

Eindverslag klankbordgroep verplaatsing Albert Hein

1. Aanleiding

Op 1 december 2016 is in de toenmalige gemeenteraad van Sint-Oedenrode een voorstel aan de orde geweest inzake de verplaatsing van de supermarkt Albert Hein van de Markt naar een perceel aan de Borchmolendijk. De gemeenteraad besloot toen niet met dat voorstel in te stemmen vanwege de aan de toenmalige concrete inrichting verbonden nadelige effecten voor de omgeving.

Omdat een grotere Albert Heijn wel van belang is voor het functioneren van het winkelcentrum als geheel, werden aan het college van burgemeester en wethouders een aantal kaders meegegeven voor een vervolgonderzoek. Een van die kaders betrof de instelling van een klankbordgroep van omwonenden/belanghebbenden en deskundigen. Het raadsbesluit is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

2. Bemensing

De klankbordgroep is als volgt samengesteld.

- Voorzitter (technisch):
- Namens de bewoners van de Passtraat:
- Namens de bewoners van het Sluisplein:
- Namens de bewoners van het Leerlooierspad:
- Namens de Borchmolendijk
- Namens het centrummanagement:
- Vanuit Okko Project:
- Beoogd eigenaar/ exploitant:
- Vanuit de techniek:
- Vanuit de techniek:
- Vanuit de gemeente (stedenbouw):
- Vanuit de gemeente (verkeerskundige):
- Vanuit de gemeente (coördinator):

[Redacted names and contact information]

3. Proces

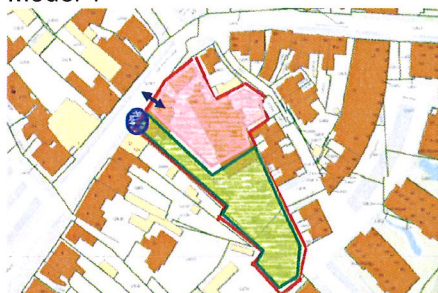
De klankbordgroep heeft 4 bijeenkomsten gehad. In elk van deze bijeenkomsten is een presentatie gehouden, waarna de discussie is aangegaan en vragen en opties zijn benoemd voor de volgende sessie. Van de bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. Alle presentaties en verslagen zijn als bijlagen bij dit verslag gevoegd. Hieronder zal kort worden weergegeven wat in de bijeenkomsten aan de orde is geweest. In de bijlagen zijn de reacties integraal opgenomen.

a. Bijeenkomst 8 november 2017

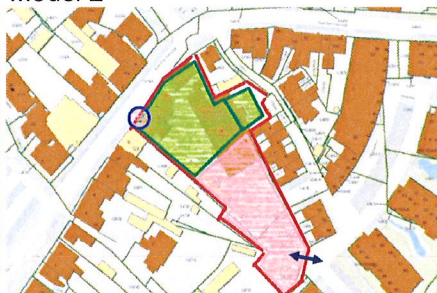
In deze bijeenkomst is inzicht gegeven in de kaders en aandachtspunten vanuit de gemeente voor het proces: het raadsbesluit, het beschermde dorpsgezicht / beeldkwaliteit, parkeren, andere verkeersaspecten en de effecten op de leefomgeving. Verder werden onderstaande 4 mogelijke basismodellen gepresenteerd. Groen is daarbij de bebouwing (ongeveer 1900 m²), rood de ruimte voor het parkeren en in blauw de plek

voor laden en lossen. Tevens werden een aantal impressies getoond van mogelijke gevelbeelden ter invulling van deze modellen. Deze waren bedoeld om de deelnemers gevoel te geven hoe een concrete invulling vorm gegeven zou kunnen worden.

