten in komen? Meneer van Heugten heeft ons ooit gezegd dat hij dat niet wilde en niet kon garanderen. Dus het is ons wel duidelijk waar een deel van de woningen straks voor gebruik gaat worden als het aan meneer van Heugten ligt. Met het flexhotel ernaast (capaciteit 240 bewoners) heeft Hapert en toch zeker ook ons wijkje zijn bijdrage wel geleverd. Wij vrezen dat het duiventillen worden met een komen en gaan van bewoners met als vervolg verpaupering en vermindering van woongenot in onze wijk. Misschien wel asielzoekers, vluchtelingen. We willen niet discrimineren, maar deze woningen waren toch voor mensen uit Hapert, volgens meneer van Heugten.
3. Wij zijn ook heel verbaasd dat de entree tot de flats in de nieuwe wijk komt (op de hoek Wijereind/Dennenoord). Dezelfde entree gebruiken zoals de flexbewoners nu doen naar het flexhotel leek ons logischer. Immers nu zadel je de wijk op met een gigantische verkeersstroom.
4. Door de toekomstige calamiteitenontsluiting in de zuidwesthoek van onze wijk wordt het nog drukker. Dat komt de veiligheid niet ten goede. En er zijn al zo weinig trottoirs in ons jonge wijkje waar steeds meer kinderen komen. Die moeten straks veilig naar school en naar het speelveldje kunnen. In het plan wordt ook gesproken over genoeg parkeerplaatsen, terwijl in het Wijereind de auto's regelmatig dubbel geparkeerd moeten worden. Volgens mij is er in plan 2 sprake van dat er in de ze straat nog 5 auto's op straat geparkeerd kunnen worden.

Beoordeling zienswijze

- 1) De gemeenteraad van Bladel heeft met een raadsbesluit op 22 december 2022 een besluit genomen over het voorstelbaar vinden van gestapelde bouw (meerdere bouwlagen). Onder gestapelde bebouwing verstaan we; bebouwing bestaande uit, zich in één hoofdgebouw boven en/of naast elkaar bevindende, zelfstandige woningen en/of bijzondere woonruimten. Duplexwoningen scharen we daar ook onder.
Stedenbouwkundig zorgen de appartementengebouwen voor een overgang tussen de schaal van bedrijfsbebouwing van het Bedrijventerrein Hapert/ Kempisch Bedrijvenpark/ de Flex Campus en de kleinschalige dorpsbebouwing. Daarnaast zorgen de appartementengebouwen voor afscherming/afstand tot het verkeersgeluid van de N284 voor de grondgebonden woningen in Dennenoord II.
Door te kiezen voor de beoogde vorm (gestapelde bouw) kan voor de specifieke doelgroep starters worden ontwikkeld. Huisvesting voor deze doelgroep heeft geen ligging nabij het centrum. Voor doelgroepen zoals ouderen of zorgbehoevenden zou dit wel aan de orde zijn.
- 2) Ter hoogte van de gronden waar de beoogde woningen zijn geprojecteerd zijn bestemd als wonen in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan Dennenoord II Hapert. Daarin is in artikel 5 'Wonen' onder artikel 5.1 lid a opgenomen dat ter hoogte van die gelende bestemming het gebruik als wonen is toegestaan, met per woning de huisvesting van één huishouden.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) heeft meerdere keren geoordeeld dat een groep seizoenarbeiders niet onder de definitie van een huishouden valt. De Afdeling overweegt dit, omdat het samenleven van seizoenarbeiders continuïteit en onderlinge verbondenheid mist (zie bijvoorbeeld ABRvS 8 november 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3017).

De gemeente moet de beperking tot één huishouden wel non-discriminatoire opleggen. De voorzieningenrechter van de rechtbank Rotterdam verklaarde vorig jaar een planregel buiten toepassing, omdat deze op locaties waar wonen is toegestaan het gebruik ten behoeve van de huisvesting van arbeidsmigranten expliciet verbodt. De rechtbank oordeelde dat hier sprake van een onderscheid naar herkomst (Rb Rotterdam 22 maart 2022, ECLI:NL:RBROT:2022:2259).

Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling is de herkomst van de bewoners geen ruimtelijk relevant onderscheid (zie bijvoorbeeld ABRvS 15 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:705, en, ABRvS 28 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:920). Er bestaat wel een ruimtelijk relevant verschil tussen het gebruik van een pand door meerdere huishoudens, zoals doelgroepen zoals arbeidsmigranten die niet één huishouden vormen, en de bewoning van een pand door één huishouden, omdat dit van invloed kan zijn op het woon- en leefklimaat in de omgeving (zie ABRvS 26 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1089).

Er wordt geen aanleiding gezien om het bestemmingsplan op dit punt te wijzigen.

- 3) De beoogde appartementengebouwen zijn zo gesitueerd dat zij aan alle zijden een optimale stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing hebben. Omdat de nieuwe wijk vanaf de N284 door veel meer mensen ervaren wordt (bewoners/bezoekers van Hapert, maar ook doorgaand verkeer van/naar Bladel/Reusel/België) dan aan de zuidzijde (alleen bewoners/bezoekers van Dennenoord II) is een goede inpassing aan de zijde van de N284 het belangrijkste. De toegang van de parkeergarage is hier minder wenselijk, dan aan de zijde die door veel minder mensen ervaren wordt. Niet alleen vanuit landschappelijk oogpunt, maar ook om zoveel mogelijk afstand tussen de N284 en het wonen te creëren is een landschappelijke strook langs de N 284 zeer wenselijk. Vervolgens is deze landschappelijke strook weer nodig om de, vanuit het waterbeleid verplichte, waterbergingsopgave te realiseren. Dit is niet, of alleen met complexe technische oplossingen, te realiseren, wat afbreuk zou doen aan het groen rond de appartementengebouwen.
- 4) Wij begrijpen de koppeling tussen de beschreven calamiteitenroute en de opmerking dat het drukker wordt in de wijk Dennenoord I niet: deze dient als vluchtweg (en in een uiterst geval als ontsluiting voor hulpdiensten) wanneer er sprake mocht zijn van een calamiteit (bijv. grote brand) en genereert dus in een normale situatie geen verkeer. Voor wat betreft de calamiteitenroute en het gebruik ervan verwijzen we naar punt 2 van de ambtshalve wijzigingen in deze nota. Vervolgens wordt er ingegaan op de veiligheid van kinderen in relatie tot het ontbreken van trottoirs. Het ontbreken van trottoirs is voor een deel aan de orde in plan Dennenoord I. Dit plan is reeds vastgesteld en gerealiseerd. Bij de koop van de huizen hebben bewoners kunnen zien hoe de wijk was opgebouwd en waar wel of geen voetpaden aanwezig waren en het plaatselijk ontbreken van voetpaden niet als belemmering gezien om hun woning te kopen. In Dennenoord II ontbreekt alleen een trottoir te hoogte van de vrijstaande woningen aan de zuidzijde van het plangebied. Voor het overige deel van het plangebied wordt overal een trottoir voorzien. Het plan Dennenoord II bevat voldoende parkeerplaatsen om te voorzien in de normatieve parkeerverplichting gekoppeld aan de woningbouw. Daarbij worden geen parkeerplaatsen geprojecteerd in de vorm van 'straatparkeren' (op de rijbaan van de woonstraten), maar naast de rijbaan in de vorm van haaks- of langsparkeren. Dat dit in praktische zin wel is ontstaan in de bestaande situatie van Dennenoord I wordt niet meegenomen bij de onderbouwing van de plan Dennenoord II.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Resumerend

De ingediende zienswijzen en/of ambtshalve wijzigingen geven aanleiding tot het aanbrengen van de volgende wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan:

Toelichting:

- Op bladzijde 11, wijzigt tweemaal het woord calamiteitenontsluiting naar vluchtroute.
- Op bladzijde 14, wijzigt tekst in de gehele paragraaf 3.2.3. naar:

"Parkeren

Door Ex ante is in opdracht van de gemeente Bladel getoetst of de parkeervoorzieningen, die zijn opgenomen in het schetsvoorstel voor het woongebied (zie voorgaande paragraaf) toereikend zijn. Hierover is op 7 oktober 2022 gerapporteerd.

Conclusie van dit onderzoek is als volgt:

Algemene parkeervraag

De parkeervraag voor de nieuwbouw (123 woningen) bedraagt maximaal 177 parkeerplaatsen (zie navolgende tabel 'parkeervraag'). Dit is bepaald op basis van de gemiddelde parkeernormen van het CROW voor een weinig stedelijk gebied en een ligging in de rest van de bebouwde kom. Daarnaast zijn aanwezigheidspercentages toegepast, omdat de parkeer-vraag niet op elk moment even groot is. Bezoekers van woningen (aandeel 0,3 parkeerplaats per woning) zijn op andere momenten aanwezig dan bewoners. Het piekmoment van een woongebied is de werkdag-avond.

Algemeen parkeeraanbod

In de verkaveling zijn 181 parkeerplaatsen opgenomen. Aan de parkeereis van 177 wordt derhalve ruimschoots voldaan. Daarnaast is in deze verkaveling ruimte voor ongeveer vijf parkerende auto's op straat. In totaal zijn er, voor het hele gebied voldoende parkeerplaatsen om de parkeervraag voor bewoners en bezoekers op te vangen. Er is een overschot van 4 parkeerplaatsen.

De formele parkeerplaatsen zijn onderverdeeld in de volgende soorten:

- 80 openbare haakse parkeervakken en langspaarkeervakken;
- 81 niet-openbare half-verdiepte parkeerplaatsen onder de appartementenblokken;
- 20 niet-openbare parkeerplaatsen bij woningen (zoals garages en opritten).

Voor de laatste categorie zijn de berekeningsaantallen volgens het CROW gebruikt. Deze parkeerplaatsen kunnen namelijk niet 1-op-1 als parkeerplaats worden meegerekend. Zo telt bijvoorbeeld een garage met een lange oprit niet als drie, maar als 1,3 parkeerplaats mee.

Er is een verschil gemaakt tussen openbare en niet-openbare parkeerplaatsen, omdat niet-openbare parkeerplaatsen in principe niet gebruikt kunnen worden door bezoekers.

Naast de formele parkeerplaatsen zal in de praktijk mogelijk ook parkeren op de rijbaan voorkomen, daar waar de wegbreedte dat toelaat. Omdat binnen Dennenoord II ruimschoots voorzien wordt in de parkeerbehoefte, is er vanuit dit project geen aanleiding om op straat te parkeren.

