

## **Notitie behandeling zienswijzen bestemmingsplan en exploitatieplan Koningsoord Berkel-Enschot 2017**

Het ontwerp bestemmingsplan Koningsoord Berkel-Enschot 2017 heeft ter inzage gelegen van 2 januari tot en met maandag 13 februari 2017. Tijdens deze periode zijn er 45 zienswijzen ingediend waarvan 1 na de sluitingstermijn voor het indienen van zienswijzen. Hierna volgt een samenvatting, het standpunt van de gemeente en de conclusie over de beoordeling. Het standpunt is gebaseerd op de volledige tekst van de zienswijze; er heeft een integrale beoordeling plaatsgevonden.

**N.B.:** in verband met de toepassing van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de zienswijzen van natuurlijke personen geanonimiseerd weergegeven.

### **Zienswijze 1 - bewoner Dr. Schaepmanstraat Berkel-Enschot**

#### **1.1 doorgang Dr. Schaepmanstraat**

*De plannen voorzien in een doorgang voor autoverkeer naar de Dr. Schaepmanstraat. Dit, terwijl eerder is afgesproken dat er enkel een doorgang wordt gemaakt voor langzaam verkeer. De Dr. Schaepmanstraat is hiervoor niet geschikt; het is een smalle straat en er wordt al geparkeerd. De huidige plannen zorgen voor een toename van de verkeersdrukke.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **1.1. doorgang Dr. Schaepmanstraat**

Naar aanleiding van het grote aantal zienswijzen op dit punt is door de ontwikkelaar gekozen voor een andere ontsluiting van de betreffende woningen in deelgebied 2. Deze woningen zullen via het plangebied worden ontsloten en niet via de Dr. Ariënsstraat en Dr. Schaepmanstraat. Er ontstaat hierdoor wel een doodlopende straat waardoor het voor hulpdiensten (brandweer, ambulance) noodzakelijk is om een noodontsluiting te maken via de Dr. Schaepmanstraat. Hier komt derhalve een fysieke afsluiting met een paal zodat er geen autoverkeer doorheen kan. Deze route zal dus alleen sporadisch gebruikt worden in geval van een ernstige calamiteit én tevens de route via het plangebied geblokkeerd zou zijn. Langzaam verkeer kan hier wel gebruik van maken.

In het bestemmingsplan wordt een de strook met bestemming V-VB gewijzigd in Woongebied (WG) en de aanduiding -v wordt uit het Woongebied verwijderd. De bestemming Verkeer aan de westzijde van deelgebied 2 wordt naar het zuiden doorgetrokken in dezelfde breedte als de te verwijderen strook V-VB aan de zuidzijde van deelgebied 2. De strook met de bestemming Groen ten noorden van de Dr. Ariënsstraat en Dr. Schaepmanlaan wordt verkleind tot aan de garage Dr. Schaepmanlaan 23. De aanduidingen ontsluiting (os) worden verwijderd en vervangen door één functieaanduiding voor langzaam verkeer (lv) met een mogelijkheid voor een noodontsluiting.

#### Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

### **Zienswijze 2 - Jonkers Advies namens bewoner boom- en tuinplantenkwekerij "De Hemeltjes", De Hemeltjes 1 te Berkel-Enschot**

#### **2.1 spoorwegovergang Raadhuisstraat**

*Afsluiting van de spoorwegovergang Raadhuisstraat maakt formeel geen deel uit van het nu voorliggende bestemmingsplan. Echter, zowel beleidsmatig als juridisch, worden nu zaken vastgelegd die direct gevolgen zullen hebben voor die spoorwegovergang en de facto sluiting tot gevolg zullen hebben. De indiener van de zienswijze verzet zich nadrukkelijk tegen de afsluiting (voor gemotoriseerd verkeer) van de spoorwegovergang in de Raadhuisstraat, daarbij gesterkt door verdeeldheid in de gemeenteraad over dit standpunt én de brief van de dorpsraad waaruit blijkt de bevolking van Berkel-Enschot de overgang unaniem wil open houden. In de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 4.8.4) wordt gesteld dat het fysiek niet mogelijk is om bij de spoorwegovergang Raadhuisstraat een veilige situatie te creëren voor autoverkeer. Volgens de indiener van de zienswijze komt dit, omdat de gemeente de Koningsoordlaan zo dichtbij het spoor heeft gepland, om financiële redenen. Er zijn oplossingen (varianten 10 en 11 behorend bij de stukken van het besluit van 19 december 2016), die wel uitgaan van open houden van de spoorwegovergang. Dat die financiële gevolgen*

hebben is logisch. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de spoorwegovergang open te houden zou tenminste moeten zijn afgerond vóórdat het onderhavige bestemmingsplan wordt vastgesteld.

## **2.2 milieugevolgen vanwege het bedrijf**

Het bedrijf is ingedeeld in milieucategorie 2. Doordat er volgens de gemeente sprake is van gemengd gebied kan er één afstandsstap terug worden gedaan. De indiener van de zienswijze is van mening dat er geen sprake is van gemengd gebied in de zin van de brochure Bedrijven- en milieuzonering en de gemeente ten onrechte uitgaat van gegevens uit eerder akoestisch onderzoek. Die delen van het plangebied Koningsoord die voor woonbebouwing zijn bestemd, moeten worden aangemerkt als rustige woonwijk, waardoor géén correctie op de afstanden kan worden toegepast.

Daarnaast wordt uitgegaan van de huidige bedrijfssituatie. Op basis van vaste jurisprudentie moet worden uitgegaan van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Gebaseerd op de vigerende agrarische bestemming, moet worden uitgegaan van bedrijvigheid in milieucategorie 3.2. De afstand tot een rustige woonwijk is hiermee 100 meter. De feitelijke afstand tot de dichtstbijzijnde woning is 57 meter. Dit belemmert de indiener van de zienswijze in zijn bedrijfsvoering en ontwikkelruimte.

### **Reactie gemeente:**

#### **2.1 spoorwegovergang Raadhuisstraat**

Realisatie van de verschillende deelplannen van de Overhoeken, waarvan Koningsoord er één is, genereert vanzelfsprekend extra verkeersbewegingen. Om die extra verkeersbewegingen op een veilige manier te kunnen afwickelen, en het voorkomen van sluipverkeer door zowel het buitengebied als door de dorpskern zelf, is een verkeersstructuur ontworpen waarbij de realisatie van de Koningsoordlaan, parallel aan het spoor, als verbindende schakel voor de verschillende Overhoeken, leidend naar de Burg. Bechtweg, een dominant onderdeel is.

In het belang van het realiseren van voldoende ontwikkelmogelijkheden voor woningbouw binnen de Overhoeken is ervoor gekozen de Koningsoordlaan zo dicht mogelijk tegen het spoor aan te positioneren (vergroten uitgeefbaarheid gronden voor woningbouw en voorkomen van (geluids)overlast van de nieuw te realiseren weg voor de nieuwe bewoners). Door de positionering van de weg is de afstand tussen spoor en weg ter plekke van een aantal overwegen (De Kraan en Raadhuisstraat) zodanig beperkt dat er geen sprake meer is van een veilige opstelruimte voor (vracht)auto's tussen spoor en weg op het moment dat de spoorwegovergang wordt gesloten (komst trein). Prorail eist dat die afstand minimaal 27 meter moet zijn. De gemeenteraad heeft op 19 december 2016 besloten dat "Spoorwegovergang Raadhuisstraat tot openstelling van de volledige Koningsoordlaan open blijft voor alle verkeer en daarna open blijft voor niet-gemotoriseerd verkeer".

Daarbij is een motie aangenomen voor een onafhankelijk onderzoek om te bekijken of de Raadhuisstraat toch open kan blijven binnen de kaders van het bestemmingsplan en met instemming van ProRail. Dit onderzoek dient afgerond te zijn bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

De uitkomst van dit onderzoek is dat de spoorwegovergang Raadhuisstraat gesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer en na openstelling van de volledige Koningsoordlaan openblijft voor niet gemotoriseerd verkeer.

#### **2.2 milieugevolgen vanwege het bedrijf**

De woningen binnen het plangebied die het dichtst bij het betreffende bedrijf liggen, liggen ook aan de gebiedsontsluitingsweg en het spoor, op korte afstand van het winkelcentrum en het initiatief 'De Zomerkoning'. Naar mening van de gemeente Tilburg is er dus, behalve de verwijzing naar het akoestisch onderzoek, voldoende motivatie dat er sprake is van een gemengde omgeving. Hiermee is het verantwoord de richtafstanden met een stap te verkleinen.

Betreffende de milieucategorie geldt het volgende. Voor het bedrijf aan de Hemeltjes 1 geldt conform het bestemmingsplan Buitengebied 94 de bestemming 'agrarische Doeleinden'. Binnen deze bestemming is geen milieucategorie vastgesteld maar zijn uitsluitend agrarische bedrijven mogelijk. Een aantal van deze activiteiten kunnen inderdaad onder milieucategorie 3.2 vallen waarvoor een richtafstand geldt van 100 meter. Doordat er echter sprake is van een gemengde omgeving (zie ook hierboven), is het verantwoord deze richtafstand met 1 stap te verkleinen naar 50 meter. Aangezien de feitelijke afstand 57 meter is, wordt nog steeds aan de richtafstanden voldaan en is er dus sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De woonbebouwing binnen het plangebied Koningsoord belemmert de indiener van de zienswijze dan ook redelijkerwijs niet in zijn bedrijfsvoering en ontwikkelruimte welke op basis van het geldende bestemmingsplan mogelijk is.

#### Conclusie

De zienswijzen onder 2.1 en 2.2 zijn ongegrond

### **Zienswijze 3 - Initiatiefgroep Kinderboerderij Koningsoord**

#### **3.1 verzoek om het Kippenhok in het plangebied op te nemen als cultuurhistorisch bouwwerk en te bestemmen voor kinderboerderij.**

*De Initiatiefgroep Kinderboerderij Koningsoord heeft bij de gemeente een initiatief ingediend voor een kinderboerderij in het Kippenhok. Dit initiatief is door de gemeente in behandeling genomen. De Initiatiefgroep verzoekt de gemeente om de kinderboerderij in het Kippenhok op te nemen in het onderhavige bestemmingsplan voor Koningsoord.*

#### **Reactie gemeente:**

#### **3.1 verzoek om het Kippenhok in het plangebied op te nemen als cultuurhistorisch bouwwerk en te bestemmen voor kinderboerderij.**

Binnen het complex van Abdij Koningsoord dragen niet alleen de van rijkswege beschermde onderdelen bij aan het verhaal van de plek. Ook de tuinen, de inrichting en de bijgebouwen spelen daarin een rol. Het voormalige kippenhok heeft ruimtelijk, typologisch en qua verhaal cultuurhistorische waarde, maar is formeel niet beschermd als zijnde een monument of onderdeel van een beschermd stad- of dorpsgezicht.

Het kippenhok en de naaste omgeving maken nog geen onderdeel uit van het programma in Koningsoord. In het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig plan Koningsoord heeft het object een groenvulling zonder aanduiding voor de maatvoering (een bestemming ken je toe in een bestemmingsplan). In het geldende bestemmingsplan Koningsoord geldt de bestemming Gemengde doeleinden (uit te werken) en het kippenhok valt daarmee in feite onder het overgangsrecht.

Voor behoud van het bouwwerk op lange termijn is een passende en haalbare functie noodzakelijk. Het onderzoek daartoe is nog niet afgerond. Voor de haalbaarheid van het burgerinitiatief om hier een kinderboerderij te realiseren zijn nog veel onzekerheden: financieel, bouwkundig, ruimtelijke inpassing en behoefte.

Aangestuurd wordt op voorlopig behoud door het bouwvolume positief bestemmen binnen de bestemming Groen. Verder wordt voorgesteld om in het vast te stellen bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen genomen voor het object en het omgevende gebied om de bestemming Groen te kunnen wijzigen naar de bestemming Recreatie met de aanduiding 'kinderboerderij'. In verband met de milieuaspecten geur en geluid bedraagt de afstand van het wijzigingsgebied tot gevoelige bestemmingen (woningen) minimaal 30 meter. Het wijzigingsgebied wordt aangegeven op de verbeelding en in de regels wordt het volgende opgenomen:

#### **20.16 Wetgevingszone-wijzigingsgebied-5**

*a. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming Groen en Verkeer wijzigen in de bestemming Recreatie met de aanduiding kinderboerderij, uitsluitend ter plaatse van de gebiedsaanduiding "Wetgevingszone-wijzigingsgebied-5" onder voorwaarde dat de exploitatie zeker is gesteld en de financiële haalbaarheid is aangetoond en na afweging van de specifieke lokale situatie waarbij de volgende aspecten in ogenschouw moeten worden genomen:*

- 1. stedenbouwkundig beeld/inpassing t.o.v. de directe omgeving;*
- 2. de aanduiding en parkeerterrein uitgesloten (-p) is van overeenkomstige toepassing;*
- 3. aangetoond is dat er geen negatieve gevolgen zijn voor de aanwezige waardevolle bomen.*

Hiermee wordt het zodra het onderzoek naar de haalbaarheid van het initiatief is afgerond mogelijk om met een vereenvoudigde planologische procedure het initiatief te bestemmen.