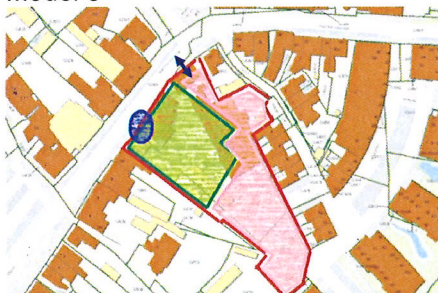
Model 1



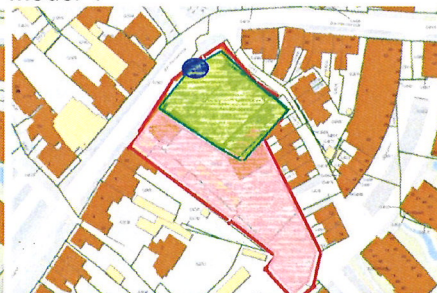
Model 2



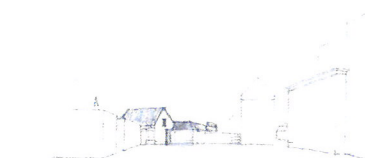
Model 3



Model 4

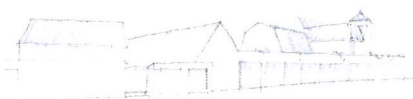


Model 1: gevelbeeld



Alfred heeft invulling op zuidzijde terrein de Luit

Model 4: gevelbeeld



Alfred heeft invulling op noordzijde terrein de Luit en zuidzijde terrein de Luit

Model 4: gevelbeeld



Alfred heeft invulling op noordzijde terrein de Luit en zuidzijde terrein de Luit

Model 4: gevelbeeld



Alfred heeft invulling op noordzijde terrein de Luit en zuidzijde terrein de Luit

In de eerste reactie werd aangegeven dat model 2 strijdig is met het raadsbesluit omdat daar een ontsluiting richting Sluisplein nodig is. Verder werd breed aandacht gevraagd voor de verkeersaspecten (inclusief de veiligheid voor fietsers), mede afgezet tegen de ontwikkelingen in het centrum als geheel.

Voorts werd aangegeven dat , naast de aspecten geluid, bezonning/schaduwwerking en luchtkwaliteit, ook lichthinder als mogelijk effect richting omgeving gezien zou moeten worden.

Afgesproken werd dat na terugkoppeling de leden van de klankbordgroep op de modellen zouden reageren.

b. Bijeenkomst 13 december 2017

In deze bijeenkomst zijn aan de orde geweest, een drietal notities van de gemeente inzake :

1. de ontwikkelingen in het centrumgebied ;
2. richtlijnen voor een veilige inrichting van het openbaar gebied en
3. de verkeersgeneratie in de huidige en nieuwe situatie. Daarbij is geconstateerd dat het wenselijk is de feitelijke verkeersintensiteit nog in beeld te brengen.

Verder werd vanuit de gemeente aangegeven dat model 2 strijdig is met het raadsbesluit en dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt model 4 de voorkeur geniet, met dien verstande dat een onderzoek moeten worden gepleegd naar de mogelijkheden laden en lossen op eigen terrein te laten plaatsvinden; verder werden aandachtspunten genoemd voor verdere detaillering van het model.

Door [REDACTED] werd aangegeven, dat model 1 onwenselijk is vanwege de aantasting van het woonklimaat en de voorkeur uitgaat naar model 3, waarbij wellicht een gelijkwaardige kruising met de ingang van de AH en de Philippusstraat gerealiseerd zou kunnen worden, wat de verkeersveiligheid vergroot.

Verder werd aandacht gevraagd voor de effecten qua fijnstof / PAKS de akoestische aspecten vanuit de diverse bronnen, lichthinder , de bebouwing en bestaande parkeerplaatsen aan de Passtraat.

Door [REDACTED] werd aangegeven de modellen 1 en 2 strijdig te achten met het raadsbesluit. Voor een goede uiteindelijke keuze is verdere informatie nodig , bijv. t.a.v. de akoestische aspecten, verkeersrouting en –veiligheid en parkeren. Binnen de bekende informatie werd de voorkeur uitgesproken voor model 4, met dien verstande dat nader ingezoomd moet worden op het leefklimaat bij de woningen aan de Passtraat en er geen doorgang zou mogen komen aan de zijde van het Leerlooierspad / Sluisplein.

De [REDACTED] gaf aan dat de modellen 1 en 2 grote nadelen met zich meebrengen voor de omwonenden . Modellen 3 en 4 zijn wat dat betreft te verkiezen, met dien verstande dat voor een meer gefundeerd oordeel meer informatie nodig is, bijvoorbeeld ten aanzien van de akoestische aspecten.

Vanuit het centrummanagement [REDACTED] en de heren [REDACTED] en [REDACTED] werd een voorkeur uitgesproken voor model 4, met daarbij de vraag / suggestie of vanwege de verkeersveiligheid op de Borchmolendijk , ontsluiting via het Sluisplein voor enkel bevoorradend verkeer toch niet tot de mogelijkheden zou kunnen behoren.