De inschatting is dat parkeren op de rijbaan alleen op het Weijereind kan, daar waar geen langspaarkeervakken aanwezig zijn, dus bij de entree tot het woongebied.

Geografische parkeerbalans

Voor alle woningen in het plangebied zijn er voldoende parkeervoorzieningen op korte afstand van de woningen aanwezig. Grotere parkeerconcentraties (haaksparkeren in de openbare ruimte bij de appartementen en het parkeerterrein in de zuidoosthoek van het woongebied) zijn voor alle woningen op een loopafstand van (overwegend aanmerkelijk) minder dan 100 m gelegen."

- Op bladzijde 65, wijzigt de gehele paragraaf:

"Calamiteitenroute en bluswatervoorzieningen In het kader van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid is het van belang dat het woongebied via meer dan 1 route bereikt kan worden voor hulpdiensten. De primaire route loopt via de parallelweg De Wijer en het Wijereind (de entree tot het woongebied). Dit betreft een ontsluiting vanuit het noorden.

In een alternatieve route wordt voorzien middels het pad, dat in de huidige situatie reeds als calamiteitenroute voor het woongebied Dennenoord I fungeert. Deze calamiteitenroute is aangegeven op navolgend kaartje en loopt via de Hoeven en de Burgemeester Gremstraat. Via een pad komt de route uit aan de zuidkant van woongebied Dennenoord I op de straat Dennenoord. Er zijn geen doodlopende straten in het nieuwe

woongebied Dennenoord II. Via de twee woonstraatscircuits in het woongebied is keren makkelijk en zijn er diverse aanrijmogelijkheden.

De Hoeven en de Burgemeester Gremstraat zijn verhard. Het gedeelte van de calamiteitenroute dat door de noordelijke groenzone van het Kempisch Bedrijvenpark loopt (tussen de Burgemeester Gremstraat en Dennenoord) is reeds aangewezen als calamiteitenroute voor Dennenoord I, dus naar alle waarschijnlijkheid gedimensioneerd en uitgerust voor het functioneren als calamiteitenroute. Om dit te kunnen moet de calamiteitenroute voldoen aan de voorwaarden, zoals omschreven in de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening van de Brabantse Veiligheidsregio's:

- De weg is geschikt voor voertuigen met een asbelasting van ten minste 10 ton
- De weg is geschikt voor voertuigen met een totaal gewicht van ten minste 30 ton
- De minimale doorgangshoogte bedraagt 4,2 meter;
- De minimale doorgangsbreedte bedraagt 3,5 meter
- De minimale breedte van de verharding;
- bedraagt 3 meter (rechte weg)
- De minimale buitenbochtstraal bedraagt 10 meter
- De maximale binnenbochtstraal bedraagt ten minste 4,5 meter minder dan de buitenbochtstraal."



Verandert naar:

"Idealiter is een plangebied in het kader van calamiteitenroutes en bluswatervoorzieningen ontsloten door meer dan een toegangsweg. De primaire route loopt via de parallelweg De Wijer en het Wijereind (de entree tot het woongebied). Dit betreft een ontsluiting vanuit het noorden.

Op dit moment zijn er twee vluchtmogelijkheden aanwezig aan de west en zuidzijde van plan Dennenoord I. Deze worden in het bestemmingsplan Dennenoord I en de daarop volgende herziening aangehaald als calamiteitenroute. Geconstateerd dient te worden dat de route niet voldoet aan de beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening van de Brabantse Veiligheidsregio's en daarmee is er formeel geen sprake van een calamiteitenroute. In de praktijk kan in een uiterste calamiteitsituatie wel door hulpdiensten gebruik gemaakt worden van het pad."



- Bijlage 7 *Ontwerpbeschikking hogere grenswaarden* wordt vervangen door "*Bijlage 7 beschikking hogere grenswaarden*" zoals toegevoegd als bijlage 1 bij deze nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (24.19026).
- *Bijlage 15 Beeldkwaliteitplan, Keeris Architecten i.s.m. UrbiTom, november 2023* wordt vervangen door het *Beeldkwaliteitplan, Keeris Architecten i.s.m. UrbiTom, juni 2024* zoals is toegevoegd als bijlage 2 van deze nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (24.17999).

Bladel, 12 september 2024

De raad van de gemeente Bladel,

De griffier,

De voorzitter,

WET GELUIDHINDER

Beschikking

Aanvraag

Verzocht wordt om in verband met het bestemmingsplan 'Dennenoord II, Hapert', hogere grenswaarden krachtens artikel 83 van de Wet geluidhinder vast te stellen.

Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van circa 42 grondgebonden woningen en circa 81 appartementen verdeeld over 3 appartementencomplexen aan de Wijer. Het vigerende bestemmingsplan 'Kom Hapert 2021' maakt dit niet zondermeer mogelijk.

De aanvraag omvat de volgende stukken:

- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai 'De Wijer Hapert' uitgevoerd door De Roever Omgevingsadvies, met documentkenmerk 20220518.V05.2, d.d. 8 november 2023.

Coördinatie met de Wet ruimtelijke ordening

Het bestemmingsplan 'Dennenoord II, Hapert' voorziet in het realiseren van circa 42 grondgebondenwoningen en 3 appartementencomplexen met in totaal circa 81 appartementen op het perceel tussen de Wijer en Wijereind in Hapert. Deze locatie is gelegen binnen de zone van de Provincialeweg N284, Industrieweg, De Wijer/Energieweg en de Hapertseweg.

Het bestemmingsplan 'Dennenoord II, Hapert' ligt gelijktijdig met het ontwerpbesluit hogere grenswaarde gedurende 6 weken ter inzage.

Overwegingen

Voor de realisatie van de woningen en appartementen dient een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld.

De nieuwe woningen en appartementen binnen het plangebied zijn binnenstedelijk voorzien en liggen binnen de zone, krachtens artikel 74 Wet geluidhinder, van 250 meter van de Provincialeweg N284 en de Hapertseweg en 200 meter van de wegen Industrieweg en De Wijer/Energieweg.

Burgemeester en wethouders stellen vast dat het verzoek betrekking heeft op een situatie als bedoeld in artikel 73 van de Wet geluidhinder. Voor de te projecteren woningen geldt ingevolge artikel 82 van de Wet geluidhinder, een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Artikel 83 biedt de mogelijkheid om een hogere grenswaarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 63 dB voor een nieuwe woning in een stedelijk gebied.

De voorkeursgrenswaarde van L_{den} 48 dB wordt niet overschreden ten gevolge van het wegverkeer op De Wijer/Energieweg, Industrieweg en Hapertseweg. De voorkeursgrenswaarde van L_{den} 48 dB wordt op de appartementencomplexen wel overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Provincialeweg N284. Op de grondgebonden woningen wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor een nieuwe woning in een stedelijk gebied wordt niet overschreden.

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in werking getreden. Ingevolge artikel 110a Wet geluidhinder zijn burgemeester en wethouders bevoegd om binnen de grenzen van hun gemeente een hogere waarde vast te stellen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. De Wet geluidhinder geeft de kaders aan waarbinnen een hogere waarde vastgesteld kan worden. De provincie had voor de invulling van dit kader beleid opgesteld. Door het overgaan van het bevoegd gezag is dit kader vervallen. De gemeente Bladel heeft besloten de geluidspraktijk, zoals vastgelegd in het provinciaal beleid uit de notitie "Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder: Wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai" (1998), voort te zetten. Dit betekent dat aan de volgende ontheffingscriteria of een combinatie daarvan moet worden voldaan:

Stedenbouwkundige overwegingen

Een ontheffing kan worden verleend, wanneer kan worden aangetoond dat de nieuwe woning ter plaatse dringend noodzakelijk is en dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden. Het gaat dus om locatiespecifieke kenmerken.

Landschappelijke overwegingen

Een ontheffing kan worden verleend, wanneer geluidsreducerende voorzieningen bijvoorbeeld een doorsnijding van een waardevol open landschap zouden veroorzaken, grondwaterstromen zouden beïnvloeden of flora en fauna zouden belemmeren. Het gaat dus om locatiespecifieke omstandigheden. In dit geval zou een geluidwerende voorzieningen langs de weg zoals schermen en wallen vanwege de omvang van de schermen en/of wallen de open structuur van het landschap en de flora en fauna verstoren.

Verkeerskundige overwegingen

Het toepassen van geluidsreducerend wegdek, het verlagen van verkeersintensiteiten en het aanpassen van de maximale snelheid en het veranderen van de verkeerssamenstelling zijn te beschouwen als verkeers- en vervoerskundige activiteiten.

Financiële overwegingen

Bron- en overdrachtsmaatregelen brengen extra kosten met zich mee. Dit is niet altijd een argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Wel moet een afweging gemaakt worden tussen de kosten van de maatregelen en het effect van de maatregelen.

Zo zal een geluidsscherm eerder financieel haalbaar zijn als er veel woningen bij het plan betrokken zijn. Hetzelfde geldt ook voor een geluidsreducerend wegdek. Bij slechts weinig woningen zal de doelmatigheid afnemen en zullen de kosten van de gevelisolatie lager zijn dan de bron- en overdrachtsmaatregelen.

Onderstaand worden de maatregelen besproken met in achtneming van de bovenstaande overwegingen.

- Bronmaatregelen

Het aanpassen van de maximumsnelheid dan wel de verlaging van het aantal voertuigen van de Provincialeweg N284 ligt gezien de verkeersstructuur niet voor de hand. Daar komt bij dat dit maatregelen zijn die in een groter geheel dienen te worden gezien. Een aanpassing hier kan elders meer verkeer genereren en daarmee een hogere geluidbelasting tot gevolg hebben. Bronmaatregelen stuiten hiermee op bezwaren van verkeerskundige aard.

De Provincialeweg N284 beschikt reeds over een zeer stil wegdek. Het verder verbeteren van dit wegdek zal niet tot een dermate grote geluidsreductie leiden dat dit een effectieve maatregel is.

- Overdrachtsmaatregelen

Een afschermd wand tussen het plangebied en de Provincialeweg N284 is uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Het scherm zou daarnaast dermate hoog moeten zijn (overschrijdingen worden ook berekend op een hoogte van 9,0 meter) dat het sterk afbreuk zou doen aan het open karakter van de Provincialeweg N284. Bovendien zullen de kosten voor een scherm niet opwegen tegen het beperken van de geluidbelasting bij een dergelijk aantal woningen.