## Conclusie

De zienswijze onder 3.1 is deels gegrond

### **Zienswijze 4 - VA-Vastgoedadvies namens bewoner De Kraan, Berkel-Enschot Aparte zienswijze op exploitatieplan (hieronder ook verwerkt)**

#### **Bestemmingsplan:**

##### **4.1 Verordening Ruimte/Ladder voor duurzame verstedelijking**

*Het plan gaat uit van een te lage woningdichtheid, waardoor niet wordt voldaan aan het uitgangspunt van zuinig ruimtegebruik uit de provinciale Verordening Ruimte én de Ladder voor duurzame verstedelijking.*

##### **4.2 Vraagtekens bij fasering**

*In de plantoelichting staat dat er ruime vraag is naar woningen in de gemeente Tilburg en dat in het segment "dorpse milieus" 2.500 woningen moeten worden gerealiseerd voor 2025. In dat kader valt niet in te zien dat de fasering van de 800 woningen in Koningsoord moet worden opgerekt tot 2023-2024.*

##### **4.3 Bouw woningen deelgebied niet koppelen aan verplichte "eerstelijns bebouwing"**

*In deelgebied 9 mag volgens de planregels pas worden gebouwd als de eerstelijns bebouwing (langs De Kraan en het spoor) is gerealiseerd. Volgens het besluit hogere grenswaarde blijkt uit akoestisch onderzoek dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd als sprake is van een geluidluwe zijde en een geluidluwe buitenruimte. Nu het besluit hogere grenswaarde wordt genomen zonder dat de afscherpende werking van de eerstelijns bebouwing wordt overwogen, kan een dergelijke eis niet aan de orde zijn.*

#### **Exploitatieplan:**

##### **4.4 Noodzaak tot exploitatieplan is er niet**

*De basis om een exploitatieplan op te stellen ontbreekt. Het kostenverhaal is immers al anderszins verzekerd door de overeenkomst met Heijmans. Bovendien vraagt de indiener van de zienswijze zich af de raad wel een exploitatieplan moet willen vaststellen.*

##### **4.5 Waarom is Abdij Koningsoord niet meegenomen in exploitatie**

*Bij het exploitatieplan is niet meegenomen dat een (fors) deel van de kosten ten gunste is van de realisatiemogelijkheden van de woningen volgens de omgevingsvergunningen "appartementen en patiowoningen Abdij Koningsoord" en "restaurant Abdij Koningsoord". Van (een fors deel) van de kosten zou geconcludeerd moeten worden dat deze niet in dit exploitatieplan ondergebracht kunnen worden omdat deze gedragen dienen te worden door de genoemde ontwikkelingen.*

##### **4.6 Afdracht aan Fonds Bovenwijken**

*De afdracht aan het fonds bovenwijkse voorzieningen in het exploitatieplan is niet legitiem. Er wordt niet voldaan aan de eisen die de Wet ruimtelijke ordening in artikel 6.13.1.7 stelt voor het verhalen van kosten van bovenwijkse voorzieningen. In de Omgevingsvisie Tilburg 2040 (die klaarblijkelijk dient als structuurvisie waarop de Nota Systematiek kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen is gebaseerd) zijn geen, en zeker geen concrete, aanwijzingen gegeven over de bestedingen die ten laste van het fonds kunnen komen en de hoogte ervan.*

##### **4.7 Residuele grondwaarde rij- en hoekwoningen te hoog**

*De in het exploitatieplan opgenomen opbrengsten voor rijwoningen en hoekwoningen zijn te hoog. De onderbouwing door middel van de taxatie en het kader grondprijzen van de gemeente is te mager en onjuist.*

##### **4.8 Onrendabele delen**

*Niet aanvaardbaar is het feit dat voorzieningen als de Gebiedsontsluitingsweg (GOW), maatschappelijke voorzieningen en winkelvoorzieningen drukken op de exploitatie van dit gebied. Deze voorzieningen zijn niet slechts ten dienste van deze ontwikkeling maar ook voor andere delen van Berkel-Enschot.*

##### **4.9 Kosten ruimtereservering Station zijn niet toe te rekenen aan Koningsoord.**

*Omdat een station in Berkel-Enschot niet te verwachten is voor 2028 moeten de kosten die de ruimtereservering met zich meebrengen uit het exploitatieplan gehaald worden.*

#### **4.10 Waterretentie buiten plangebied**

*Niet valt in te zien dat gronden (1.06.50 ha) aan de andere zijde van het spoor in deze exploitatie thuis horen. Slechts 0.41.00 ha is nodig voor de functie van waterretentie. Daarnaast kan die oppervlakte ook in het plangebied zelf worden gevonden (overbodige ruimtereservering station en het hoge percentage dat aan niet-uitgeefbare voorzieningen wordt besteed). Verzocht wordt deze gronden buiten de exploitatie te laten.*

#### **4.11 Gehanteerde rente is te hoog**

*De gehanteerde rente in het exploitatieplan is met 3,5% te hoog, dit sluit niet aan bij de werkelijkheid op de markt. Voor een project van een dergelijke omvang kan zeer gemakkelijk een langlopende rente aangetrokken worden die een rente kent van 1,5 a 2%.*

#### **4.12 Er wordt uitgegaan van een te lage dichtheid**

*Voor dit plan is van een te lage dichtheid uitgegaan (in totaal 45% uitgeefbare grond). Naast de ruimtelijke aspecten daarvan geldt dat op die manier de exploitatie door gebrek aan inkomsten zwaar onder druk staat. Verzocht wordt tot een hoger uitgiftepercentage te komen.*

#### **4.13 Planschaderisicoanalyse gaat uit van een te laag percentage maatschappelijk risico**

*In de planschaderisicoanalyse wordt ten onrechte uitgegaan van 2% maatschappelijk risico van waardedaling van onroerende zaken. In bestendige rechtspraak worden percentages van 3 tot 5% gehanteerd; in de consultatieronde van de aanpassing van de Omgevingswet wordt het standaard maatschappelijk risico standaard op 5% bepaald. Verzocht wordt dit percentage te hanteren in de planschaderisicoanalyse.*

#### **4.14 In het exploitatieplan is een onjuist aantal woningen opgenomen**

*In het exploitatieplan wordt uitgegaan van 726 woningen terwijl in het bestemmingsplan sprake is van 800 woningen.*

#### **4.15 Aantal verwervingen in plankostenscan klopt niet**

*Het aantal verwervingen in de plankostenscan in bijlage G is gesteld op 47 terwijl elders in het exploitatieplan en bijlagen en ook in de praktijk sprake is van 19 betrokken partijen.*

#### **4.16 Opbrengstenstijging niet in exploitatieplan meenemen**

*In het exploitatieplan worden opbrengstenstijgingen meegerekend. Dit wordt door de indiener van de zienswijze niet terecht gevonden. De afgelopen jaren hebben aangetoond dat eerder voorzichtigheid op zijn plaats is. Deze opbrengstenstijgingen moeten uit het exploitatieplan gehaald worden.*

#### **4.17 Kavelmaten rij- en hoekwoningen te ruim.**

*Bij rijen- en hoekwoningen ligt het aantal vierkante meters onevenredig hoog. Het gevolg hiervan is dat de exploitatiebijdrage ook te hoog is. Verzocht wordt de berekeningsmethode van de exploitatiebijdrage per eigendom aan te passen om deze ongelijkheid weg te nemen.*

#### **4.18 Begroting andere kosten (alle behalve verwerving en sloop) niet onderbouwd.**

*Aangevoerd wordt dat de kosten niet met de vereiste zorgvuldigheid en deugdelijke motivering zijn geraamd.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **4.1 Verordening Ruimte/Ladder voor duurzame verstedelijking**

Plangebied Koningsoord behoort niet tot het buitengebied van de gemeente Tilburg, maar betreft stedelijk gebied en behoort tot één van de zgn. Overhoeken in en rond de kern van Berkel-Enschot. De Overhoeken in Berkel-Enschot zijn al in 2000 aangemerkt als ontwikkellocaties voor woningbouw ter voorziening in de (nog altijd) groeiende woningbehoefte van Tilburg.

Voor de instandhouding resp. versterking van de woonmilieudifferentiatie, en daarmee inspelend op de woonbehoeften c.q. klantvraag maakt Tilburg gebruik van een woonmilieutypologie; deze betreft in de basis een vijfdeling, waarvan (Centrum)Dorps er een is.

De woningdichtheid in Overhoek-Koningsoord te Berkel-Enschot is afgestemd op het beoogde woonmilieutype aldaar, i.c. Centrum-Dorps. Als gemiddelde woningdichtheid voor een Dorps-woonmilieu geldt 23 w/ha. Een

Centrum-Dorps woonmilieu –zoals beoogd in Koningoord– komt daar qua dichtheid wat bovenuit; een dichtheid van 25,8 w/ha past daar allerzins bij.

De bestaande feitelijke en planologische situatie is aan te merken als een stedenbouwkundig samenstel van functies en bebouwing op de gronden tussen de bebouwde kom van Berkel-Enschot en de infrastructuurlijnen van de provinciale weg N65, de Burgemeester Bechtweg en de spoorlijn naar Den Bosch.

In september 2002 heeft de gemeente het Ontwikkelingsplan Overhoeken Berkel-Enschot vastgesteld. In dit plan zijn de randvoorwaarden vastgelegd voor de ontwikkeling en realisatie van een aantal nieuwe woon- en werkgebieden, de zgn. 'Overhoeken' aan de west- en noordkant van Berkel-Enschot. Als vervolg op het Ontwikkelingsplan is in december 2003 door de gemeenteraad het Stedenbouwkundig plan Overhoeken Berkel-Enschot vastgesteld. Dit stedenbouwkundig plan wordt per deelgebied door verschillende projectontwikkelaars uitgewerkt. De deelgebieden Enschtosebaan en Hoge Hoek zijn al uitgewerkt en grotendeels gerealiseerd.

Binnen de Overhoeken is Koningsoord een bijzonder plangebied, omdat hierin het nieuwe dorpshart voor Berkel-Enschot is voorzien. Het deelgebied wordt ontwikkeld door Heijmans Vastgoed. In maart 2015 is ingestemd met het stedenbouwkundig plan dat de basis is voor het in procedure gebrachte bestemmingsplan. (Het bestemmingsplan vervangt het bestemmingsplan 'Koningsoord Berkel-Enschot', vastgesteld 12 april 1999). Op de locatie zijn circa 800 woningen gepland en het nieuwe winkelcentrum van Berkel-Enschot. Tevens wordt een gebiedsontsluitingsweg gerealiseerd die de verschillende Overhoeken met elkaar verbindt en onderdeel is van de nieuwe hoofdonsluiting van het dorp.

Het gebied van de Abdij Koningsoord behoort ook tot de gebiedsontwikkeling Koningsoord maar het grootste deel van deze ontwikkeling maakt geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Dit project is met een zelfstandige ruimtelijke procedure in gang gezet. Het is momenteel in uitvoering en zal in 2017 worden opgeleverd. Naast de culturele voorzieningen van het dorp zullen onder andere woonvoorzieningen voor ouderen in de voormalige abdijgebouwen worden ondergebracht. Het gezondheidscentrum en de nieuwe apotheek zijn reeds gerealiseerd in de bijgebouwen van de abdij en zijn sinds 2016 operationeel. De dorpsvoorzieningen zijn onlosmakelijk verbonden met het nieuwe winkelcentrum en de ruimte tussen de abdij en het winkelcentrum zal dienst doen als het nieuwe dorpsplein.

De diverse planonderdelen van de gebiedsontwikkeling Koningsoord hangen dusdanig samen in programmatische, functionele, ruimtelijke en financiële zin dat zij niet los van elkaar kunnen worden beschouwd.

Ook in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is het betreffende gebied aangeduid als bestaand stedelijk gebied. In de Verordening is bepaald dat de toelichting bij een bestemmingsplan gelegen in bestaand stedelijk gebied dat voorziet in nieuwbouw van woningen een verantwoording bevat over de wijze waarop:

- a. de afspraken die daarover zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg (RRO) worden nagekomen;
- b. de beoogde nieuwbouw zich verhoudt tot de afspraken genoemd onder a en tot de beschikbare harde plancapaciteit voor woningbouw.