De [REDACTED] acht model 4 juist belastend voor de bewoners aan de overzijde van de straat.

Uiteindelijk werd geconcludeerd dat de modellen 1 en 2 niet nader gezien zouden hoeven te worden. Modellen 3 en 4 wel, met medeneming van de ingediende vragen en suggesties. Met name het aspect bevoorrading en de effecten op de omgeving moeten daarbij aandacht krijgen.

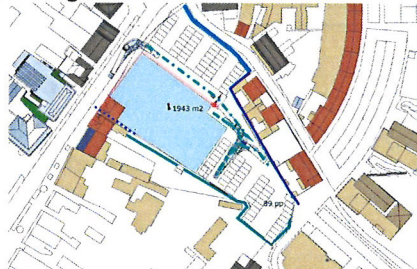
c. Bijeenkomst 24 januari 2018

Voor deze bijeenkomst zijn een zevental varianten gezien, 3a t/m 3d en 4a t/m 4c. In essentie werd daarbij met een aantal varianten getoond, wat in beide hoofdmodellen het effect is van bevoorrading met een vrachtauto en oplegger op eigen terrein dan wel aan de Borchmolendijk. Hierbij werd, om het verkeer op die weg niet te hinderen, de nieuwe bebouwing ten opzichte van de bestaande situatie (deels) terug gelegd, om daarmee ruimte te maken voor bedoelde vrachtauto. Alle modellen zijn opgenomen in de presentatie voor deze bijeenkomst. Onderstaand ter illustratie de modellen 3a en 3c en 4b en 4c.

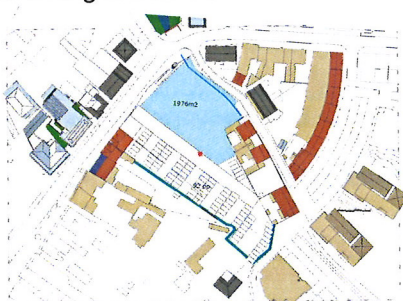
Uitwerking Model 3a



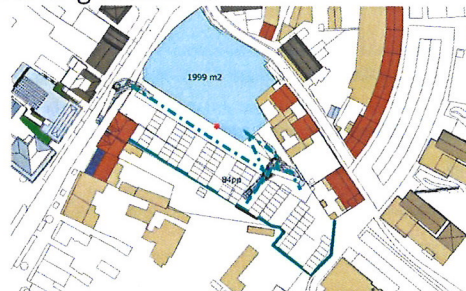
Uitwerking Model 3c



Uitwerking model 4B



Uitwerking Model 4c



Als achtergrondinformatie en hulpmiddel voor het overleg is daarbij aan de orde geweest een overzicht van het aantal bedrijfsmatige verkeersbewegingen per week en een SWOT analyse vanuit de ontwikkelaar van de 7 modellen. In deze analyse worden de modellen

onderling gezien op een viertal wegingsfactoren: verkeer, stedenbouw, woon- en leefklimaat en functionaliteit.

In de discussie bleek verschil van inzicht over de analyse van m.n. de verkeersbewegingen en vanuit dat oogpunt, ook de keuze een model. In essentie was de afweging, situering van de locatie van de bevoorrading i.r.t. de verkeersveiligheid op de Borchmolendijk versus die op het terrein zelf. Gevraagd werd naar een vergelijking met de situatie bij de Emte. Verder bleek behoefte te bestaan aan een bezonningsstudie.

Afgesproken werd, dat de leden zelf een analyse zouden maken op het gebied van verkeersbewegingen en door de ontwikkelaar een bezonningstudie zou worden gemaakt.

d. Bijeenkomst 7 februari 2018

In deze bijeenkomst zijn aan de orde geweest:

De bevoorrading van Emte. Bevinding/conclusie : deze geschiedt zoals bekend ook op eigen terrein, echter de verkeersbeweging die de vrachtauto daar moet maken, is eenvoudiger dan geduid bij de modellen 3 en 4 op het projectgebied. De vrachtauto hoeft minder te manoeuvreren.

De bezonningsstudie om de invloed van model 4 op de bebouwing aan Passtraat te bepalen. Op onderstaande sheet is de situatie getoond op 21 juni, 17 uur. Op dit tijdstip is de schaduwwerking het grootst, dit binnen de beoogde goot- en nokhoogte van de bebouwing.



Conclusie is dat de negatieve effecten qua bezonning zeer beperkt zijn.

De SWOT analyses van de diverse leden.