De huidige opzet van het plan gaat er vanuit dat de appartementen aan de noordzijde de rest van het plangebied afschermen. Een kleine verplaatsing van de appartementencomplexen gaat er niet voor zorgen dat de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt voorkomen. Het vergroten van de afstand tussen de Provincialeweg N284 en de appartementen zal niet passen binnen de beoogde stedenbouwkundige opzet, en zou ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit van het plan.

Naast de beschouwde hoofdcriteria die als doel hebben de overschrijdingen zo klein mogelijk te houden gelden ook subcriteria waaraan het plangebied dient te voldoen om voor ontheffing in aanmerking te komen.

Voor wegverkeerslawaaï zijn deze als volgt:

- a. opname in een stads- of dorpsvernieuwingsplan;
- b. het door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen of voor andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige objecten;
- c. ter plaatse noodzakelijk zijn om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid;
- d. het ter plaatse situeren als vervanging van bestaande bebouwing;
- e. het door de gekozen situering opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing.

In dit geval wordt voldaan aan criterium b.

In het geluidbeleid van de gemeente Bladel is opgenomen dat voor alle woningen waarop de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden een geluidluwe zijde aanbevolen wordt. Dit is een verplichting bij een geluidbelasting van meer dan 53 dB. Bij ontheffingswaarden boven de 53 dB dient tevens de indeling van de woningen kritisch te worden bekeken. Een hogere waarde kan pas worden verleend als voldoende verzekerd is dat de verblijfsruimten en de tot de woning behorende buitenruimte niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidbelasting optreedt.

De architect heeft bij het ontwerpen van de woningen rekening gehouden met de hoge geluidsbelastingen. In het ontwerp voor de appartementencomplexen zijn er loggia's aangesloten aan elk appartement. Deze loggia's zijn een vorm van kunstmatige balkons die niet uitsteken van het gebouw en fungeren dus als een buitenruimte voor elke woning.

Het concept van een loggia is dat er buitenruimte condities aanwezig zijn in een ruimte die in principe binnen het gebouw ligt, maar de gevel is wel gesloten. Dit concept kan behaald worden door roosters of ventilatie. Hier is dus ook rekening mee gehouden in het ontwerp. Aaneengesloten aan de loggia zit dan ook een geluidluwe gevel. Aan beide voorwaarden van het gemeentelijk beleid wordt dan voldaan.

Aan de loggia's zullen dan de verblijfsruimte aangesloten zijn.

Omdat voldaan wordt aan de criteria van het gangbare ontheffingenbeleid kan een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd.

Na het vaststellen van een hogere waarde dient onderzocht te worden of en welke maatregelen noodzakelijk zijn om aan de binnenwaarde, als bedoeld in het Bouwbesluit 2012, te voldoen. Voor het bepalen van de gevelisolatie wordt conform het Bouwbesluit 2012 (formeel) uitgegaan van de verleende hogere waarde zonder de aftrek conform art. 110g Wgh en het Rmg2012 artikel 3.4. Echter dient met het oog op een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in dit geval uit te worden gegaan van de cumulatieve geluidbelasting. Hierbij is de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied niet kleiner dan het verschil tussen de gecumuleerde waarde, zoals opgenomen in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek, en 33 dB zonder het toepassen van de aftrek conform artikel 110g als bedoeld in de Wgh.

Procedure

De voorbereiding van de beschikking heeft plaatsgevonden overeenkomstig het bepaalde in de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Er is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Dit onderzoek bevat naar ons inzicht voldoende gegevens voor een goede beoordeling en voldoet aan de wettelijke vereisten op basis van de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder, en de Algemene wet bestuursrecht. Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï 'De Wijer Hapert' uitgevoerd door De Roever Omgevingsadvies, met documentkenmerk 20220518.V05.2, d.d. 8 november 2023, maakt deel uit van het besluit.

Overige wetten en regels

Het vaststellen van deze hogere grenswaarden houdt niet in dat hiermee is voldaan aan de bepalingen die in andere wetten, verordeningen, etc. (zoals bijvoorbeeld Woningwet, Bouwverordening en bestemmingsplan) zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven.

Besluit

Burgemeester en wethouders van Bladel besluiten gelet op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en de provinciale notitie "Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder: Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industriewaaï" (1998), als volgt:

- doeltreffende maatregelen gericht op het nog verder verminderen van de, vanwege de weg te verwachten geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen tot 48 dB, zijn niet mogelijk of ontmoeten overwegende bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard;
- als hogere grenswaarden ten gevolge van de **Provincialeweg N284** voor 76 appartementen de in onderstaande tabellen opgenomen waarden vast te stellen:

Appartementencomplex west (Wb01)					
Waarneem-punt*	Waarneem-hoogte [m]	x-coördinaat	y-coördinaat	Oriëntatie	Geluidbelasting in dB Verzochte hogere waarden
Wb01Tp01	3/6/9	146921.77	375558.65	noord	57//58/58
Wb01Tp02	3/6/9	146929.39	375557.68	noord	58/59/59
Wb01Tp03	3/6/9	146933.99	375553.80	oost	53/56/56
Wb01Tp04	3/6/9	146932.87	375544.90	oost	53/53/53
Wb01Tp05	3/6/9	146931.86	375537.00	oost	51/53/53
Wb01Tp06	3/6/9	146930.91	375529.44	oost	50/52/52
Wb01Tp07	3/6/9	146929.79	375520.61	oost	-/50/51
Wb01Tp08	3/6/9	146928.92	375513.75	oost	-/49/50
Wb01Tp11	3/6/9	146912.70	375516.05	west	-/49/50
Wb01Tp12	3/6/9	146913.67	375523.75	west	49/50/51
Wb01Tp13	3/6/9	146914.66	375531.57	west	50/51/52
Wb01Tp14	3/6/9	146915.67	375539.50	west	51/52/53
Wb01Tp15	3/6/9	146916.61	375546.91	west	52/53/53
Wb01Tp16	3/6/9	146917.61	375554.84	west	53/53/53

Appartementencomplex midden (Wb02)					
Waarneem-punt*	Waarneem-hoogte [m]	x-coördinaat	y-coördinaat	Oriëntatie	Geluidbelasting in dB Verzochte hogere waarden
Wb02Tp01	3/6/9	146958.94	375550.07	noord	58/59/59
Wb02Tp02	3/6/9	146967.31	375549.09	noord	59/59/60
Wb02Tp03	3/6/9	146971.06	375545.36	oost	56/57/57
Wb02Tp04	3/6/9	146970.05	375536.77	oost	53/53/53
Wb02Tp05	3/6/9	146969.13	375528.93	oost	52/53/53
Wb02Tp06	3/6/9	146968.25	375521.46	oost	50/52/53
Wb02Tp07	3/6/9	146967.26	375513.10	oost	-/51/51
Wb02Tp10	3/6/9	146951.05	375515.18	west	-/49/50
Wb02Tp11	3/6/9	146952.00	375523.25	west	49/51/52
Wb02Tp12	3/6/9	146952.92	375531.08	west	50/52/53
Wb02Tp13	3/6/9	146953.84	375538.90	west	52/53/53
Wb02Tp14	3/6/9	146954.85	375547.43	west	53/53/53

Appartementencomplex oost (Wb18)					
Waarneem- punt*	Waarneem- hoogte [m]	x-coördinaat	y-coördinaat	Oriëntatie	Geluidbelasting in dB Verzochte hogere waarden
Wb18Tp01	3/6/9	146996.46	375541.78	noord	60/60/60
Wb18Tp02	3/6/9	147004.88	375540.79	noord	60/60/60
Wb18Tp03	3/6/9	147008.27	375535.97	oost	57/57/57
Wb18Tp04	3/6/9	147007.36	375528.28	oost	53/56/56
Wb18Tp05	3/6/9	147006.43	375520.32	oost	53/53/53
Wb18Tp06	3/6/9	147005.52	375512.65	oost	53/53/53
Wb18Tp09	3/6/9	146989.27	375514.53	west	49/51/52
Wb18Tp10	3/6/9	146990.21	375522.55	west	51/53/53
Wb18Tp11	3/6/9	146991.11	375530.20	west	53/53/53
Wb18Tp12	3/6/9	146992.00	375537.72	west	53/56/56

*Voor situering van de waarneempunten wordt verwezen naar bijlage 1 bij dit besluit en het akoestisch onderzoek uitgevoerd door De Roever, 20220518.V05.2, d.d. 8 november 2023.