In de toelichting is deze verantwoording opgenomen in de paragrafen 3.2.3. en 4.4.1. en daarmee is voldaan aan de uitgangspunten uit de Verordening Ruimte en de Ladder voor duurzame verstedelijking. Dit blijkt ook uit het feit dat de provincie geen zienswijze heeft ingediend tegen het plan.

#### **4.2 Vraagtekens bij fasering**

Tilburg bouwt conform de jaarlijks geactualiseerde RRO-afspraken gemiddeld 850 (tot 1.000) woningen per jaar ter voorziening in de lokale en regionale groei-/vraagbehoefte, en dat zo veel mogelijk in een mix van verschillende woonmilieutypen. Afhankelijk van de klantvraag(-variatie) enerzijds en het beschikbare locatieaanbod anderzijds, worden met name de wat grotere locaties zodanig gefaseerd (i.c. bandbreedte in tijd), dat met concrete bouwplannen optimaal kan worden aangesloten op de (dan) actuele woningvraag per woonmilieutype.

#### **4.3 Bouw woningen deelgebied niet koppelen aan verplichte "eerstelijns bebouwing"**

In regel 15.2.2 in het bestemmingsplan wordt onder meer gesteld dat hoofdgebouwen in de deelgebieden 6 en 9 niet eerder mogen worden opgeleverd dan nadat in het gebied met de specifieke bouwaanduiding "eerstelijns bebouwing" in deelgebied 6 en 9 een zoveel mogelijk aaneengesloten rij hoofdgebouwen met een minimale hoogte van 10,3 m ten opzichte van maaiveld is gerealiseerd. De eerstelijnsbebouwing dient namelijk

als afscherming van geluid ten behoeve van de achterliggende woningen in het betreffende deelgebied. Zonder deze afscherming is een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte niet geborgd.

In het akoestisch onderzoek is ook de situatie doorgerekend waarbij de deelgebieden 6 en 9 in het geheel nog niet bebouwd zijn en er dus minder afscherming is van geluid van het spoor en de Koningsoordlaan. Overwogen is dat dit, rekening houdend met de gestelde eis van een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte, niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de achterliggende nieuwbouw (in meer oostelijk gelegen andere deelgebieden, niet 6 en 9).

#### **4.4 Noodzaak tot exploitatieplan is er niet**

Artikel 6.12 lid 2 Wro bepaalt dat de gemeenteraad, als er sprake is van één of meerdere aangewezen bouwplannen (artikel 6.2.1 Bro), verplicht is een exploitatieplan vast te stellen indien:

- Het verhaal van kosten van grondexploitatie niet anderszins is verzekerd;
- Het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 onder c 4, onderscheidenlijk 5 Wro noodzakelijk is;
- Het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2, onderscheidenlijk b, c, of d Wro noodzakelijk is.

Daarnaast kan een exploitatieplan ook facultatief worden vastgesteld.

In de toelichting van het bestemmingsplan staat (op pag 62) dat nog niet met alle eigenaren omtrent het kostenverhaal is gecontracteerd en dat kosten van grondexploitatie niet anderszins verzekerd zijn. Daarnaast zijn nog een aantal eisen gesteld die vastgelegd zijn in de regels van het exploitatieplan. Dit zijn onder andere de locatie sociale woningbouw, de koppeling tussen ontwikkeling deelgebied 9 en de Gebiedsontsluitingsweg (GOW) en het kwaliteitshandboek Openbare Ruimte met daarin de eisen ten aanzien van het in te richten openbaar gebied. Daarmee is de verplichting tot vaststellen van een exploitatieplan duidelijk.

Op de stelling dat het kostenverhaal toch gezekeerd is door Heijmans moet de nuance komen dat het financiële risico inderdaad bij Heijmans ligt. De overeenkomst van Heijmans met de gemeente heeft echter het uitgangspunt dat waar zelfrealisatie mogelijk is er kostenverhaal zal plaatsvinden op deze zelfrealisator door een anterieure overeenkomst (art 5.6) dan wel via het exploitatieplan (art 5.4). Het financiële risico van Heijmans betreft de eventuele macroaftopping.

#### **4.5 Waarom is Abdij Koningsoord niet meegenomen in exploitatie**

Het exploitatieplan volgt het ruimtelijk besluit zijnde het bestemmingsplan en hierin is de Abdij Koningsoord niet meegenomen. Voor de ontwikkelingen Abdij Koningsoord is eerder een zelfstandige planologische procedure doorlopen. Vandaar dat de Abdij Koningsoord geen onderdeel uitmaakt van het exploitatieplan voor Koningsoord.

#### **4.6 Afdracht aan Fonds Bovenwijken**

De zienswijze is gericht op de in de exploitatieopzet opgenomen kosten aangaande zogeheten bovenwijkse voorzieningen. De zienswijze bevat de stelling dat de Omgevingsvisie Tilburg 2040 geen concrete aanwijzingen bevat van de bestedingen die ten laste van het fonds worden gebracht. Dit is correct. Dit echter ook niet noodzakelijk. De in de "Nota systematiek kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen" opgenomen voorzieningen betreffen allen zogeheten "bovenwijkse voorzieningen" als opgenomen in art. 6.2.4 onder e Bro. De titel van de nota maakt dit duidelijk en ook op pagina 5 van de nota wordt naar dit artikel verwezen. De kosten als opgenomen in de exploitatieopzet zijn gebaseerd op deze nota. Bij dergelijke kosten geldt de eis met betrekking tot opname van deze kosten in een structuurvisie niet. Die relatie is dan ook niet gelegd. Dit in tegenstelling tot de in de zienswijze opgenomen en benoemde kostenpost die in de praktijk als "bovenplanse kosten" wordt aangeduid en die zijn opgenomen in art. 6.13 lid 7 Wro. Dergelijke kosten zijn in dit exploitatieplan niet aan de orde. Onduidelijkheid ontstaat doordat in bijlage E tabel G de term "bovenplanse kosten" per abuis wel wordt gehanteerd. Door de verwijzing naar de Nota Systematiek Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen is duidelijk dat deze kosten niet bedoeld worden. Dit wordt hersteld bij vaststelling van het exploitatieplan evenals de verwijzing naar een fonds waarbij per abuis ook de indruk ontstaat dat het hier Bovenplanse kosten zou betreffen.

#### **4.7 Residuele grondwaarde rij- en hoekwoningen te hoog**

Op basis van onafhankelijk taxaties zijn de residuele grondwaarden bepaald. De gemeente heeft geen reden om aan de juistheid ervan te twijfelen.

#### **4.8 Onrendabele delen**

*GOW niet volledig toerekenbaar aan Koningsoord.*

De Gebiedsontsluitingsweg (GOW) ligt geheel binnen het exploitatiegebied en is bedoeld om het plangebied, inclusief het toekomstig winkelcentrum, te ontsluiten (en de rest van het dorp niet te belasten). Indien het plan Koningsoord niet zou worden gerealiseerd dan zou deze Gebiedsontsluitingsweg niet nodig zijn en dus niet afzonderlijk gerealiseerd worden. De planning van de totale uitbreiding is dusdanig, dat onderdelen van de totale weg niet nodig zijn zolang de belasting van het betreffende plandeel niet aanwezig is. Om deze reden is het een planvoorziening en geen bovenwijkse voorziening. De weg is dan ook niet opgenomen in de gemeentelijke Nota Systematiek kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen.

*Winkelcentrum niet volledig toerekenbaar aan Koningsoord.*

Op zichzelf is aannemelijk dat ook andere delen van Berkel-Enschot (en daarbuiten) zullen profiteren van het nieuwe winkelcentrum als zodanig. Echter dat geldt niet ook zonder meer voor de werkzaamheden ten aanzien waarvan kosten moeten worden gemaakt, die over de band van het exploitatieplan zullen (kunnen) worden verhaald. De realisatie van het winkelcentrum maakt geen deel uit van de grondexploitatie, maar van de opstalexploitatie. Van het op adequate wijze opruimen van het oude winkelcentrum (de sloop) en het inpassen van het nieuwe winkelcentrum in het openbaar gebied (aanleg openbare voorzieningen) profiteert in feite alleen de nieuwe wijk Koningsoord.

#### **4.9 Kosten ruimtereservering station zijn niet toe te rekenen aan Koningsoord.**

Voor de ruimtereservering zijn geen kosten opgenomen, deze valt ook buiten het exploitatieplangebied. Eventuele kosten ten aanzien van verwerving en aanleg station worden opgenomen in het fonds Bovenwijks.

#### **4.10 Waterretentie buiten plangebied**

Water wordt zoveel mogelijk binnen het plangebied opgevangen. Dit lukt niet voor de volledige 100% binnen de ruimte die het stedenbouwkundig plan biedt. Er zijn plekken voor eventuele waterberging aangewezen waarvan niet zeker is dat deze daar gerealiseerd gaan worden, bijvoorbeeld ter plekke van de ontsluiting de Kraan naar de Gebiedsontsluitingsweg (GOW). De waterretentie buiten het plangebied is voorlopig een reservering. Bij een eventuele herziening van het exploitatieplan zal deze aangepast worden naar de laatste inzichten.

#### **4.11 Gehanteerde rente is te hoog**

De gemeente Tilburg hanteert voor haar grondexploitaties de zogenaamde omslagrente. Voor het exploitatieplan geldt 3,5% zoals vastgesteld bij de begroting 2016 van de gemeente. Bij wijzigingen in de toekomst zal dit bij de herziening van het exploitatieplan worden meegenomen.

#### **4.12 Er wordt uitgegaan van een te lage dichtheid**

Het exploitatieplan volgt het ruimtelijk besluit. In het bestemmingsplan zijn maximaal 800 woningen toegestaan. In het beeldkwaliteitsplan wordt het dorpse karakter van de woongebieden benadrukt. Hier is rekening mee gehouden in het VOSP (Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan) dat onderliggend is aan het voorgenomen ruimtegebruik in het exploitatieplan.

#### **4.13 Planschaderisicoanalyse gaat uit van een te laag percentage maatschappelijk risico**

SAOZ wordt gevraagd het rapport te updaten. Hierbij zal deze zienswijze door SAOZ worden behandeld en indien nodig aangepast. Eventueel gewijzigde planschaderisicoanalyse zal in het exploitatieplan worden verwerkt.

Artikel 6.2.lid 2 Wro gaat uit van een normaal maatschappelijk risico van 2%, dit is de hoofdregel. De indiener van de zienswijze heeft niet aannemelijk gemaakt dat hier een ander percentage zou moeten worden gehanteerd.



#### **4.14 In het exploitatieplan is een onjuist aantal woningen opgenomen**

Het bestemmingsplan gaat uit van max 800 woningen. Het exploitatieplan gaat uit van 726 omdat in het bestemmingsplan nog rekening wordt gehouden met maximaal 10% optimalisatiemogelijkheden. Deze optimalisatiemogelijkheden zijn geen verplichting voor eventuele zelfrealisatoren. Vandaar dat het exploitatieplan uitgaat van 726. Mocht een eventuele zelfrealisator meer woningen maken dan nu aan hem toegerekend (max 10% extra) wordt bij de omgevingsvergunningaanvraag getoetst wat de exploitatiebijdrage volgens de omgevingsvergunning is en wat in het exploitatieplan is opgenomen. De hoogste van de twee dient betaald te worden, conform art 6.19 Wro.

#### **4.15 Aantal verwervingen in plankostenscan klopt niet**

Het verschil ontstaat doordat in de berekening van het exploitatieplan de meeste winkeleigenaren onder de noemer VvE Eikenbosch zijn opgenomen. Dit zijn echter wel individuele eigenaren die verworven dienen te worden. De in het taxatierapport inbrengwaarden genoemde eigenaren zijn in deze dan ook leidend. Hierin zit nog wel een verschil met de plankostenscan, 42 versus 47. De plankostenscan zal hier op aangepast worden. De fasering houdt rekening met de verwachte afzetruimte in heel Berkel-Enschot. Mocht het plan sneller gerealiseerd worden dan zal dit bij eventuele herzieningen van het exploitatieplan gecorrigeerd worden.

#### **4.16 Opbrengstenstijging niet in exploitatieplan meenemen**

De gemeente laat ieder jaar door haar accountant (Deloitte) de parameters van de grondexploitatie analyseren. Op basis hiervan worden de te hanteren parameters ten aanzien kosten- en opbrengstenstijging in grondexploitaties vastgesteld.

#### **4.17 Kavelmaten rij- en hoekwoningen te ruim**

In het beeldkwaliteitsplan wordt het dorpse karakter van de woongebieden benadrukt. Hier is rekening mee gehouden in het VOSP (Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan) dat onderliggend is aan het voorgenomen ruimtegebruik in het exploitatieplan.

#### **4.18 Begroting andere kosten (alle behalve verwerving en sloop) niet onderbouwd.**

De begroting andere kosten is gebaseerd op het voorgenomen ruimtegebruik ten aanzien van hoeveelheden en daaraan gekoppeld het gemeentelijk prijzenboek. Het gemeentelijk prijzenboek wordt door de gemeente jaarlijks vastgesteld.