Daaruit blijkt, dat vanuit de Passtraat een voorkeur bestaat voor model 3, terwijl de andere leden opteren voor model 4 (b of c).

Als reactie op hetgeen eerder was ingebracht, werd in de vergadering verder nog een alternatief getoond, waarbij de bevoorrading aan de Borchmolendijk zal gaan

plaatsvinden, maar dan inpandig. Zie daarvoor onderstaande illustraties. Hierdoor worden een groot aantal negatieve effecten verminderd dan wel weggenomen.



Dit alternatief werd positief ontvangen.

4. Conclusie

4.1 Ten aanzien van het proces

De deelnemers aan de klankbordgroep zijn van oordeel dat er sprake is geweest van een goed proces. Aandachtspunten en vragen vanuit de omgeving zijn adequaat gezien en beantwoord. Dit waar dat op dit moment al mogelijk was. Een aantal ingebrachte punten moeten nog wel aandacht krijgen in het vervolgproces. Zie hiervoor punt 6 van dit verslag. Tijdens de bijeenkomsten is in een open en goede sfeer en met respect voor een ieders inbreng gediscussieerd over de verschillende basismodellen en de daaraan verbonden aspecten.

4.2 Ten aanzien van de inhoud

De leden van de klankbordgroep zijn unaniem van mening dat niet gekozen moet worden voor het model waarbij de bebouwing op het achterterrein zou worden gesitueerd.

De leden van de klankbordgroep hebben echter niet een eensluidend oordeel over welk model basis zou moeten zijn voor de verdere uitwerking. Vanuit de Passtraat wordt geopteerd voor een model 3, ofwel de bebouwing projecteren tegen het perceel Borchmolendijk 10. De overige leden, met uitzondering van de heer v.d. Vleuten (zie bijlage i), hebben een voorkeur voor model 4, met daarbij een inpandige laad- en losplaats. Wel wordt met het oog op de besluitvorming door de gemeente hierbij nog uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor de relatie met de herinrichting en het eventueel verkeersluw maken van de Markt.

5. vervolg

Na vaststelling van het eindverslag zal dit door de voorzitter worden aangeboden aan de wethouder. Daarna moet de gemeente, gehoord de mening van de klankbordgroep, een besluit nemen over welk model basis zal zijn voor het verdere proces.

De leden van de klankbordgroep zullen per email op de hoogte worden gehouden van de verdere stappen.

6. aandachtspunten voor besluitvorming en verdere uitwerking

- verkeerstellingen
- plannen herinrichting centrum
- exacte ligging bouwgrenzen en bouwhoogten, inrichting (parkeer-) terrein en (qua veiligheid) situering stalling fietsen
- aantal appartementen , mede i.r.t. programmering en parkeeraspect
- onderbreking gevelwand Bochmolendijk en beeldkwaliteit nieuwe bebouwing
- aansluiting Passtraat op Borchmolendijk, waaronder suggestie doortrekken trottoir
- aansluiting Leerlooierspad op projectgebied en ontwerp erfafscheidingen i.o.m. belanghebbenden;
- aantal en juridische zekerstelling parkeerplaatsen
- effecten op de leefomgeving, waaronder geur , lichthinder en i.r.t. geluid situering opstelplaats winkelwagens, glasbakken en andere geluidsbronnen (bijv. vlaggen) ;
- parkeerplaatsen in de Passtraat
- routing bouwverkeer
- qua proces: leden klankbordgroep van vervolgstappen op de hoogte houden.

7. Bijlagen

- a. Raadsbesluit 1 december 2016
- b. Presentatie en verslag bijeenkomst 8 november 2017
- c. Presentatie en verslag bijeenkomst 13 december 2017
- d. Voor klankbordgroep 13 december : Notities gemeente inzake ontwikkelingen in het centrum, de verkeersgeneratie en de veilige inrichting van openbaar gebied alsmede reacties vanuit omgeving en centrummanagement
- e. Presentatie (met daarin SWOT analyse), overzicht verkeersbewegingen voor AH en verslag bijeenkomst 24 januari 2018
- f. SWOT analyses leden klankbordgroep
- g. Voor klankbordgroep 24 januari 2018: Notitie gemeente samenvatting mogelijkheden geldend bestemmingsplan
- h. Presentatie en verslag bijeenkomst 7 februari 2018
- i. Reactie mr. Smets op concept - eindverslag

De voorzitter van de klankbordgroep