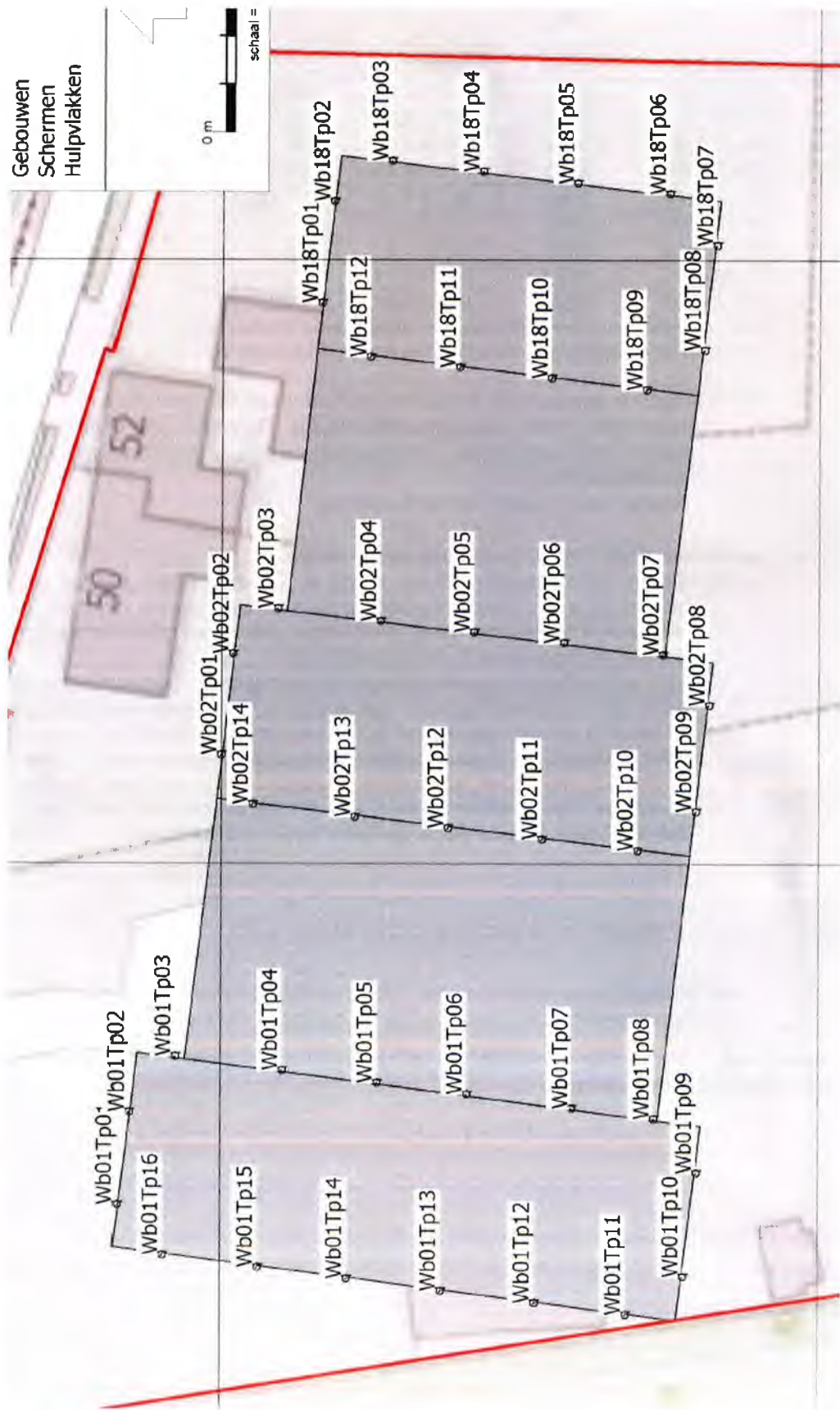
3. dat de volgende gewaarmerkte stukken deel uitmaken van het besluit:
 - Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai 'De Wijer Hapert' uitgevoerd door De Roever Omgevingsadvies, met documentkenmerk 20220518.V05.2, d.d. 8 november 2023;
 - Bijlage 1 en 2 behorende bij dit besluit.
4. aan dit besluit de volgende voorwaarden te verbinden:
 - dat aan ieder appartement een loggia wordt aangesloten. In deze loggia dienen buitenruimte condities te worden gerealiseerd. De gevels van de loggia dienen sluitbaar te zijn. Achter deze gevel is een geluidluwe gevel aanwezig;
 - dat aan de loggia's een verblijfsruimte ligt;
 - dat voor voldoende gevelisolatie zal worden gezorgd zodat in het kader van een goed woon- en leefklimaat als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied niet kleiner is dan het verschil tussen de gecumuleerde waarde zoals opgenomen in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek, alsmede in bijlage 2 van dit besluit, en 33 dB zonder het toepassen van de aftrek conform artikel 110g als bedoeld in de Wgh;
 - dat de hogere waarde wordt geregistreerd in het kadaster.

Bladel, 4-7-2024

NAMENS BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BLADEL

J. Bastianen
Teamcoördinator Vergunningen

Bijlage 1: Situering waarneempunten



Bijlage 2: cumulatieve geluidbelasting excl. aftrek conform art. 110g Wgh

Naam Toetspunt	Omschrijving	Groep	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wb01Tp01_A		--	146921.77	378859.68	3.00	59.50	57.16	49.20	55.99
Wb01Tp01_B		--	146921.77	378859.68	6.00	60.33	57.98	50.03	60.81
Wb01Tp01_C		--	146921.77	378859.68	9.00	60.60	58.22	50.32	61.08
Wb01Tp02_A		--	146929.39	378857.68	3.00	59.84	57.51	49.54	60.33
Wb01Tp02_B		--	146929.39	378857.68	6.00	60.63	58.28	50.33	61.11
Wb01Tp02_C		--	146929.39	378857.68	9.00	60.87	58.49	50.58	61.35
Wb01Tp03_A		--	146933.99	378853.80	3.00	57.34	55.01	47.04	57.83
Wb01Tp03_B		--	146933.99	378853.80	6.00	58.17	55.81	47.87	58.65
Wb01Tp03_C		--	146933.99	378853.80	9.00	58.39	56.00	48.11	58.87
Wb01Tp04_A		--	146932.87	378844.90	3.00	55.17	52.79	44.87	55.65
Wb01Tp04_B		--	146932.87	378844.90	6.00	56.40	54.00	46.12	56.88
Wb01Tp04_C		--	146932.87	378844.90	9.00	56.69	54.25	46.43	57.16
Wb01Tp05_A		--	146931.86	378837.00	3.00	53.43	51.04	43.13	53.90
Wb01Tp05_B		--	146931.86	378837.00	6.00	55.05	52.65	44.77	55.53
Wb01Tp05_C		--	146931.86	378837.00	9.00	55.40	52.95	45.14	55.87
Wb01Tp06_A		--	146930.91	378829.44	3.00	51.87	49.46	41.59	52.34
Wb01Tp06_B		--	146930.91	378829.44	6.00	53.80	51.39	43.51	54.27
Wb01Tp06_C		--	146930.91	378829.44	9.00	54.31	51.87	44.05	54.78
Wb01Tp07_A		--	146929.79	378820.61	3.00	50.39	47.95	40.12	50.96
Wb01Tp07_B		--	146929.79	378820.61	6.00	52.41	50.00	42.12	52.98
Wb01Tp07_C		--	146929.79	378820.61	9.00	53.21	50.78	42.94	53.66
Wb01Tp08_A		--	146928.92	378818.79	3.00	49.34	46.96	39.08	49.80
Wb01Tp08_B		--	146928.92	378818.79	6.00	51.16	48.74	40.88	51.63
Wb01Tp08_C		--	146928.92	378818.79	9.00	52.29	49.95	42.02	52.76
Wb01Tp09_A		--	146924.42	378810.21	3.00	41.48	38.94	31.25	41.89
Wb01Tp09_B		--	146924.42	378810.21	6.00	39.16	36.62	28.97	39.62
Wb01Tp09_C		--	146924.42	378810.21	9.00	44.14	41.77	33.85	44.62
Wb01Tp10_A		--	146919.86	378811.30	3.00	40.61	38.04	30.42	41.06
Wb01Tp10_B		--	146919.86	378811.30	6.00	40.40	37.95	30.17	40.86
Wb01Tp10_C		--	146919.86	378811.30	9.00	44.19	41.82	33.91	44.67
Wb01Tp11_A		--	146912.70	378816.08	3.00	50.74	48.23	40.52	51.20
Wb01Tp11_B		--	146912.70	378816.08	6.00	51.79	49.31	41.56	52.26
Wb01Tp11_C		--	146912.70	378816.08	9.00	52.95	50.51	42.72	53.43
Wb01Tp12_A		--	146913.67	378823.75	3.00	51.83	49.15	41.40	52.10
Wb01Tp12_B		--	146913.67	378823.75	6.00	52.75	50.29	42.55	53.22
Wb01Tp12_C		--	146913.67	378823.75	9.00	53.72	51.31	43.48	54.20
Wb01Tp13_A		--	146914.66	378831.57	3.00	52.52	50.07	42.38	52.99
Wb01Tp13_B		--	146914.66	378831.57	6.00	53.65	51.23	43.39	54.13
Wb01Tp13_C		--	146914.66	378831.57	9.00	54.37	51.97	44.11	54.85
Wb01Tp14_A		--	146915.67	378839.50	3.00	53.36	50.94	43.10	53.84
Wb01Tp14_B		--	146915.67	378839.50	6.00	54.45	52.06	44.18	54.93
Wb01Tp14_C		--	146915.67	378839.50	9.00	54.94	52.57	44.69	55.43
Wb01Tp15_A		--	146916.61	378846.91	3.00	54.00	51.60	43.74	54.48
Wb01Tp15_B		--	146916.61	378846.91	6.00	54.89	52.62	44.71	55.47
Wb01Tp15_C		--	146916.61	378846.91	9.00	55.45	53.07	45.19	55.94
Wb01Tp16_A		--	146917.61	378854.94	3.00	54.96	52.59	44.69	55.45
Wb01Tp16_B		--	146917.61	378854.94	6.00	55.36	53.51	45.87	56.35
Wb01Tp16_C		--	146917.61	378854.94	9.00	56.13	53.90	45.91	56.66
Wb02Tp01_A		--	146958.94	378850.07	3.00	60.51	58.19	50.20	61.00
Wb02Tp01_B		--	146958.94	378850.07	6.00	61.22	58.87	50.92	61.70
Wb02Tp01_C		--	146958.94	378850.07	9.00	61.42	59.09	51.13	61.80
Wb02Tp02_A		--	146967.31	378849.08	3.00	60.81	58.50	50.50	61.30
Wb02Tp02_B		--	146967.31	378849.08	6.00	61.49	59.13	51.18	61.86
Wb02Tp02_C		--	146967.31	378849.08	9.00	61.68	59.28	51.36	62.13
Wb02Tp03_A		--	146971.06	378845.36	3.00	58.08	55.75	47.74	58.88
Wb02Tp03_B		--	146971.06	378845.36	6.00	58.75	56.44	48.45	59.57
Wb02Tp03_C		--	146971.06	378845.36	9.00	59.57	56.60	48.69	59.88
Wb02Tp04_A		--	146970.05	378838.77	3.00	55.35	53.54	45.59	56.87
Wb02Tp04_B		--	146970.05	378838.77	6.00	57.16	54.67	46.77	57.84