Waar geen koppeling is met het voorgenomen ruimtegebruik worden de specifieke elementen benoemd. Ervaringscijfers worden gebruikt bij de inschatting van mogelijke nog te maken onderzoekskosten archeologie en bodemonderzoek. Het betreft een inschatting op basis van ervaringen uit andere projecten ten aanzien van mogelijk te verwachten kosten. Bij herziening van het exploitatieplan zullen deze inschattingen getoetst worden aan de laatste inzichten en waar nodig aangepast worden.

#### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is (deels) gegrond.

#### **Zienswijze 5 - bewoner Dr. Ariënsstraat Berkel-Enschot**

##### ***Aparte zienswijze op exploitatieplan (hieronder ook verwerkt)***

#### ***Bestemmingsplan***

##### ***5.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat***

*Het ontwerpbestemmingsplan Koningsoord overlapt een deel van het geldende bestemmingsplan Enschoot 2008 en wordt nu aangegeven als groenbestemming. Dit strookt niet met wat een ambtenaar van de gemeente in augustus 2016 heeft medegedeeld, namelijk dat hier een ontsluitingsweg is voorzien. De indiener gaat niet akkoord met een ontsluitingsweg, vanwege het afnemen van de verkeersveiligheid, verkeersoverlast en parkeerproblematiek. De wijk kan worden ontsloten door de wegen die al gepland zijn in de nieuwe wijk, ook al gaat dit ten koste van een gedeelte van de bouwgrond, waardoor er minder opbrengst is voor de firma Heijmans. Hopelijk neemt de gemeente deze zorgen serieus en denkt zij niet alleen aan economische argumenten.*

#### **Exploitatieplan:**

##### **5.2 Planschaderisicoanalyse**

*In de planschaderisicoanalyse wordt er bij de berekening van cluster C van uitgegaan dat tussen een deel van de objecten in cluster C en het nieuwe plan een hoogopgaande en relatief dichte beplanting blijft. Door het plan om nu een ontsluitingsweg aan te leggen in plaats van beplanting wordt het bedrag aan planschade een veelvoud dat het bedrag dat in de risicoanalyse genoemd wordt.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **5.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat**

Zie reactie 1.1

##### **5.2 Planschaderisicoanalyse**

Als gevolg van de aanpassing van het plan (zie reactie 1.1) zal er ook geen sprake zijn van planschade op dit punt.

#### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

#### **Zienswijze 6 - Hekkog BV-eigenaar pand Eikenbosch 24 Berkel-Enschot**

##### **6.1 Nieuwe bestemming "Woongebied" is ongewenst**

*Hekkog B.V. heeft het pand aan de Eikenbosch 24 verhuurd aan een detailhandelszaak en deze is niet eenzijdig te ontbinden. De zittende huurder wenst niet in goed overleg met Hekkog B.V. tot ontbinding van de huurovereenkomst te komen en is niet voornemens om de detailhandelonderneming op genoemde locatie te staken. Bij voortzetting van dit gebruik ontstaat er na de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan Koningsoord 2017 een strijdige situatie. Om die reden acht Hekkog B.V. de nieuwe bestemming niet gewenst en onhaalbaar.*

##### **6.2 Ladder voor duurzame verstedelijking detailhandel**

*Het nieuwe winkelcentrum ter plaatse van de bestemming "Centrum" voorziet in 10.450 m2 detailhandel. In de toelichting wordt aangegeven dat rekening wordt gehouden met 9.800 m2 detailhandel. Dat zijn minder m2. De oplegnotitie poogt dit verschil te motiveren in het kader van gewenste flexibiliteit. Hierbij is niet aangetoond dat er feitelijk sprake is van een actuele regionale behoefte. Hekkog B.V. beschikt over informatie die tot een ander inzicht leidt en waaruit zou blijken dat circa 2.519 m2 winkeloppervlakte niet wordt verplaatst naar het beoogde nieuw winkelcentrum. Daarbij dient ook het vastgoed van Hekkog B.V. nog te worden opgeteld, aangezien de huurder (zie onder 6.1) geen medewerking verleent aan ontbinding van de huurovereenkomst. Het nieuwe winkelcentrum realiseert volgens Hekkog B.V. voor een groot deel een nieuwe stedelijke ontwikkeling waaraan geen behoefte is. Zodoende zou van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling geen sprake zijn.*

##### **6.3 Toets (nieuwe) Wet natuurbescherming ontbreekt**

*Het ontwerpbestemmingsplan is niet gebaseerd op de per 1-1-2017 in werking getreden Wet natuurbescherming. Deze wet heeft een aantal veranderingen ondergaan ten opzichte van de oude Natuurbeschermingswet 1998. Zo is bijvoorbeeld de bij de wet behorende lijst van beschermde soorten gewijzigd.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **6.1 Nieuwe bestemming "Woongebied" is ongewenst**

Het al dan niet ontbinden van een huurovereenkomst betreft een privaatrechtelijke aangelegenheid en wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt de wenselijke en ruimtelijk aanvaardbare bestemming opgenomen voor de komende planperiode. De indiener van de zienswijze concludeert dat er door het opnemen van een bestemming Wonen ter plaatse van het huidige winkelcentrum Eikenbosch een met het bestemmingsplan strijdige situatie ontstaat. In het bestemmingsplan is in artikel 25 een regeling ten aanzien van overgangsrecht opgenomen. Het gebruik van gronden en bouwwerken die bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd zijn mogen (onder voorwaarden) worden

voortgezet. Van een niet gewenste en onhaalbare bestemming is geen sprake. De gemeente is bereid om zo nodig tot minnelijke aankoop/onteigening over te gaan zodat de panden gesloopt kunnen worden.

## 6.2 Ladder voor duurzame verstedelijking detailhandel

- In het rapport van juni 2015 is de kwantitatieve behoefte aan detailhandel door middel van een distributieve toets berekend. Daaruit bleek dat er in de dagelijkse sector een uitbreiding van circa 2.300 m<sup>2</sup> wvo mogelijk is en in de niet-dagelijkse sector een uitbreiding van bijna 2.500 m<sup>2</sup> wvo: in totaal 4.800 m<sup>2</sup> wvo.
- De voorgenomen uitbreiding van detailhandel in het basisrapport van juni 2015 bedroeg 4.125 m<sup>2</sup> wvo (2.675 m<sup>2</sup> dagelijks en 1.450 m<sup>2</sup> niet-dagelijks).
- De toen bekende uitbreiding van de dagelijkse sector (2.675 m<sup>2</sup> wvo) was min of meer in lijn met de distributieve ruimte en de distributieve mogelijkheden in de niet-dagelijkse sector waren groter dan wat hier als toevoeging van het aanbod zal worden gerealiseerd. Dat betekent dat er nog extra ruimte beschikbaar is (zijnde 1.050 m<sup>2</sup> wvo, berekening: 2.500 m<sup>2</sup> wvo minus 1.450 m<sup>2</sup> wvo) voor de niet-dagelijkse sector.
- Ten behoeve van flexibilisering is in het bestemmingsplan een maximum van 10.450 m<sup>2</sup> bvo detailhandel opgenomen. Dat betreft 8.360 m<sup>2</sup> wvo (80% van het metrage bvo). Minus het huidige aanbod in Eikenbosch gaat het dan om een toevoeging van 4.646 m<sup>2</sup> wvo in plaats van 4.125 m<sup>2</sup> wvo.
- Het verschil (de extra uitbreidingsmeters) van 521 m<sup>2</sup> wvo past nog binnen de extra distributieve mogelijkheden zoals berekend in het rapport van juni 2015.

m <sup>2</sup> bvo detailhandel Koningsoord	m <sup>2</sup> wvo detailhandel Koningsoord (80% van bvo)	m <sup>2</sup> wvo detailhandel Eikenbosch (huidig wc)	Uitbreiding m <sup>2</sup> wvo	Distributieve mogelijkheden m <sup>2</sup> wvo
10.450	8.360	3.714	4.646	4.800

- De mogelijkheden voor uitbreiding van detailhandel tot 2025 zijn gestoeld op:
  1. De bevolkingsgroei door nieuwbouw. In totaal neemt het aantal inwoners tussen 2014 en 2025 toe met circa 1.900 (+17% tussen 2014 en 2025). Ook daarna wordt nog een bevolkingsgroei verwacht met bijna 600 inwoners tussen 2025 en 2030.
  2. Een hogere koopkrachtbinding aan Berkel-Enschot voor de dagelijks sector. Nu vloeit nog een groot deel af naar omliggende dagelijkse winkels (m.n. supermarkten), wat tevens voor veel extra verkeersbewegingen zorgt.

Aan een distributieve berekening moet een indicatieve waarde worden gehecht als het gaat om het verkrijgen van inzicht in een verantwoorde uitbreiding van de detailhandel. Het heeft niet tot doel om concurrentieverhoudingen te regelen (dat is niet toegestaan), maar heeft vooral ten doel om in het kader van een planprocedure te beoordelen of er sprake is van een goede, ruimtelijk verantwoorde ontwikkeling. Dat wil zeggen: voorziet de ontwikkeling in een behoefte? En: leidt de ontwikkeling niet tot onaantoonbare leegstand elders? In de rapportage(s) van BSP (bijlagen 3 en 4 bij de toelichting) is aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, omdat gebouwd wordt voor een aantoonbare behoefte in Berkel-Enschot en omgeving.

De indiener van de zienswijze geeft daarnaast nog aan over informatie te beschikken waaruit zou blijken dat circa 2519 m<sup>2</sup> niet zou worden verplaatst naar het beoogde nieuwe winkelcentrum. Deze informatie is feitelijk niet juist. Op dit moment wordt met een paar winkeleigenaren nog onderhandeld over een overeenkomst voor verplaatsing, het gaat dan om 767 m<sup>2</sup> bvo waarvoor nu nog geen overeenkomst voor verplaatsing is gesloten. Verwacht wordt dat ook deze overeenkomsten spoedig gesloten worden.

Uit het bovenstaande blijkt dat er sprake van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Zie reactie 17.2

## 6.3 Toets (nieuwe) Wet natuurbescherming ontbreekt

Op 1 januari 2017 is inderdaad de Wet natuurbescherming in werking getreden. In het kader van deze nieuwe wet is een quick scan uitgevoerd waarbij onderzocht is of de in de nieuwe wet beschermde soorten voorkomen (of in potentie) in het plangebied Koningsoord. Uit deze quick scan is gebleken dat er geen nieuwe beschermde

soorten aanwezig zijn binnen het plangebied. Paragraaf 5.9 (Natuur en ecologie) van de toelichting wordt aangepast aan de Wet natuurbescherming.

### Conclusie

De zienswijze is deels gegrond (6.3) en voor het overige ongegrond.

## **Zienswijze 7 - Dorpsraad Berkel-Enschot**

### **7.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

*Het raadsbesluit van 19 december 2016, inzake hoofdwegenstructuur in Berkel-Enschot en de voorgenomen sluiting van spoorwegovergangen, is niet verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het plan is hiermee niet actueel.*

*Dit blijkt uit bijvoorbeeld passages in de toelichting (paragraaf 4.8.4) en in de onderliggende bijlagen (zoals het MER (pagina 8)). Ook staat nergens beschreven dat er nader onderzoek wordt gedaan naar de spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat.*

*Een correcte weergave van de actuele feiten is van groot belang voor een juiste voorstelling van zaken in het bestemmingsplan. Door het ontbreken daarvan is het voor de dorpsraad niet mogelijk met een zienswijze te reageren op de verwerking van de besluiten van de gemeenteraad. De dorpsraad wenst van de gemeente te vernemen op welke wijze inwoners van Berkel-Enschot alsnog met een zienswijze kunnen reageren voordat het bestemmingsplan aan de raad wordt aangeboden. Daarbij geven zij een opsomming van punten aan die zij verwerkt willen zien in het bestemmingsplan:*

- *De Koningsoordlaan dient geschikt te zijn als ontsluitingsweg van een deel van Berkel-Enschot en voor de bereikbaarheid van de voorzieningen in het nieuwe dorpshart.*
- *De Koningsoordlaan dient zoveel mogelijk te worden aangesloten op bestaande wegen, zodat er geen extra verkeersdruk ontstaat op enkele wegen. Voorbeeld: indien geen aansluiting vanaf de Rauwbrakenweg gerealiseerd wordt, zal dit een grote toename van verkeer veroorzaken op De Kraan (binnen de kom) vanwege verkeer van een naar het sportpark-zwembad en verkeer dat naar het dorpshart gaat of naar de Bechtweg.*
- *Beide delen van De Kraan dienen op dusdanige wijze op de Koningsoordlaan te worden aangesloten, dat bewoners gemakkelijk de nieuwe voorzieningen en de Bechtweg kunnen bereiken, waarbij gestreefd wordt om sluipverkeer te beperken.*
- *De manege moet goed bereikbaar zijn vanaf de Bechtweg, zodat dit verkeer geen gebruik hoeft te maken van De Kraan (binnen en buiten de kom) of via De Druiventros het dorp gaat doorkruisen.*

### **7.2 Diverse opmerkingen**

*Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan gaat niet of onvoldoende in op de volgende onderwerpen:*

- a. *Welke ruimte is gereserveerd voor het inrichten van speellocaties voor kinderen;*
- b. *Welke locatie en/of ruimte is gereserveerd voor het plaatsen en inrichten van een jongeren-ontmoetingsplek (Nota ruimte voor buitenspelen).*
- c. *Er is geen locatie voor een losloopzone voor honden.*
- d. *Niet is aangegeven of er ruimte en mogelijkheden zijn vrijgemaakt om toekomstige bewoners conform de norm van de provincie Noord-Brabant te voorzien van openbaar vervoer.*
- e. *Niet is vastgelegd dat conform harde afspraak met gemeente Tilburg en dorpsraad Berkel-Enschot, de ontsluiting van bouwverkeer geregeld moet zijn voordat wordt gestart met de bouw van het winkelcentrum en woningen.*
- f. *Niet is aangegeven wat er is gedaan met de aanbevelingen van de Brandweer Midden en West-Brabant zoals aangegeven in de bijlage bij het bestemmingsplan en dan met name in de ruimte tussen de spoorlijn en het tennispaviljoen.*
- g. *Niet is aangegeven hoe de diverse gebruikers van het sportpark zonder overlast aan elkaar te bezorgen van en naar de diverse ingangen gaan.*
- h. *In het bestemmingsplan is geen invulling gegeven aan het collegebesluit uit 2009 inzake het plaatsen van een kiosk op het toekomstige Trappistenplein in de nabijheid van het nieuwe dorpshart.*

### **7.3 Verkeer**

*In het plan zou vrijwel niets staan over de verkeerseffecten van het nieuwe plan, verkeerscijfers zijn onlogisch, onduidelijk is waar in het verkeersmodel rekening mee gehouden is. Ook is niet duidelijk hoe de autonome*

situatie en de plansituatie zijn gedefinieerd. De dorpsraad verwacht inzicht in de uitgangspunten van het gehanteerde verkeersmodel en de aanpassingen die zijn gedaan voor de autonome en de plansituatie. Zie ook MER (bijlage 22) paragraaf 7.5: de ontwikkeling van verkeer in de autonome situatie lijkt raadselachtig. Bijv. Enschootsebaan: deze gaat van 6500 in huidige situatie naar 800 in autonome situatie. Hoe kan dat worden verklaard? Eenzelfde daling zou ook voor de Eikenboschweg, De Kraan en Raadhuisstraat gelden. Er moet nader inzicht verschaft worden over de verkeerscijfers anders zijn de effecten volstrekt ongeloofwaardig.

#### **7.4 Inconsistentie tussen MER en akoestisch onderzoek en luchtonderzoek**

De verkeersintensiteiten in het akoestisch onderzoek komen niet overeen met de cijfers in het MER. In het luchtonderzoek is vanwege het ontbreken van een kaart niet duidelijk welke intensiteiten waar van toepassing zijn.

#### **7.5 Geluid**

Het uitgangspunt over de Generaal Eisenhowerweg - dat het vervangen van de klinkerverharding door stil asfalt niet wenselijk is - in het akoestisch onderzoek klopt niet; er ligt geen klinkerverharding op de Generaal Eisenhowerweg.

#### **7.6 Ladder voor duurzame verstedelijking-multimodale ontsluiting**

Er wordt niet ingegaan op trede 3 van de ladder: multimodale ontsluiting. Hier zou aandacht aan moeten worden besteed. Door zekerstelling van de realisatie van een station kan worden voorzien in een goede multimodale ontsluiting.

#### **7.7 Parkeren en verkeer De Kraan**

Als gevolg van parkeervoorzieningen aan de westzijde van het winkelcentrum is er een reëel risico dat dit tot veel verkeer op De Kraan leidt.

#### **7.8 Behoud van waardevolle historische structuur**

Paragraaf 4.3.2.1 van toelichting op ontwerpbestemmingsplan: "Raadhuisstraat en De Kraan moeten worden beschouwd als historisch geografische lijnen van hoge waarde." Het is dus van belang om die verbinding intact te houden.

#### **7.9 Fasering van de uitvoering in relatie tot bouwverkeer**

Uitgangspunt was tot voor kort dat eerst de hoofdwegenstructuur wordt gerealiseerd voordat de bouw van woningen en het winkelcentrum van start gaat, omwille van het voorkomen van bouwverkeer door het dorp. In de Samenwerkingsovereenkomst met Heijmans (12-12-2016) is hierover niets opgenomen. Artikel 12b: Heijmans is verplicht om bouwverkeer door het dorp te voorkomen. Een letterlijke interpretatie van die afspraak zou inhouden dat eerst de GOW vanaf bedrijventerreinen zal moeten zijn aangelegd, of alle bouwverkeer moet via de Hoolstraat. In artikel 11a en 11b van de Samenwerkingsovereenkomst staat niets over een termijn voor realisatie GOW. Uit de planning (bijlage SOK) blijkt: GOW: aanleg eerst van Raadhuisstraat naar rotonde. Aanleg vanaf Rauwbrakenweg in Q3 en Q4 van 2018. Nota bene: aanvragen van buitendienststellingen bij ProRail moeten 1,5 jaar voordien worden aangevraagd. Voor 2018 is men dus al te laat. Kans op vertraging is groot op dit punt. Deelgebied 2 start 1-2-2018 en Deelgebied 7 (winkelcentrum) start 12-12-2017. De conclusie is dan ook dat eerder wordt gebouwd dan dat de Koningsoordlaan wordt aangelegd. Dit leidt onvermijdelijk tot bouwverkeer door het dorp, tenzij er een goed en tijdelijk alternatief wordt onderzocht en vastgelegd. Bovendien is de kans op vertraging bij de aanleg van de Koningsoordlaan groot.

#### **7.10 Sloop bibliotheek en De Schalm**

De dorpsraad wenst onderzoek naar alternatieven om afbraak van deze gebouwen te voorkomen. Mogelijk zijn er initiatieven voor maatschappelijke dienstverlening in deze gebouwen te realiseren door deze te stimuleren.

#### **Reactie gemeente:**

##### **7.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

De gemeenteraad heeft op 19 december 2016 besloten "dat spoorwegovergang De Kraan openblijft voor alle verkeer, overeenkomstig variant 9b, tenzij zelfs na aanvullende (verkeers)maatregelen blijkt dat dit uit verkeerstechnisch en/of verkeersveiligheidsoogpunt écht niet (meer) te verantwoorden is, en dit de komende jaren te monitoren op basis van een in samenspraak met de omgeving op te stellen monitoringsplan. Uiterlijk

in 2024, op basis van de resultaten van de monitoring een definitief besluit te nemen over het open houden van spoorwegovergang De Kraan en de daaraan eventueel te koppelen verkeerskundige randvoorwaarden." Dit is ook als zodanig opgenomen in paragraaf 4.8.4. van de toelichting van het bestemmingsplan. Tevens staat hier beschreven dat er nader onderzoek (monitoring) wordt gedaan en kritisch gekeken naar de spoorwegovergangen De Kraan, Raadhuisstraat en Molenstraat.

In dezelfde paragraaf staat dat de Koningsoordlaan een belangrijke ontsluiting is naar het winkelcentrum en de diverse nieuwe woonwijken alsmede de verbinding richting de Burg. Bechtweg en in de toekomst richting de N65. Ook de manege is in deze structuur goed bereikbaar vanaf de Burg. Bechtweg. Bij de ontwikkeling van de verkeersstructuur voor alle Overhoeken is het streven geweest om sluipverkeer door smalle woonstraten als De Kraan en Rauwbrakenweg te voorkomen. Daarom is kritisch gekeken welke straten wel en niet dienen te worden aangesloten op de Koningsoordlaan. De Raadhuisstraat en de nieuwe Eikenlaan zijn qua profiel wel geschikt voor bestemmingsverkeer van en naar de Koningsoordlaan. Daarnaast blijkt uit de prognoses van het verkeersmodel dat de intensiteiten op deze wegen ruimschoots acceptabel zijn voor 30 km-wegen. Het is dan ook niet noodzakelijk om meer aansluitingen op de Koningsoordlaan te maken, zeker als dit overlast/onveilige situaties zou kunnen geven voor bestaande bewoners. Ook verkeer naar het sportpark kan dus niet via De Kraan rijden maar is bereikbaar via de Zwartrijt, Eikenlaan en Raadhuisstraat. Per fiets zijn uiteraard diverse korte routes naar het sportpark beschikbaar. Overigens wordt voorgesteld een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen om een extra aansluiting op de Koningsoordlaan mogelijk te maken als bij de uitwerking van de verkeersstructuur blijkt dat dit de best mogelijke oplossing is. Alvorens van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik gemaakt kan worden moet aan een aantal voorwaarden voldaan worden.

De verkeerscijfers en milieuonderzoeken die ten grondslag liggen aan het ontwerpbestemmingsplan Koningsoord zoals dit ter inzage heeft gelegen gaan uit van een ligging van de Koningsoordlaan parallel aan het spoor waarbij oa. spoorwegovergang De Kraan afgesloten is. Ook is een "tijdelijke situatie" doorgerekend en planologisch mogelijk gemaakt waarbij de spoorwegovergang open kan blijven door middel van een zogenaamde "koude oversteek" (rechtdoor over het spoor, zonder afslaand verkeer).

#### *Aanvullend onderzoek (mogelijke) consequenties variant 9b*

Aanvullend is onderzocht is of variant 9b gevolgen kan hebben voor de verkeerscijfers waarop de milieuonderzoeken behorende bij het bestemmingsplan zijn gebaseerd en of ook bij deze variant nog steeds sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de (toekomstige) bewoners van Berkel-Enschot.

Variant 9b past geheel binnen de bestemming Verkeer op de verbeelding van het bestemmingsplan Koningsoord.

#### Consequenties verkeer

De gevolgen van de bovengenoemde variant zijn doorgerekend met behulp van een nieuw verkeersmodel 2030 waarin ook de laatste inzichten/ontwikkelingen rond Tilburg/Berkel-Enschot zijn verwerkt waardoor ook een betere inschatting van de verkeersstromen in het buitengebied ontstaat. Er is vervolgens binnen dit model naar het verschil gekeken tussen de variant waarbij De Kraan is afgesloten en de variant waarbij De Kraan wordt opgehouden en middels een lus (variant 9b) is aangesloten op de Koningsoordlaan (zonder aansluiting zuidzijde van De Kraan op de Koningsoordlaan).

Logischerwijs wordt het op De Kraan buiten de bebouwde kom drukker (prognose 1500 mvt/etm t.o.v. circa 800-1000 mvt/etm in de afgelopen jaren) en dit verdeelt zich in de richting van Loon op Zand en Udenhout. Binnen het monitoringstraject zal onderzocht moeten worden of binnen de huidige smalle profielen en aanwezige fietsroutes in dit gebied dit tot onveilige situaties zou kunnen leiden. Eventuele maatregelen die uit dit traject zouden kunnen volgen, zullen naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat.

Voor de bewoners aan De Kraan binnen de bebouwde kom is uiteraard een afname van verkeer te zien en ook bij spoorwegovergang de Molenstraat. Het verkeer op de Koningsoordlaan ten zuiden van De Kraan neemt licht toe ca 3% en ook de Eikenlaan met 6% en de Enschtobaan met 9%. Dit zijn verkeerskundig gezien marginale verschillen en kunnen goed verwerkt worden op deze wegen. Op de Generaal Eisenhowerweg (50 km/u) neemt de intensiteit nauwelijks waarneembaar toe (0,5%).

## Consequenties woon- en leefklimaat

### *Geluid*

Bij de woningen aan de Koningsoordlaan en de woningen aan De Kraan aan de westzijde van het spoor is het railverkeerslawaaï bepalend, dus als de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer toeneemt, zal dit voor de woonkwaliteit en de benodigde gevelisolatie nagenoeg geen effect hebben. Toch is de systematiek van de Wet geluidhinder zo dat alle geluidbronnen afzonderlijk worden beoordeeld en dat er in dit geval dus zowel voor weg- als railverkeer hogere grenswaarden zijn verleend. Mocht er bij woningen een significante toename optreden, kan dit gevolgen hebben bij nieuwbouwwoningen waar daardoor net de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden (waardoor alsnog een hogere grenswaarde moet worden verleend), of bij woningen waar al een hogere waarde is verleend (die dan hoger zou moeten zijn).