Naam Toetspunt	Omschrijving	Groep	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
Wb02Tp04_C		--	146970.05	375536.77	9.00	57.34	54.91	47.07	57.81
Wb02Tp05_A		--	146969.13	375529.93	3.00	54.08	51.72	43.77	54.56
Wb02Tp05_B		--	146969.13	375528.93	6.00	55.73	53.36	45.44	56.21
Wb02Tp05_C		--	146969.13	375528.93	9.00	56.19	53.77	45.92	56.66
Wb02Tp06_A		--	146969.25	375521.46	3.00	52.10	49.71	41.90	52.57
Wb02Tp06_B		--	146968.25	375521.46	6.00	54.21	51.93	43.91	54.69
Wb02Tp06_C		--	146968.25	375521.46	9.00	54.91	52.50	44.63	55.39
Wb02Tp07_A		--	146967.26	375513.10	3.00	50.65	48.19	40.38	51.11
Wb02Tp07_B		--	146967.26	375513.10	6.00	52.89	50.46	42.61	53.36
Wb02Tp07_C		--	146967.26	375513.10	9.00	53.71	51.26	43.45	54.18
Wb02Tp08_A		--	146963.09	375509.24	3.00	37.32	34.94	27.06	37.80
Wb02Tp08_B		--	146963.09	375509.24	6.00	38.93	36.59	28.69	39.42
Wb02Tp08_C		--	146963.09	375509.24	9.00	42.39	40.18	32.00	42.89
Wb02Tp09_A		--	146954.29	375510.28	3.00	39.82	37.30	29.59	40.28
Wb02Tp09_B		--	146954.29	375510.28	6.00	39.68	37.23	29.42	40.15
Wb02Tp09_C		--	146954.29	375510.28	9.00	43.49	41.24	33.14	43.99
Wb02Tp10_A		--	146951.05	375515.18	3.00	49.72	47.23	39.47	50.18
Wb02Tp10_B		--	146951.05	375515.18	6.00	51.91	49.36	41.55	52.28
Wb02Tp10_C		--	146951.05	375515.18	9.00	52.95	50.38	42.60	53.32
Wb02Tp11_A		--	146952.00	375523.25	3.00	51.11	48.63	40.95	51.57
Wb02Tp11_B		--	146952.00	375523.25	6.00	53.12	50.68	42.86	53.59
Wb02Tp11_C		--	146952.00	375523.25	9.00	54.05	51.59	43.79	54.52
Wb02Tp12_A		--	146952.92	375531.08	3.00	52.67	50.23	42.41	53.14
Wb02Tp12_B		--	146952.92	375531.08	6.00	54.44	52.02	44.16	54.91
Wb02Tp12_C		--	146952.92	375531.08	9.00	55.17	52.72	44.91	55.64
Wb02Tp13_A		--	146953.84	375538.90	3.00	54.47	52.08	44.18	54.95
Wb02Tp13_B		--	146953.84	375538.90	6.00	55.76	53.37	45.48	56.24
Wb02Tp13_C		--	146953.84	375538.90	9.00	56.33	53.92	46.06	56.91
Wb02Tp14_A		--	146954.85	375547.43	3.00	56.19	53.95	45.88	56.67
Wb02Tp14_B		--	146954.85	375547.43	6.00	57.06	54.72	46.76	57.55
Wb02Tp14_C		--	146954.85	375547.43	9.00	57.44	55.09	47.15	57.92
Wb18Tp01_A		--	146996.46	375541.78	3.00	61.49	59.19	51.18	61.98
Wb18Tp01_B		--	146996.46	375541.78	6.00	62.11	59.78	51.81	62.60
Wb18Tp01_C		--	146996.46	375541.78	9.00	62.26	59.91	51.97	62.75
Wb18Tp02_A		--	147004.88	375540.79	3.00	61.73	59.44	51.42	62.23
Wb18Tp02_B		--	147004.88	375540.79	6.00	62.32	59.99	52.02	62.81
Wb18Tp02_C		--	147004.88	375540.79	9.00	62.45	60.09	52.15	62.93
Wb18Tp03_A		--	147008.27	375535.97	3.00	58.66	56.38	48.33	59.18
Wb18Tp03_B		--	147008.27	375535.97	6.00	59.31	56.99	49.00	59.80
Wb18Tp03_C		--	147008.27	375535.97	9.00	59.46	57.12	49.16	59.95
Wb18Tp04_A		--	147007.36	375528.28	3.00	57.23	54.92	46.91	57.72
Wb18Tp04_B		--	147007.36	375528.28	6.00	58.12	55.79	47.81	58.61
Wb18Tp04_C		--	147007.36	375528.28	9.00	58.94	55.98	48.04	58.82
Wb18Tp05_A		--	147006.43	375520.32	3.00	56.01	53.68	45.70	56.50
Wb18Tp05_B		--	147006.43	375520.32	6.00	57.07	54.74	46.76	57.56
Wb18Tp05_C		--	147006.43	375520.32	9.00	57.37	55.00	47.09	57.95
Wb18Tp06_A		--	147006.82	375512.65	3.00	54.93	52.56	44.63	55.41
Wb18Tp06_B		--	147006.82	375512.65	6.00	56.07	53.72	45.76	56.55
Wb18Tp06_C		--	147006.82	375512.65	9.00	56.47	54.09	46.19	56.95
Wb18Tp07_A		--	147001.28	375508.69	3.00	37.71	35.60	27.24	38.22
Wb18Tp07_B		--	147001.28	375508.69	6.00	40.00	37.92	29.58	40.50
Wb18Tp07_C		--	147001.28	375508.69	9.00	40.72	38.60	30.26	41.23
Wb18Tp08_A		--	146992.85	375509.71	3.00	35.40	33.15	25.05	35.90
Wb18Tp08_B		--	146992.85	375509.71	6.00	45.03	42.66	34.73	45.51
Wb18Tp08_C		--	146992.85	375509.71	9.00	44.04	41.75	33.67	44.53

De Wijer 48- 52 Hapert



Beeldkwaliteitplan

COLOFON

Beeldkwaliteitplan De Wijer 48-52 Hapert

Juni 2024

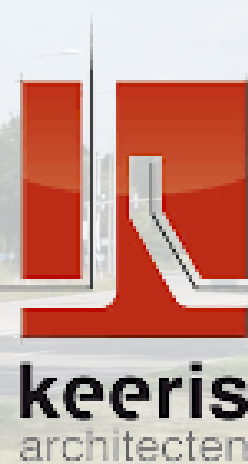
BKP01-HGT003-01B

Opdrachtgever:

Van Heugten Beheer BV



Bureau voor stedenbouwkundig advies
Tweede Donk 8 5233 HR 's-Hertogenbosch
T 06- 49027136
E tomsbr@urbitom.nl



INHOUD

1	INLEIDING	5
2	ANALYSE	7
3	STEDENBOUWKUNDIG ONTWERP	11
4	BEELDKWALITEIT BEBOUWING	17
5	BEELDKWALITEIT BUITENRUIMTE	19



DE WIJER

DE WIJER

PROVINCIALEWEG N284

DE WIJER

HAPERT

DENNENOORD

WIJEREIND

WIJEREIND

Plangebied

INLEIDING

In dit beeldkwaliteitsplan worden verschillende criteria benoemd en beschreven die bepalend zijn voor de uitstraling van het woonplan voor maximaal 100 appartementen en grondgebonden woningen op de percelen van De Wijer 48 en 50 te Hapert. Het betreft criteria gericht op de uitstraling en architectonische kwaliteit van de gebouwen en buitenruimte in het gebied.

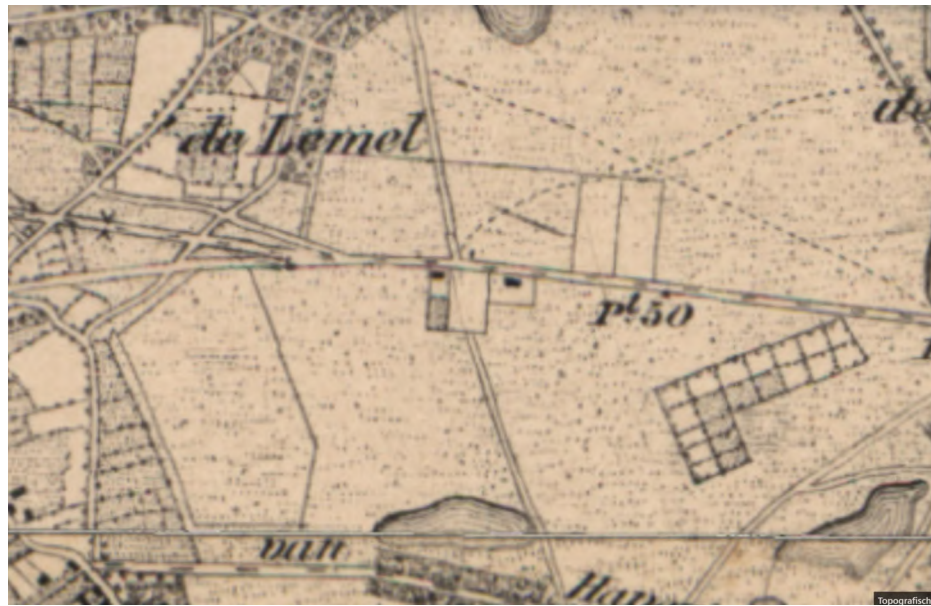
Dit beeldkwaliteitplan geeft voor verschillende schaalniveaus de uitgangspunten aan voor het te ontwikkelen stedenbouwkundige en architectonische ontwerp. Het is een op locatie en situatie afgestemd referentiekader voor de architectonische en stedenbouwkundige vormgeving.

De invulling van het gebied vraagt om ruimtelijke kwaliteit, zorgvuldigheid en aansluiting bij de karakteristiek van de omgeving, zodat een aantrekkelijke woonplek ontstaat.

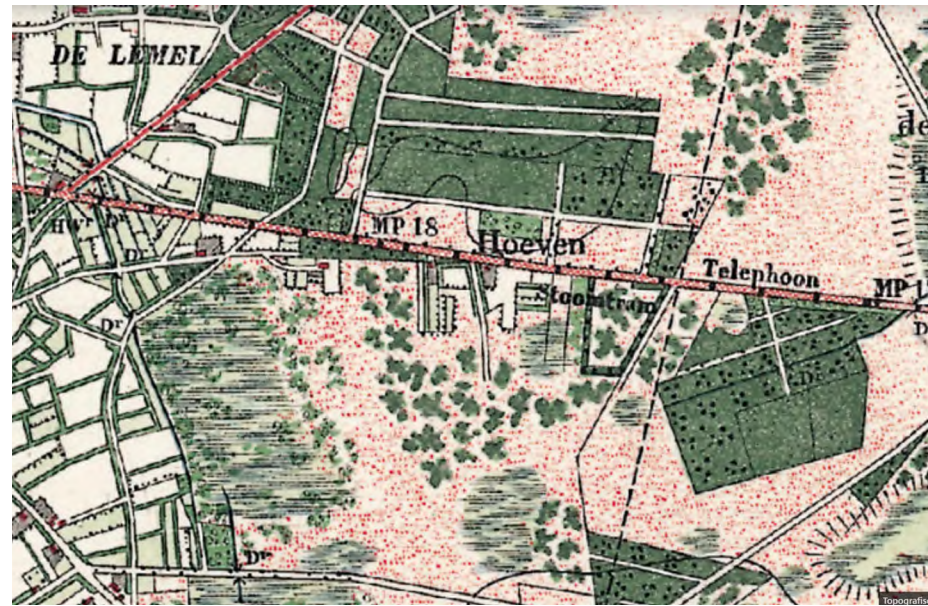
Veel ruimtelijke aspecten, zoals hoogte en situering van de bebouwing en situering van de ontsluiting en groen, zijn geregeld in het bestemmingsplan.

Het beeldkwaliteitplan richt zich op aspecten, die niet in het bestemmingsplan te regelen zijn en geeft de kaders aan voor de uiterlijke verschijningsvorm van de bebouwing en de buitenruimte (openbare ruimte – overgang openbaar-privé) in het plangebied. Het beeldkwaliteitplan gaat in op zaken als sfeer en kleur- en materiaalgebruik. Uiteindelijk is het een hulpmiddel om tot een passende architectuur van de bebouwing en een passende inrichting van het plangebied te komen.

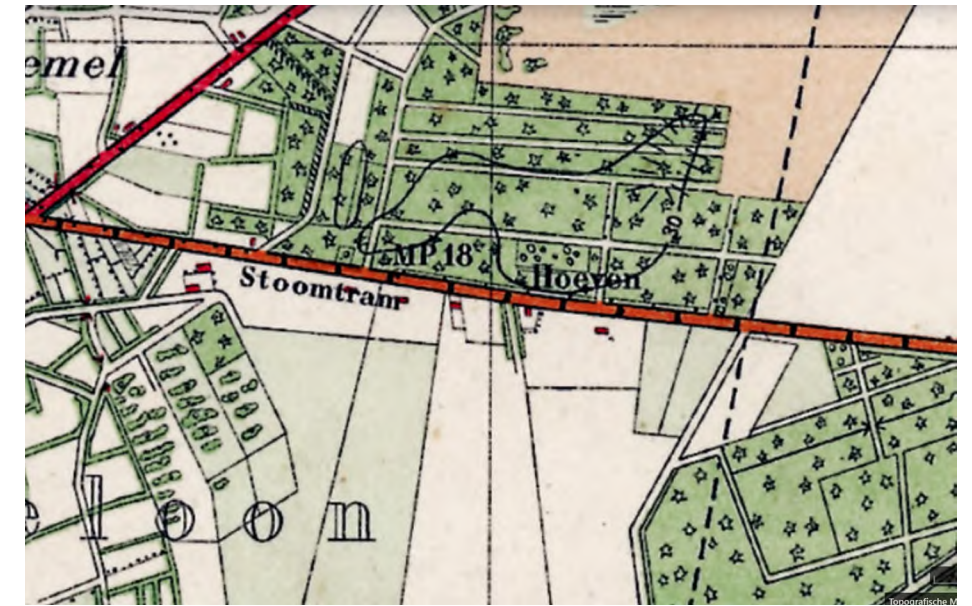
De beeldkwaliteitsrichtlijnen voor de bebouwing, opgenomen in paragraaf **1.3**, fungeren in aanvulling op de Welstandsnota Bladel 2018 als toetsingskader bij de beoordeling van de bouwplannen voor de woningen in het nieuwe woongebied en ook als inspiratiekader voor bebouwing en buitenruimte bij het verder ontwerpen hieraan.



Topografische kaart 1890



Topografische kaart 1910



Topografische kaart 1927



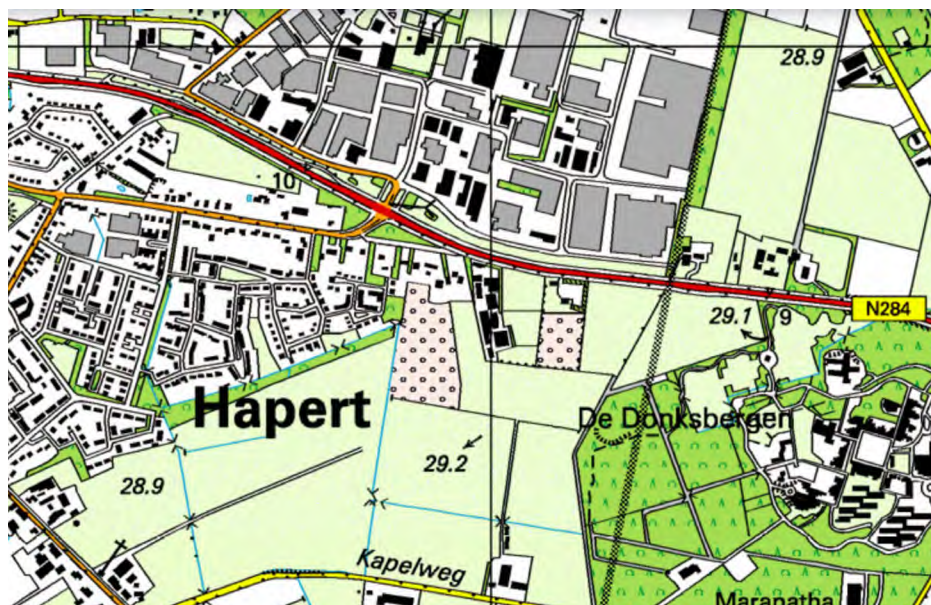
Topografische kaart 1965



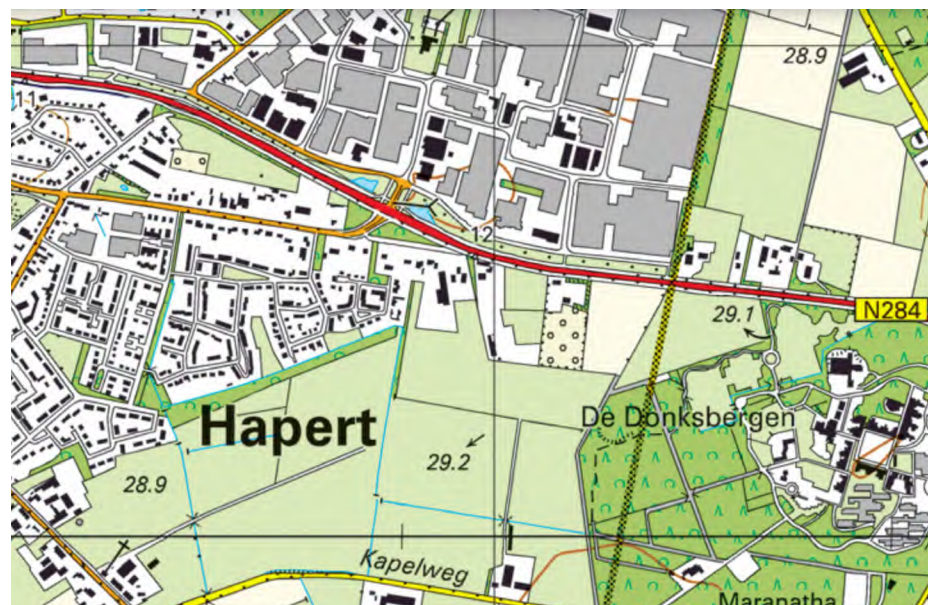
Topografische kaart 1975



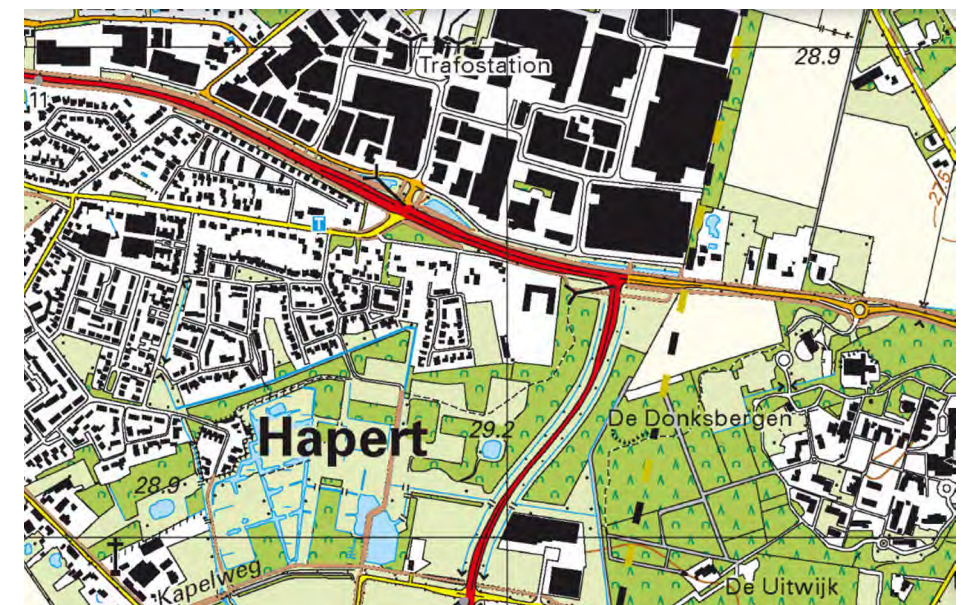
Topografische kaart 1985



Topografische kaart 2000



Topografische kaart 2010



Topografische kaart 2021

ANALYSE - HISTORIE

De gronden ten oosten van Hapert bestonden uit woeste heide en bos. In het midden van de jaren '20 van de vorige eeuw is de heide ontgonnen en hebben de gronden een agrarische functie gekregen (zie verschil tussen topografische kaarten 1910 en 1927).

Tot rond 1900 heeft door het plangebied een heideweg gelopen (van noord naar zuid midden op de topografische kaart van 1890), die vanaf Neerheide (ten zuiden van Hoogeloon/Landorp) langs de oostzijde van Ganzestaart en Dalem liep. Deze heideweg valt samen met, wat nu de erfontsluiting van De Wijer 50 is. De houtwal, die nu op de perceelsscheiding van De Wijer 48 en 50 staat, loopt parallel aan het traject van de oude heideweg.

De weg De Wijer is lang slechts sporadisch bebouwd geweest. Hierin komt in de jaren '60 verandering (topografische kaart 1965 en 1975).

Vanaf het midden van de jaren '70 wordt de ontwikkeling van het woongebied De Hoeven zichtbaar op de kaart en rond de jaren '90 van de vorige eeuw wordt De Hoeven Noord aangelegd (topografische kaarten 1975 - 2000).

Het woongebied Wijereind-Dennenoord, aan de westzijde van het plangebied, is aan het einde van het vorige decennium ontwikkeld op het terrein van een voormalig transportbedrijf.