Het effect op de geluidsbelasting door bovengenoemde toename van verkeer ligt tussen de 0,13 dB en 0,37 dB. Dit zijn geen significante verschillen en hebben ook geen invloed op de verleende hogere waarden.

### *Luchtkwaliteit*

Een toename van verkeersintensiteit zal geen wijziging geven in de conclusies ten aanzien van luchtkwaliteit.

De conclusie is dat variant 9b geen significante verschillen oplevert voor wat betreft verkeersintensiteiten en effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit ten opzichte van de gehanteerde cijfers in de onderzoeken behorende bij het bestemmingsplan. Ook bij (voorkeurs)variant 9b is, net als bij de andere eerder onderzochte varianten (spoorwegovergang De Kraan open houden d.m.v. een "koude oversteek", spoorwegovergang De Kraan sluiten) derhalve sprake van een goede ruimtelijke ordening en kan voor de (toekomstige) bewoners van Berkel-Enschot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd worden.

Binnen de in het bestemmingsplan opgenomen verkeersbestemming zijn diverse verkeerstechnische oplossingen mogelijk.

## **7.2 Diverse opmerkingen**

a. en b. In het VO stedenbouw van Koningsoord zijn verschillende plekken voor recreatie/speellocaties/ ontmoetingsplekken opgenomen. Uitwerking naar een DO-stedenbouw zal per deelgebied/woonveld plaatsvinden.

Uitgangspunt is dat elk deelgebied/woonveld wordt voorzien van een z.g. brinkje; dit is een groene plek tussen de bebouwing. Voor deelgebied 2, 3a en 7 is inmiddels het DO Stedenbouw uitgewerkt en vastgesteld op 14 februari 2017. Voor de overige deelgebieden zal nog uitwerking plaatsvinden waarbij deelgebied 2 als referentie kan worden aangemerkt. Ook het park is een recreatiegebied, vooral bestemd voor oudere kinderen. Het dorpsplein tussen klooster en winkelcentrum is een ontmoetingsplek voor alle leeftijdscategorieën. Zie in dit verband bijgaande uitsneden van het DO stedenbouw voor de deelgebieden 2, (wonen), 3a (park) en 7 (winkelcentrum). In paragraaf 4.5.4. van de toelichting zullen de kaartjes van de speelgelegenheden uit het DO Stedenbouw worden opgenomen.

c. Op dit moment is (nog) niet bekend of en waar in het plangebied een losloopzone voor honden komt. Dit betreft een aspect dat mogelijk op een later moment aan de orde komt. Losloopzones worden niet specifiek in een bestemmingsplan aangewezen, maar zijn mogelijk binnen bijvoorbeeld een bestemming Groen. Aanwijzing van losloopzones vindt plaats via een apart (college)besluit.

d. In de plantoelichting is aangegeven dat er in het plangebied een ruimtereservering voor een nieuw NS-station is opgenomen ten noorden van de rotonde. In het verleden is samen met de vervoerder al bekeken of bij de ontwikkeling van de Overhoeken aanpassing van de route voor de bus mogelijk is. Ook op dit moment blijkt er geen enkele ruimte te zijn in de dienstregeling en exploitatie om de rijtijden in Berkel-Enschot te verlengen.

De bestaande buslijn via de Eikenboschweg biedt derhalve een voldoende ontsluiting voor de bestaande en nieuwe wijken. In de toekomst zal bij realisatie van een nieuw station bekeken worden of een andere route tot de mogelijkheden behoort.

e. Zie hiervoor de reactie onder 7.9

f. In de 'inventarisatie van risicobronnen en verantwoording groepsrisico Koningsoord 2015' zijn relevante elementen uit de adviesbrief van de Brandweer Midden -en West Brabant verwerkt.

In de adviesbrief van de Brandweer Midden -en West Brabant wordt echter niet specifiek ingegaan op de ruimte tussen de spoorlijn en het tennispaviljoen. Hierover is dan ook geen aanvullende voorwaarde overwogen, anders dan de omroepinstallatie ter verbetering van de zelfredzaamheid voor de aanwezigen zowel binnen het sportcomplex als op de sportvelden. Een dergelijke voorwaarde kan echter niet in een bestemmingsplan worden opgenomen.

g.

1. Vanuit de Gebiedsontsluitingsweg Koningsoordlaan komt er een nieuwe ontsluiting naar de parkeerplaats die gerealiseerd gaat worden op het sportpark. Deze is alleen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer en voor leveranciers;

2. De huidige entree, die bereikbaar is via de Rauwbrakenweg blijft gehandhaafd voor alle verkeerstypen. Deze geeft geen aansluiting op de Koningsoordlaan.

3. Vanuit De Kraan komt er een aansluiting op de (sternet)fietsroute door het sportpark en deze sluit aan op de Rauwbrakenweg .

h. Binnen de bestemming Centrum zijn 'bouwwerken geen gebouwen zijnde' toegestaan tot een hoogte van 3 meter (binnen het bebouwingsvlak) en 1 meter (buiten het bouwvlak) met een afwijkmogelijkheid tot een hoogte van 5 meter. Indien voldaan wordt aan de voorwaarden voor een dergelijk bouwwerk kan planologische medewerking binnen het bestemmingsplan tot de mogelijkheden behoren.

### **7.3 Verkeer**

In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven hoe de verkeersstructuur wordt zowel voor autoverkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer. Vervolgens staat in het MER deel B wat de verkeerseffecten van het plan zijn op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, parkeren en bereikbaarheid hulpdiensten.

Voor de verkeersafwikkeling is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel met prognosejaar 2025.

Hierin is het nieuwe programma van Koningsoord met de nieuwe woningen, het winkelcentrum en de nieuwe infrastructuur opgenomen (plansituatie). De autonome situatie is de toekomstige situatie in 2025 maar dan zonder plansituatie Koningsoord. Hierin zijn dus wel allerlei andere toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen (zoals beschreven in MER deel B, paragraaf 2.6) met bijhorende wegenstructuur en ook verkeersmaatregelen zoals 30 km/u uitbreidingen op de Enschtotsebaan (deel binnen de kom) en Eikenboschweg/'t Zwaantje. Derhalve omdat er in de autonome situatie wel gerekend wordt met andere ruimtelijke ontwikkelingen en met 30 km/u op de Eikenboschweg en Enschtotsebaan gaat het verkeer andere routes rijden, bv via de Bosscheweg, waardoor je een sterke afname ziet op deze wegen ten opzichte van de huidige situatie. Het gaat in de beoordeling bij de MER deel B dus om het effect van de planontwikkeling in beeld te brengen. In de tabel en beschrijving is dan ook te zien dat door de aanleg van de Koningsoordlaan de toename van verkeer vanuit Koningsoord goed opgevangen kan worden en de hoeveelheid verkeer op de meeste wegen in Berkel-Enschot afneemt. De toename op de Eikenboschweg is minder dan de huidige situatie en de inrichting is voldoende voor deze intensiteit.

De huidige intensiteit op de Kraan in het model staat in de tabel op 2.174. Het blijkt dat het model voor de huidige situatie wel gekalibreerd is op het echte telcijfer (1000 mvt/etm) maar dat het model op dit punt niet deze echte waarde heeft opgeleverd. We zien echter op alle belangrijke wegen in Berkel-Enschot wel dat het gekalibreerde model overeenkomt met de echte telcijfers op die wegen. Voor kleinere rustigere wegen is dat gezien de grofheid van het regionale model niet altijd het geval. Voor de plansituatie is er door de gewijzigde infrastructuur wel een logisch aantal voertuigbewegingen te zien en ten opzichte van de autonome situatie is de afname van de hoeveelheid verkeer in De Kraan een duidelijk gevolg van de aanleg van de Koningsoordlaan.

### **7.4 Inconsistentie tussen MER en akoestisch onderzoek en luchtonderzoek**

De gehanteerde verkeerscijfers in het akoestisch onderzoek, MER deel B en luchtonderzoek komen uit hetzelfde verkeersmodel. De genoemde onderzoeken zijn uitgevoerd door diverse bureaus en zij hebben voor de leesbaarheid een samenvattende tabel gemaakt en een overzicht gemaakt met de voor het specifieke onderzoek meest maatgevende verkeerscijfers. Zo geeft het akoestisch onderzoek met name een weergave van de wegen in en rondom het plangebied terwijl de MER deel B de effecten op een grotere schaal in beeld



heeft gebracht. Daarbij zijn op dezelfde wegen de intensiteiten op verschillende wegvakken afgelezen, bijvoorbeeld op de Generaal Eisenhowerweg het noordelijkste wegvak (akoestisch onderzoek) en zuidelijkste wegvak (MER deel B). Dit is goed te zien in figuur 3.2 van het akoestisch onderzoek. In het luchtonderzoek is geen apart overzicht opgenomen maar staan de locaties aangegeven in de bijlagen.

Er is dus steeds uitgegaan van dezelfde verkeerscijfers, maar in ieder onderzoek is een ander accent gelegd.

## **7.5 Geluid**

Het is inderdaad zo dat er feitelijk asfalt ligt op de Generaal Eisenhowerweg. De geluidsbelasting bij de woningen is daarom 1,9 dB lager dan eerder berekend. Het akoestisch rapport en het Besluit hogere grenswaarden zijn daarop aangepast.

## **7.6 Ladder voor duurzame verstedelijking-multimodale ontsluiting**

Door het aantonen van de regionale behoefte (trede 1 van de Ladder voor duurzame verstedelijking) kan de stap gemaakt worden naar de tweede trede van de Ladder. De vraag van deze tweede trede "Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?" kan positief beantwoord worden. Hierdoor is de derde trede (multimodaal ontsluiten) niet meer aan de orde.

## **7.7 Parkeren en verkeer De Kraan**

Het profiel en de inrichting van De Kraan is dermate smal en onaantrekkelijk dat het verkeer vanuit bestaande wijken logischerwijs de veel bredere Eikenboschweg/'t Zwaantje zal nemen om bij het winkelcentrum te komen. Verder zijn er diverse andere snelle routes beschikbaar via de Zwartrijt, Eikenlaan en Raadhuisstraat die aansluiten op de Koningsoordlaan om vervolgens bij het winkelcentrum en sportpark te komen. Dit blijkt ook uit de berekeningen van het verkeersmodel. Per fiets zijn uiteraard diverse kortere routes naar het winkelcentrum en sportpark mogelijk.

## **7.8 Behoud van waardevolle historische structuur**

Handhaven van de historische lijnen is binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan in principe mogelijk. Het stuit echter op bezwaren van verkeerstechnische aard. In de afweging prevaleert de verkeersveiligheid soms boven het belang van behoud van de historische structuur.

Ter hoogte van de Raadhuisstraat zal in ieder geval de verkeersfunctie voor fietsers en voetgangers in stand blijven. Dit biedt mogelijkheden om de verbinding in visueel opzicht uit te werken als ware het een doorgaande historische lijn. De geldende verkeersbestemming staat dit toe.

Bij De Kraan is de verkeerssituatie veel ingewikkelder. Zoals ook in de reactie op zienswijze 7.1 staat beschreven is het doel om sluipverkeer door smalle woonstraten te voorkomen. Een volledig kruispunt levert veel meer verkeer op door De Kraan waardoor er aan de noordzijde van de Koningsoordlaan te weinig opstelruimte ontstaat met mogelijke valstrik situaties bij de spoorwegovergang. Dit is vanuit veiligheidsoverwegingen niet acceptabel, zowel voor de gemeente als voor ProRail. Om die reden is ook besloten om uit te gaan van een lus (variant 9b) zodat er voldoende opstelruimte kan worden gecreëerd. In verband met de complexiteit rond de spoorwegovergang is het ongewenst om fietsers rechtdoor te laten gaan over De Kraan. De mogelijkheden voor het zichtbaar houden van de historische lijn zijn daardoor helaas beperkt. In de uitwerking zal nog worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om dit visueel zo goed mogelijk overeind te houden.

## **7.9 Fasering van de uitvoering in relatie tot bouwverkeer**

De gemeente wil er alles aan doen om bouwverkeer door het dorp en dus mogelijk onveilige situaties te voorkomen. Ook de winkeliers (en dus Heijmans) hebben een belang bij een goede ontsluiting van het nieuwe winkelcentrum. Sinds het raadsbesluit van oktober 2016 heeft de gemeente de regierol voor de realisatie van de Koningsoordlaan op zich genomen. Dit proces is in volle gang. Het reguleren van bouwverkeer is geen onderwerp wat in het bestemmingsplan wordt geregeld, dit kan wel via een private overeenkomst. In de Herziene Samenwerkingsovereenkomst Koningsoord, bekrachtigd tussen Heijmans en de gemeente Tilburg in december 2016, is opgenomen dat partijen samen het bouwverkeer door het dorp minimaliseren. In artikel 12b.1 van de Herziene Samenwerkingsovereenkomst is geregeld dat Heijmans verplicht is bouwverkeer door het dorp te voorkomen, alsmede te voorkomen dat door bouwverkeer schade wordt aangebracht aan reeds aangelegde werken in het kader van het bouw- en woonrijp maken van het plangebied. Ook is vastgelegd dat

voor het project te gebruiken bouwroutes door de gemeente worden aangewezen, mede met inachtneming van het voorgaande en in overleg met Heijmans.

Het is niet mogelijk en ook niet nodig om deze afspraken via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan te verankeren. De route van het bouwverkeer houdt immers geen verband met het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening in het plangebied.

Op dit moment wordt druk gewerkt aan de uitwerking/engineering van de gebiedsontsluitingsweg. Het deel vanaf het bedrijventerrein Enschootsebaan tot aan het sportpark wordt naar verwachting nog in 2017 aangelegd (zomer/herfst). Het vervolg van de weg over de fietstunnel richting het winkelcentrum volgt zo snel mogelijk. Na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Koningsoord wordt er zo spoedig mogelijk gestart met de realisatie van het kunstwerk en de gehele gebiedsontsluitingsweg. Na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan kunnen ook andere bouwactiviteiten aanvangen, en daarmee bouwverkeer zich aandienen. Er is op dit moment een bouwweg aanwezig vanaf de Hoolstraat langs het projectgebied Hoge Hoek direct het plangebied in. Die bouwroute is nu operationeel en blijft operationeel.

#### **7.10 Sloop bibliotheek en De Schalm**

Uitgangspunt van de planontwikkeling is dat op deze locaties nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd. De gebouwen (bibliotheek en De Schalm) zijn verkocht aan Heijmans. In de herziene Samenwerkingsovereenkomst is een aankooprecht opgenomen mét sloop van de betreffende opstallen. Deze mogelijkheid is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan staat hergebruik van het gebouw voor wonen echter ook niet in de weg. Die keuze is aan de nieuwe eigenaar van de panden.

Het is niet wenselijk om de bibliotheek als gemeentelijk monument aan te wijzen. De door de Tilburgse architect Frans Coumans gebouwde openbare bibliotheek aan Eikenbosch 7 dateert van 1980. De architectuur vanaf de jaren '80 is erg jong. Deze bouwfase heeft geen prioriteit binnen de beleidsdoelen van het ruimtelijk erfgoed (gericht op inventarisatie van naoorlogse bouwkunst tot ca. 1970; en op hiaten in de collectie als het gaat om vooroorlogs erfgoed). Het pand is niet opgenomen in een van de architectuurinventarisaties van CAST (gepubliceerd in 2002 en herzien in 2011).

#### Conclusie

De zienswijze is deel gegrond (7.5) en voor het overige ongegrond.

#### **Zienswijze 8 - bewoner Tobias Asserlaan Berkel-Enschot**

##### **8.1 Spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat moeten open blijven**

*Een deugdelijke ontsluiting van het dorp via de Koningsoordlaan met als doelstelling vermindering van overlast in de dorpskern, wordt niet bereikt wanneer de spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat worden gesloten. De indiener van de zienswijze verzoekt de gemeente om de spoorwegovergangen open te houden voor alle verkeer.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **8.1 Spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat moeten open blijven**

Zie reactie 2.1 en 7.1

#### Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

#### **Zienswijze 9 mondeling - AdvocatenCollectief Tilburg namens De Klapbrug BV zienswijze ook gericht op exploitatieplan**

##### **9.1 Oneens met plan Koningsoord**

*De Klapbrug B.V. is eigenaar van 3 panden in het huidige winkelcentrum Eikenbosch en wil geen sloop en nieuwbouw, maar behouden wat er is. Nieuwbouw is bouwen voor leegstand en er had moeten worden gekozen voor renovatie, waar in eerste instantie ook sprake van was. Zoals in het verslag van de mondelinge zienswijze staat heeft De Klapbrug B.V. aangegeven niets met het plan Koningsoord te hebben en bezwaar en*

*beroep zal aantekenen om dit duidelijk te maken en alles aan te grijpen om het plan te vertragen en te frustreren. Het ingaan op de inhoud van het plan vindt De Klapbrug B.V. juridisch niet zinvol.*

**Reactie gemeente:**

Het verslag van de op 8-2-2017 gegeven mondelinge zienswijze is op 10-2-2017 aan de indiener van de zienswijze gestuurd. Hier is geen reactie op ontvangen.

**9.1 Oneens met plan Koningsoord**

Met de ontwikkeling van het plan Koningsoord heeft de gemeente Tilburg de ambitie om het dorpshart Berkel-Enschot te versterken. Een nieuw dorpshart vergroot de leefbaarheid van de kern Berkel-Enschot en waarborgt dat Berkel-Enschot als zelfstandige kern bestaansrecht houdt.

Ten aanzien van de door de indiener verwachte leegstand kan het volgende worden opgemerkt:

- Bij het realiseren van Koningsoord wordt het voormalige winkelcentrum Eikenbosch getransformeerd tot woongebied. De meters worden dus uit de markt genomen en blijven niet achter als leegstand.
- Een (groot) deel van het nieuwe winkelcentrum Koningsoord zal worden gebruikt voor uitbreiding van winkels die nu ook in Eikenbosch gevestigd zijn, maar die te klein zijn voor hun functie.
- Het effect van het voorgenomen initiatief zal het grootst zijn op de nu al matig functionerende winkels op verspreide locaties, dicht op Koningsoord. Deze winkels staan in de huidige situatie reeds onder druk, getuige de leegstand onder verspreide winkels. Dit is een autonome landelijke trend waarbij aan de onderkant van de winkelhiërarchie uitval plaatsvindt, dat door de realisering van Koningsoord hooguit zal worden versneld. De gemeente Tilburg is zich daarvan bewust en heeft ook om die reden ook in beleid ingezet op versterking van het centrum van Berkel-Enschot.

In het kader van dit plan is een zorgvuldige ruimtelijke afweging gemaakt en is gemotiveerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

**Zienswijze 10- bewoner Dr. Schaepmanstraat Berkel-Enschot**

**10.1 Doorgangen Dr. Ariënsstraat en Dr. Schaepmanstraat**

*Autoverkeer van de Dr. Ariënsstraat en Dr. Scheapmanstraat naar Koningsoord is niet gewenst. De straten zijn hiervoor niet geschikt.*

**Reactie gemeente:**

**10.1 Doorgangen Dr. Ariënsstraat en Dr. Schaepmanstraat**

Zie de reactie 1.1.

Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

**Zienswijze 11 - bewoner Löblaan Berkel-Enschot**

**11.1 Parkeren klooster**

*De indiener van de zienswijze vindt het wenselijk om ook aan de oostzijde van het klooster parkeerplaatsen te maken om omrijden en extra overbodige verkeersstromen te voorkomen.*

**11.2 Status spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat**

*Er staat nergens beschreven dat de spoorwegovergangen nog verder onderzocht worden. Het doel om deze open te houden is een belangrijke wijziging in het uitgangspunt ten opzichte van het bestemmingsplan.*

**11.3 Verkeer diverse voorstellen**

*Omdat de Koningsoordlaan voorlopig nog niet aangesloten wordt op de Durendaelweg N65 is er geen goede aansluiting vanuit Oost Berkel-Enschot naar de Koningsoordlaan. Verkeer zoekt een sluiproute door de woonstraten Molenstraat en Raadhuisstraat (+ De Kraan).*

*De Eikenlaan wordt een belangrijke verkeersader zodat centrale buurtverzamelwegen aangesloten worden naar het nieuwe winkelcentrum en Koningsoord. Een goede aansluiting is meer dan wenselijk vanuit de Eikenboschweg naar de Eikenlaan. Een rotonde, druppelkruispunt of gelijkwaardige T-kruising lijken de beste oplossing.*

*Ook is een rotonde wenselijk bij de aansluiting Molenstraat naar Koningsoord en een rotonde bij de Durendaelweg met de Generaal Eisenhowerweg. Daarbij dienen maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat woonstraten drukke ontsluitingswegen worden.*

*Extra maatregelen die zorgen voor een duidelijke 30 km zone zijn noodzakelijk voor een leefbare woonstraat. Daarbij dienen alle 30 km zones te voldoen aan het landelijke beleid 'Duurzaam veilig'.*

#### **11.4 Vertraging aanleg Koningsoordlaan**

*De tijdsplanning dat de Koningsoordlaan pas eind 2018 zal worden gerealiseerd strookt niet met wat de gemeente heeft beloofd; aanleg Koningsoordlaan naar voren schuiven en zo snel mogelijk de verbinding maken tussen Burgemeester Bechtweg en rotonde. Na realisatie zou het winkelcentrum worden gebouwd.*

#### **11.5 Fietspaden zijn niet goed gesitueerd**

*Een tweerichtingenfietspad aan de binnenkant van de ontsluitingswegen en buurtverzamelwegen van het winkelcentrum en aansluitend op fietsstraat Koningin Julianastraat en de fietstunnel heeft een grote meerwaarde. Verder gaat de fietser niet rijden door een donker (gevaarlijk) bosrijk parkje (sportcomplex) en over een industrieweg. Een fietsstraat door De Kraan en Sportlaan, aansluitend op een vrijliggend fietspad, is een kortere en betere oplossing. Dit remt ook sluipverkeer door deze straten.*

#### **11.6 Omvang winkelcentrum**

*Het nieuwe winkelcentrum wordt groter dan de Heyhoef in de Reeshof. De vergelijking met de andere 3 grote winkelcentra in Tilburg is qua m<sup>2</sup> gelijk of groter. Het aantal omwonenden is in Berkel-Enschot 25-30%. De m<sup>2</sup> huurprijzen zijn hoger dan in de omliggende winkelcentra. Momenteel is zo'n 70% verhuurd. Dit houdt in dat er nog 3100 m<sup>2</sup> niet is verhuurd. Dit zijn ongeveer 22 kleinere winkels. Verkocht of verhuurd zijn nu de grotere zaken en bestaande zaken op winkelcentrum Eikenbosch. Hierdoor moet er veel klandizie zijn voor de kleinere winkels om het rendabel te maken voor ondernemers. Het gevolg is of meer klanten en dus meer verkeer van buiten Berkel-Enschot, of er komt leegstand. Berekeningen en verklaringen in bestemmingsplan worden in twijfel getrokken.*

#### **11.7 Omvang horeca**

*Het plan voorziet in teveel horeca in relatie tot de behoefte. De wens vanuit Berkel-Enschot was een soortgelijk centrum als Oisterwijk, Hilvarenbeek, Eersel of Oirschot. Een horecaplein in het nieuwe hart van Berkel-Enschot. De vraag is of er naast de horeca van Roosen en Van Hoppe en snackbar Eikenbosch nog een 3<sup>e</sup> of 4<sup>e</sup> horecazaak gaat worden opgezet gezien de hoge m<sup>2</sup> bvo prijs. Een hoge omzet is dan noodzakelijk.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **11.1 Parkeren klooster**

In het stedenbouwkundig plan zijn diverse parkeermogelijkheden voorzien voor de functies in en bij het klooster: langs de Raadhuisstraat, aan het einde van de Eikenlaan rechts (huidig parkeerterrein) en vanuit de noordzijde langs het park. Dit leidt niet tot extra of overbodige verkeersstromen. De Pandgang blijft beschikbaar voor langzaam verkeer zodat tevens het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd.

In extra parkeerplaatsen aan de oostzijde van het klooster wordt voorzien langs de Raadhuisstraat. Dit gebied maakt overigens geen deel uit van dit bestemmingsplan.

##### **11.2 Status spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat**

Zie ook reactie 2.1 en 7.1

##### **11.3 Verkeer diverse voorstellen**

Het doortrekken van de gebiedsontsluitingsweg richting de N65 is onderdeel van de uitgestelde plannen Akker/Heikant en met name bedoeld om het extra verkeer als gevolg van die plannen op te vangen. Ook bij aanleg van dat stuk weg zal verkeer uit bestaande dorp door bepaalde 30 km-straten moeten rijden om bij de

Koningsoordlaan te komen. Uit de verkeersprognoses blijkt dat de straten in en rondom het plangebied het verkeer goed af kunnen wikkelen, zie ook reactie 7.1.

De aansluiting van de Eikenlaan op de Eikenboschweg is onderdeel van een apart project "aanleg fietsroute Eikenboschweg/'t Zwaantje". Hierin is in verband met veiligheid voor fietsers een afgewogen keuze gemaakt voor een voorrangskruispunt. Hierover heeft burgerparticipatie plaatsgevonden en een aanvullende toelichting, onder andere aan de indiener van deze zienswijze.