De Flexcampus, een migrantenlogiesgebouw aan de oostzijde van het plangebied, is aan het begin van dit decennium gereedgekomen. Rond deze tijd is ook de bestemming van de gronden van het plangebied gewijzigd van een agrarische bestemming in een woon- en tuinbestemming.



Plangebied vanaf de N 284 – Links de Flex Campus, rechts het plangebied met het pand De Wijer 50-52



Plangebied vanaf de N 284 – Links de Flex Campus, daarnaast het plangebied



Plangebied vanaf de N 284 – Links de Wijer 50-52, rechts De Wijer 48, links daarvan: de toegang tot Wijereind/Dennenoord



Het jonge woongebied Wijereind/Dennenoord dat aan de westzijde aan het plangebied grenst. Op de voorgrond de houtwal tussen De Wijer 48 en 50.



Groep van zomereiken voor De Wijer 50 aan de noordzijde van het plangebied

ANALYSE - BESTAANDE SITUATIE



Deel van de houtwal tussen De Wijer 48 en 50, met op de achtergrond de nieuwe woonwijk Wijereind/Dennenoord



Zuidelijk deel van de houtwal tussen De Wijer 48 en 50

Het plangebied ligt op de kop van het dorp Hapert in een gebied dat in transformatie is van agrarisch gebied en bedrijvigheid naar woongebied en bebouwing met een verblijfs-functie. Ter plaatse van een transportbedrijf is het woongebied Wijerseind gebouwd. Op de hoek van de N 284 is de Flex Campus verschenen: een logiesgebouw voor arbeidsmigranten.

De agrarische bedrijvigheid aan De Wijer 50 en 52 is opgeheven en deze percelen hebben een woonbestemming gekregen. Eerder is dit reeds gebeurd met De Wijer 48.

Langs de perceelranden van het plangebied is opgaand groen aanwezig dat varieert in hoogte en intensiteit. Kenmerkend is de houtsingel van zomereiken tussen De Wijer 48 en 50. Het plangebied ligt aan De Wijer, een onderdeel van een historisch bebouwings-lint, dat door de aanleg van de N 284 in de 20e eeuw is gereduceerd tot een voor autoverkeer doodlopende parallelweg die overgaat in een fietspad. Aan De Wijer staat overwegend jonge bebouwing. De langgevelboerderij aan De Wijer 50-52 vormt een relict van het oude lint.

Ten zuiden van het plangebied wordt het Kempisch Bedrijvenpark (KBP) ontwikkeld. Het gebied, aansluitend aan het plangebied heeft een invulling gekregen met groen met daarin clusters met ruimte-voor-ruimte woningen. Het fungeert als buffergebied tussen de bebouwde kom (waaronder de bebouwing aan De Wijer) en het KBP.

Het plangebied wordt ontsloten op De Wijer, een parallelweg van de Provincialeweg N284, die hier in de vorige eeuw is aangelegd. Ten westen hiervan liggen het nieuwe woongebied Dennenoord en de percelen aan De Wijer die overwegend een woonfunctie kennen. Nog meer naar het westen sluit het gebied aan op de woonwijk De Hoeven, een uitbreidingswijk van Hapert uit de jaren '80 van de vorige eeuw.

Ten zuiden van het plangebied wordt het Kempisch Bedrijvenpark (KBP) ontwikkeld.

Ter ontsluiting van het Kempisch Bedrijvenpark is de N284 verbonden met de A67.

2.2 Het plangebied zelf

Het plangebied betreft twee grote percelen, die tot vrij recent als agrarisch perceel in gebruik zijn geweest. De percelen hebben thans een woonbestemming en zijn dus nu twee zeer grote woonpercelen met vrijstaande woningen in een omgeving met een aanmerkelijk hogere woningdichtheid. Mede gelet op de prangende vraag naar betaalbare woningen, is het voor de hand liggend om dit gebied, dat binnen het stedelijk gebied van Hapert ligt, te benutten om bij te dragen aan het oplossen van deze vraag.



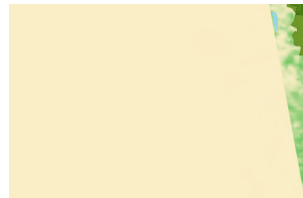
STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN



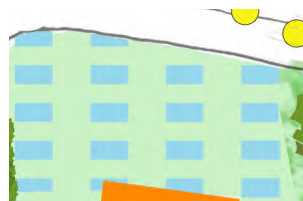
Appartementen als overgang tussen grootschalige bebouwing omliggende bedrijventerreinen en kleinschalige bebouwing kom Hapert



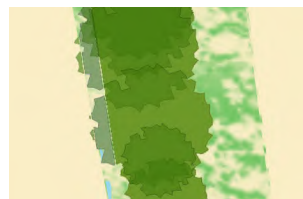
Zone appartementen



Zone grondgebonden woningen



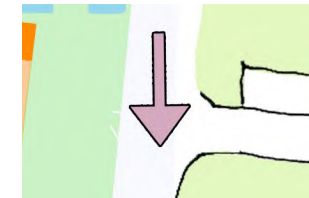
Zone voor waterretentie



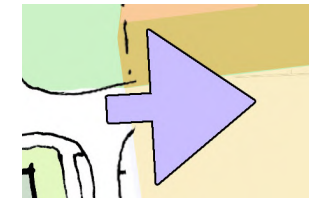
Gezonde en waardevolle bomen in bestaande houtsingel behouden. Verder opwaarderen met nieuwe bomen (andere soorten dan bestaande--> meer variatie).



Groen voor de appartementen en groenplek dieper in woongebied



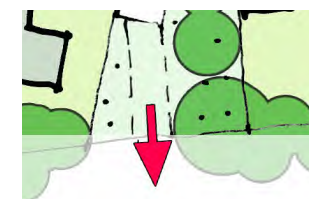
Entree Flex Campus



Entrees tot woongebied



Rekening houden met toekomstige ontwikkelingen N 284, zoals hogesnelheidsfietspad



Vluchtroute



STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Hoofdopzet

De hoofdopzet van het nieuwe woongebied vindt zijn basis in de uitgangspunten, die zijn weergegeven op de uitgangspuntenkaart.

Ontsluiting

De ontsluiting van het nieuwe woongebied verloopt via de parallelweg van de N284, die De Wijer heet. In de huidige situatie heeft deze weg reeds een ontsluitingsfunctie voor het woongebied Wijereind/Dennenoord en voor de Flex Campus.

Ter behoud van de groep eikenbomen die voor de bestaande boerderij aan De Wijer 50 staat, zal de nieuwe woonontsluiting hieromheen worden geleid.

De oost-west lopende woonstraten in het bestaande woongebied Wijereind/Dennenoord worden in oostelijke richting doorgetrokken en, parallel aan de bestaande houtsingel met elkaar verbonden, zodat een eenvoudige woonstraatlus ontstaat, die op een logische manier aansluit op het bestaande woongebied.

Naast de parallelweg loopt een fietspad, dat in de toekomst opgewaardeerd wordt tot hogesnelheidsfietspad, parallel aan de N 284. De nieuwe woonontsluiting wordt zo gesitueerd dat het hogesnelheidsfietspad parallel aan De Wijer komt te liggen, gescheiden van deze woonstraat. Voor langzaam verkeer wordt een verbinding gemaakt, in het verlengde van de bestaande houtwal, die nu de scheiding vormt tussen De Wijer 48 en 50. Deze verbinding sluit aan op het padenstelsel in de grote groenzone die als natuurlijke buffer aan de noordzijde van het Kempisch Bedrijvenpark is aangebracht.

De bestaande vluchtroutes bij calamiteit in de zuidwesthoek van het bestaande woongebied Wijereind/Dennenoord kunnen ook als vluchtroute voor het nieuwe woongebied gaan fungeren.

Groen

De bestaande houtsingel op de perceelsscheiding van De Wijer 48 en 50 blijft als groenelement zoveel mogelijk intact. Dit gebeurt door gezonde en waardevolle bomen te behouden behouden en zieke bomen en bomen die hun vorm verloren hebben te vervangen door nieuwe bomen. Bij voorkeur worden andere soorten gebruikt dan de zomereiken, zodat meer variatie ontstaat.

Aan de noordzijde van het plangebied wordt appartementenbebouwing gesitueerd. Deze wordt in een ruime groenmaat gezet. De bestaande haagbeuken aan de westzijde van het perceel Wijer 48 blijven zoveel mogelijk behouden. Ook de groene entree tot het woongebied Wijereind/Dennenoord kan ongemoeid blijven.

Dieper in het woongebied wordt, in overeenstemming met de uitgangspuntenkaart zorggedragen voor een groene speelplek, die tevens voor een mooie zuidwestentree tot het woongebied zorgt. Ook voor de bestaande woningen aan het Wijereind is deze groenplek een mooi uitzicht.

Het groen rond het appartementengebouw en het groene plein in het zuidelijk deel van het woongebied worden met elkaar verbonden door het groen van de houtsingel.

Dit groen dat met elkaar in verbinding staat biedt tevens ruimte voor waterberging in de wijk, waar het water infiltreren kan. Gezien de hoogteverschillen (rond het appartementengebouw en aan de zuidrand ligt het maaiveld hoger dan in het midden van het plangebied, zeker ter plaatse van het perceel Wijer 48) kunnen stuwtjes in de waterberging ervoor zorgen dat het water niet direct naar het laagste punt in het terrein stroomt, maar ook op hogere delen wordt vastgehouden in de berging om ter plaatse te kunnen infiltreren.

Bij de zuidelijke groenplek zijn er goede mogelijkheden om de speelplek zo in te richten dat deze ook goed gebruikt kan worden als de ondergrond nat is.

Bebouwing

Aan de noordzijde van het plangebied is voorzien in appartementenbebouwing met halfverdiept parkeren onder het gebouw. Het gebouw wordt opgetrokken in 3 lagen boven het parkeren. De bebouwing vormt een overgang van de relatief grootschalige bebouwing van Kempisch Bedrijvenpark, Bedrijventerrein Hapert en Flex Campus naar de kleinschaliger bebouwing van het dorp zelf (ten westen van het plangebied). Vanwege de geluidsbelasting is voorzien in strokenbebouwing, die onderling met elkaar verbonden is door gangen in een transparant scherm. De geluidsafscherming zorgt voor een goed leefklimaat in het appartementengebouw zelf, maar ook in het achterliggende woongebied.

Hier wordt voorzien in een mix van grondgebonden woningen in 2 bouwlagen met kap.



Differentiatie mogelijk bij langere wooneenheden



Combinatie van twee woningtypes



Baksteen met roodbruine tinten



Doorgestoken gevel



Detail dak en eindgevel

BEELDKWALITEIT BEBOUWING

grondgebonden woningen

Algemeen

De opgestelde beeldkwaliteitscriteria voor architectuur zijn niet vrijblijvend. Dit beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad en vormt daarmee een leidraad voor de welstandsbeoordeling. Het betreft, na vaststelling door de gemeenteraad, een bindende aanvulling op de gemeentelijke welstandsnota.

Bebouwing en omgeving

- Situering van de bebouwing dient plaats te vinden conform de bebouwingsmogelijkheden binnen het bestemmingsplan.
- De bebouwing dient het karakter van de omgeving niet te domineren en dient in maat en schaal aan te sluiten op de omliggende bebouwing.
- De bouwvolumes bestaan in hoofdzaak uit twee lagen met kap. Enkele lagere volumes kunnen de dorpse sfeer versterken.
- De architectuur kan zowel traditioneel zijn, als een 'eigentijds' karakter hebben.
- Op strategische plekken in het stedenbouwkundig plan accenten toepassen om het plan te versterken. Dit kan in de vorm van een gedraaide kap en/of kleurstelling.

Bebouwing op zich

- De hoofdvormen sluiten aan bij dorpse woonvormen en bestaan uit enkelvoudige massa's met een eenvoudige kapvorm.
- Als kapvorm wordt een zadeldak en toegepast in het gehele plan. De daken versterken het bouwvolume van een langsgevel of topgevel. De kap bepaalt het hoofdvolume.
- Eindgevels nabij het dak voorzien van doorgestoken gevels of een gevelpan.
- Gootdetaillering door middel van een mastgoot.
- De gevelopeningen zijn bij voorkeur verticaal georiënteerd.
- Erkers zijn ondergeschikt aan het hoofdvolume en maximaal één bouwlaag en maximaal de helft van de breedte van de woning.
- Dakkapellen moeten ondergeschikt zijn en zijn afgestemd de architectuur van het bouwvolume. De breedte van de dakkapel is maximaal de helft van de breedte van de woning.

Materiaal, detaillering en kleur

- Kleur- en materiaalgebruik moeten aansluiten bij het groene karakter van de wijk: toepassing van rustige kleuren die passen in een natuurlijke omgeving. Bij voorkeur uitgaan van warme aardse tinten (rood-roodbruin) of donkere tinten (mangaan)
- Bij de hoofdvolumes is voor de gevels baksteen het eerste aangewezen materiaal. Voor de daken worden keramische, gewelfde pannen gebruikt, in een antraciet/donker grijze/blauwe gesmoorde kleurstelling. Geglazuurde pannen zijn niet toegestaan.
- De hoofdbebouwing (kleiner dan 5 eenheden) dient per bouwblok een eigen uitstraling te krijgen. Aan- en bijgebouwen zijn ondergeschikt aan, maar in samenhang met, het hoofdgebouw.
- Bij hoofdbebouwing (groter dan 5 eenheden) is een extra differentiatie mogelijk in de uitstraling.
- Kozijnen en deuren dienen in kleurstelling zorgvuldig afgestemd te worden met de architectuur van het bouwvolume
- Er is sprake van een zorgvuldige detaillering.



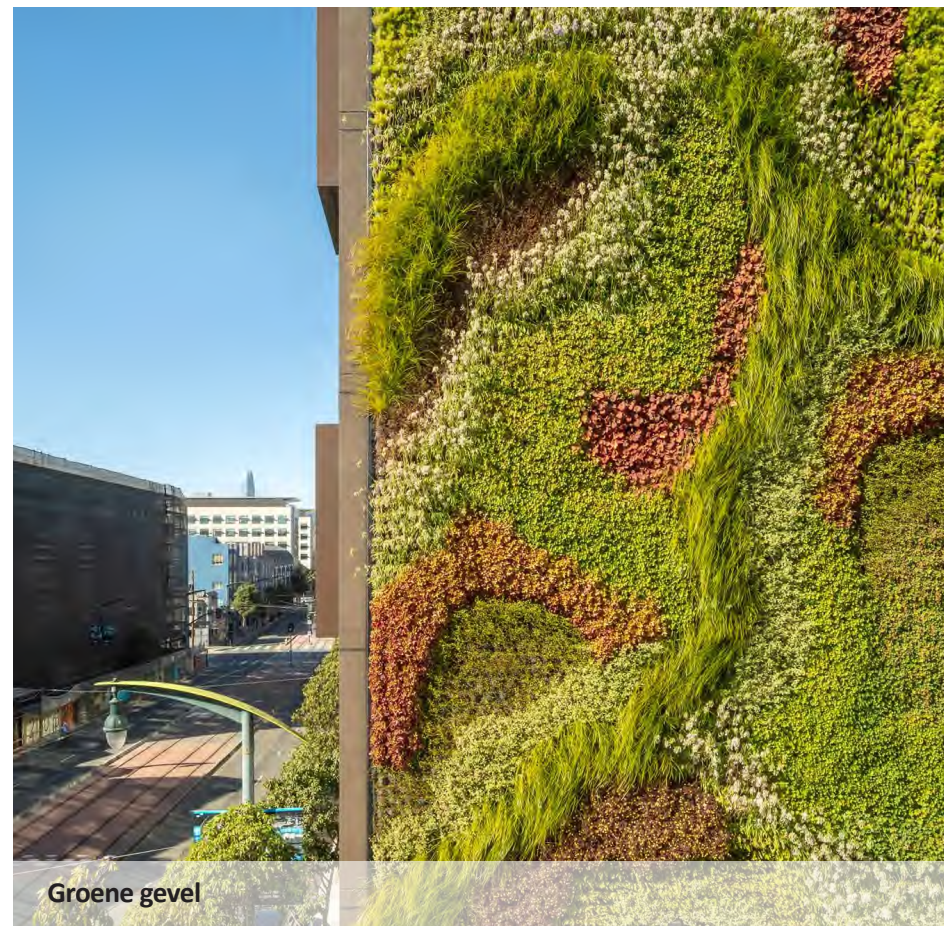
Positionering bouwblokken



Verticaliteit met afwisseling van transparante en dichte vlakken



Gevelcompositie



Groene gevel



Baksteenarchitectuur

BEELDKWALITEIT BEBOUWING

Woongebouw

Algemeen

De opgestelde beeldkwaliteitscriteria voor architectuur zijn niet vrijblijvend. Dit beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad en vormt daarmee een leidraad voor de welstandsbeoordeling. Het betreft, na vaststelling door de gemeenteraad, een bindende aanvulling op de gemeentelijke welstandsnota.

Bebouwing en omgeving

- Situering van de bebouwing dient plaats te vinden conform de bebouwingsmogelijkheden binnen het bestemmingsplan.
- De bebouwing dient het karakter van de omgeving niet te domineren en dient in maat en schaal aan te sluiten op de omliggende bebouwing.
- De architectuur kan zowel traditioneel zijn, als een 'eigentijds' karakter hebben.

Bebouwing op zich

- Bebouwing met eenzijdige oriëntatie en uitstraling.
- De entree van een gebouw is een accent in het volume.
- Gebouwvorm intact houden door het toepassen van inpandige balkons.
- Het gebouw is 3,5 bouwlaag en voorzien van een plat dak.
- Parkeren is half verdiept.

Materiaal, detaillering en kleur

- Een heldere architectuurvorm met een afgewogen expressie vraagt om een herkenbaar materiaal: bijvoorbeeld baksteen, verduurzaamd hout of glas.
- Groene, natuurlijke bouwmaterialen kunnen het gebouw laten aansluiten op de omgeving.
- Het kleur en materiaalgebruik ondersteunt de compositie en herkenbaarheid van de gebouwvorm. Felle kleuren zijn niet toegestaan.
- Detaillering is zorgvuldig en duurzaam ontworpen



Beuk (*Fagus sylvatica*)



Haagbeuk (*Carpinus betulus*)



Parkeren op grastegels



Klimop (*Hedera hibernica*)



Taxus (*Taxus baccata*)



Parkeren op grastegels



Liguster (*Ligustrum ovalifolium*)



Veldesdoorn (*Acer campestre*)



Ter plaatse van bermstroken worden inritten uitgevoerd in grastegels

BEELDKWALITEIT BUITENRUIMTE

Algemeen

Het plangebied ligt aan de oostelijke dorpsentree van Hapert. De bestaande context wordt bepaald door de natuur in de noordelijke bufferzone van het Kempisch Bedrijvenpark en de houtwal die aan de westzijde van het perceel Wijer 50 loopt. In het plan wordt zoveel mogelijk behoud van de bestaande houtwal nagestreefd. Hiertoe zijn de bestaande bomen geïntegreerd in het plan en is hiervoor reeds een boom-effectanalyse uitgevoerd.

Materialen openbare ruimte (zie nevenstaande foto's)

Voor de toe te passen bestratingsmaterialen (rijbaan, voetpaden, verhard parkeren) wordt aangesloten op de bestrating, zoals deze is toegepast in het reeds gerealiseerde woongebied Wijereind/Dennenoord, zodat een samenhangende openbare ruimte ontstaat.

Parkeren

Waar sprake is van geconcentreerd parkeren (in het inrichtingsvoorstel aan de noordoost- en zuidoostzijde van het woongebied), wordt voorzien in parkeren op grastegels.

Voorzover het langsparkeren in het woongebied deel uitmaakt van een bermstrook wordt dit eveneens in grastegels uitgevoerd voor een rustig, groen beeld.

Inritten

Voorzover inritten in het woongebied deel uitmaken van een bermstrook worden deze ter plaatse van de bermstrook, in grastegels uitgevoerd voor een rustig, groen beeld.

Erfafscheidingen (grens privé- openbaar)

Bij de woningen bestaan de erfafscheidingen die aan de openbare ruimte grenzen, of die vanaf de openbare ruimte in beeld zijn, zoals de erfafscheidingen die grenzen aan de Flex Campus, bij voorkeur uit een inheemse haag. Voor hagen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan beuk (*Fagus sylvatica*), haagbeuk (*Carpinus betulus*), Veldesdoorn (*Acer campestre*), Taxus (*Taxus baccata*) en liguster (*Ligustrum ovalifolium*). De maximale hoogte hiervan is in overeenstemming met de hoogten voor erfafscheidingen, zoals bepaald in het bestemmingsplan.