Er is reeds een project in voorbereiding voor de aanleg van een rotonde bij de Molenstraat. Op deze manier wordt verkeer vanuit Udenhout logischer via de hoofdwegenstructuur geleid en de veiligheid op de Molenstraat verbeterd. Een rotonde bij de Gen. Eisenhowerweg is uit oogpunt van structuur/doorgaande weg veel minder noodzakelijk. Bovendien zijn de afgelopen jaren op dit punt geen ongevallen geregistreerd. De inrichting van de woonstraten in het plangebied voldoen aan het principe van "Duurzaam Veilig" en richtlijnen voor 30 km/u gebieden, dat wil zeggen onder andere smalle profielen, drempels en open verharding.

#### **11.4 Vertraging aanleg Koningsoordlaan**

Zie ook reactie 7.9

#### **11.5 Fietspaden zijn niet goed gesitueerd**

De CROW-richtlijnen(ASVV 2012) geven bij voorkeur éénrichtingsfietspaden aan langs gebiedsontsluitingswegen. Aanleg van tweerichtingsfietspaden geeft nl een hogere onveiligheid bij uitritten/kruispunten. Vanwege het ontbreken van kruispunten is tussen de rotonde en De Kraan wel een tweerichtingsfietspad voorzien aan de binnenkant van de Koningsoordlaan, aansluitend op de fietstunnel. Vanuit de fietstunnel is een rechtstreekse fietsroute richting het winkelcentrum en vervolgens via de Eikenlaan met fietsvoorzieningen aansluitend op de Eikenboschweg en Koningin Julianastraat. De fietsroute over het sportcomplex sluit het meest rechtstreeks aan op de route tussen de Enschtotsebaan en De Kraan. Bovendien dient er sowieso een fietsverbinding naar de sportvoorzieningen te worden gemaakt vanuit beide kanten. Uiteraard is hierbij gedacht aan voldoende sociale veiligheid door middel van openheid en verlichting.

#### **11.6 Omvang winkelcentrum**

Het nieuwe winkelcentrum wordt zeker niet groter dan Heyhoef. Dit laatste winkelcentrum is na de recente herontwikkeling meer dan 10.000 m<sup>2</sup> wvo groot (waarin alleen meegeteld is dat wat is ingevuld met winkels), in Berkel-Enschot zal het winkelcentrum niet groter zijn dan 80% van ca. 10.450 m<sup>2</sup> bvo (8360<sup>2</sup> wvo), waarbij aangetekend dat dit oppervlak ook winkelondersteunende horeca omvat. De Heyhoef heeft als hoofdwinkelcentrum van de Reeshof een functie voor een groter gebied dan Berkel-Enschot, maar hier geldt dat de indiener van de zienswijze eraan voorbijgaat dat Heyhoef twee ondersteunende centra kent die ook een functie hebben voor (een deel van) de Reeshof, te weten Dalempromenade en Buurmalsenplein. De in Koningsoord beoogde omvang is een reële omvang, zo is op een meervoudige wijze gecijferd in de bijlagen 3 en 4 van de toelichting.

De indiener van de zienswijze merkt op dat zo'n 3100 m<sup>2</sup> nog niet verkocht of verhuurd is. Dit betreft een opmerking over het onverhuurde en onverkochte metrage in het *nieuwe* winkelcentrum en het aantal m<sup>2</sup> onverhuurd van de VvE leden. Het aantal m<sup>2</sup> is overigens iets minder dan de indiener van de zienswijze hier aangeeft, namelijk zo'n 2800 m<sup>2</sup>.

Bij de toepassing van de ladder is niet doorslaggevend of de winkelruimte waarin het bestemmingsplan voorziet reeds is verhuurd op het moment dat het plan wordt vastgesteld. Het doel van de ladder is om te voorkomen dat wordt gebouwd voor structurele leegstand. Met het oog daarop moet de behoefte aan de ontwikkeling van het winkelcentrum worden afgezet tegen het bestaande aanbod. Daarmee moet inzichtelijk worden gemaakt dat het plan niet een zodanige leegstand tot gevolg zal hebben dat dit uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een onaanvaardbare situatie in de regio zal opleveren.

Het onderzoek naar de behoefte en het bestaande aanbod heeft plaatsgevonden in de rapportages van Bureau Stedelijke Planning, die als bijlagen 3 en 4 bij de toelichting bij het bestemmingsplan zijn gevoegd. De conclusie van die rapportages is (zoals ook weergegeven in antwoord 6.1 van de notitie) dat het nieuwe winkelcentrum voorziet in een actuele behoefte en dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet hoeft te worden gevreesd voor overtollige leegstand. Hiermee is aan de motiveringsverplichting van de ladder voldaan, ook al is momenteel nog niet alle winkelruimte verhuurd.

De vrees van de indieners van de zienswijze voor teveel verkeersaantrekkende werking en leegstand is dan ook ongegrond.

Zie ook reactie 6.2 en 9.1.

### **11.7 Omvang horeca**

De onderbouwing van horeca in het rapport 'Behoefte en effecten horecaprogramma' van juli 2016 (bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan) bestaat uit vier onderdelen, waarvan twee relevant voor het winkelcentrum in het bestemmingsplan Koningsoord.

1. In totaal is maximaal 500 m<sup>2</sup> bvo horeca toegestaan in het winkelcentrum. Er is reeds 250 m<sup>2</sup> toegestaan in Eikenbosch en die gaan verplaatsen. De extra 250 m<sup>2</sup> bvo omvat in theorie één à twee nieuwe horecazaken.
2. Ondersteunende horeca is toegestaan (maximaal 33% van de totale oppervlakte van het pand).
  - Op basis van het huidige inwoneraantal heeft Berkel-Enschot een horecadekking van 16,2 horecazaken per 10.000 inwoners. Dat is fors lager dan het landelijk gemiddelde van Nederland (23,4). Met behulp van een benchmark zijn de indicatieve uitbreidingsmogelijkheden voor Berkel-Enschot berekend. Op basis van de referentieprojecten en het huidige inwonertal in Berkel-Enschot is er ruimte voor zes extra horecavestigingen. Met de groei van het inwoneraantal groeit die ruimte naar ruim negen horecazaken. De toevoeging van 250 m<sup>2</sup> bvo horeca (zijnde één à twee horecazaken) past ruim binnen de behoefte en er blijft ruimte over voor de ondersteunende horeca.
  - Of de extra 250 m<sup>2</sup> bvo horeca daadwerkelijk gebruikt (in theorie één tot twee horecazaken) gaat worden is mede afhankelijk van de invulling door overige functies (winkels en dienstverlening). Hetzelfde geldt voor de ondersteunende horeca.
  - De overige twee onderdelen - Arbie's Beachhouse en horeca in het Kloostercomplex - betreffen respectievelijk een planologische verankering van bestaande horeca en een aparte omgevingsvergunning.

Met het vorenstaande is de behoefte aan het aantal in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt m<sup>2</sup> aan horeca aangetoond.

#### Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

### **Zienswijze 12 - bewoner Heuneind Berkel-Enschot**

#### **Zienswijze ook gericht op het beeldkwaliteitsplan**

##### **12.1 Woningen huidige AH-terrein**

*De indiener van de zienswijze vindt dat het plan een gevarieerd, mooi, nieuwe dorpshart belooft. Over het deelplan betreffende het huidige AH-terrein wil hij wat opmerkingen plaatsen. Op de kaart in het beeldkwaliteitsplan staat de nieuwe geplande situatie met grondgebonden woningen. Bij het bestemmingsplan zit een andere kaart. De twee verschillende kaarten roept een vraag op. Bij de ingetekende percelen vreest de indiener van zienswijze een beperkter uitzicht en privacy vermindering*

#### **Reactie gemeente:**

##### **12.1 Woningen huidige AH-terrein**

In het Beeldkwaliteitsplan is geen kaart opgenomen van de geplande situatie met grondgebonden woningen op de voormalige Albert Heijn locatie maar waarschijnlijk doelt de indiener van de zienswijze op een kaart in het exploitatieplan.

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van dit terrein is het laten vervallen van de huidige functie detailhandel en het realiseren van (maximaal 12) woningen. Mogelijk door omwonenden ervaren overlast van activiteiten van deze detailhandelsfunctie, zoals parkeren, bevoorrading, rammelende winkelkarretjes en legen van glasbakken, zullen daarmee tot het verleden behoren.

De bestaande straat Heuneind maakt geen onderdeel uit van de herontwikkeling. De straat is nodig voor de ontsluiting van woningen en voor voldoende afstand tussen de nieuwe en bestaande woningen. Het profiel van deze straat komt overeen met die van een normale dorpsstraat.

In het bestemmingsplan heeft de (zuid)westelijke groenstrook de bestemming Groen gekregen en alle aanwezige bomen zijn beschermd omdat zij zijn opgenomen in de boomwaardekaart die onderdeel uitmaakt

van het bestemmingsplan.

Wat vermindering van uitzicht en privacy betreft, wordt opgemerkt dat er voldoende lucht en ruimte is gewaarborgd tussen de woning van appelland en de nieuwe woningen. Hoewel er feitelijk geen aanleiding is het bestemmingsplan aan te passen, zal dit toch gebeuren in verband met zienswijze 21. Omdat de aanpassing een gunstig bijeffect heeft voor appelland wordt ook naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen. Zie ook reactie 21.1

#### Conclusie

De zienswijze is ongegrond. Desondanks zal het plan toch aangepast worden. Zie conclusie onder 21.

### **Zienswijze 13- (mede)eigenaar perceel De Kraan Berkel-Enschot Zienswijze ook gericht op het exploitatieplan en het beeldkwaliteitsplan.**

*Gelet op de inhoud alleen gericht op het exploitatieplan*

#### **Exploitatieplan:**

##### **13.1 Verkaveling is onduidelijk**

*Voor het bepalen van de exploitatiekosten is blijkbaar gebruikt gemaakt van 3 verschillende verkavelingsdocumenten. Daarmee is het moeilijk, zo niet onmogelijk, om tot een juiste beoordeling van de bijdrage te komen. De rechtszekerheid komt hiermee in het geding. Bovendien is niet te achterhalen welke de geplande woningtypes (behalve die van sociale woningbouw) op welke plaats zijn.*

##### **13.2 Plankosten onduidelijk**

*Er ontbreekt een feitelijke en concrete onderbouwing van de plankosten. Daarmee is de inventarisatie van de kosten in het ontwerpexploitatieplan ondoorzichtig. De specificatie van de kosten zoals opgenomen in bijlage G, onderdeel K, zou onderbouwd moten zijn. De ingevulde plankostenscan (bijlage F) en de daaruit voortvloeiende berekening van de plankosten is niet inzichtelijk gemaakt. Duidelijk en inzichtelijk moet zijn welke factoren uiteindelijk zijn gebruikt om voor ieder van de onderdelen (1.1 verwerving tot en met 9.1 planeconomie) afzonderlijk het aantal uren te bepalen. Nu staan er slechts uitkomsten. Dit hoort te zijn onderbouwd.*

##### **13.3 Taxatierapport inbrengwaarde opgesteld door Gloudemans**

*Het taxatierapport is opgesteld door bureau Gloudemans. De taxateurs verklaren in paragraaf 1.5 van dat rapport onafhankelijk te zijn. Echter, bij het ter inzage leggen van het eerdere ontwerpbestemmingsplan en ontwerp exploitatieplan in 2012 was Gloudemans ook betrokken. Deze taxateurs hebben dus eerder al ten behoeve van Koningsoord een taxatierapport opgesteld. De verklaring roept volgens de indiener van de zienswijze een schijn van belangenverstremgeling en/of vooringenomenheid op en tast zijn vertrouwen in het openbaar bestuur aan.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **Exploitatieplan**

##### **13.1 Verkaveling is onduidelijk**

Een exploitatieplan maakt het mogelijk om het voorgenomen ruimtegebruik, ten behoeve van een zorgvuldige ruimtelijke en functionele uitvoering van het bestemmingsplan te gebruiken (art 6.13 lid 2 sub a). Dit voorgenomen ruimtegebruik geeft inzicht in de uitgeefbare gronden en in de gronden voor de toekomstige openbare ruimte in het exploitatiegebied. De kaart in bijlage D is een vertaling van het VOSP (sep 2016) naar voorgenomen ruimtegebruik. Een eventuele zelfrealisator kan binnen de grenzen van het bestemmingsplan daarvan afwijken. Bij de omgevingsvergunningaanvraag wordt getoetst wat exploitatiebijdrage volgens omgevingsvergunning (aantal gewogen eenheden) is en wat in het exploitatieplan is opgenomen (aantal gewogen eenheden). De hoogste van de twee dient betaald te worden, art 6.19 Wro.

Het woord bindend kan in deze tot verwarring leiden, zodoende zal het exploitatieplan hierop worden aangepast.

##### **13.2 Plankosten onduidelijk**

De plankostenscan berekent de toe te rekenen plankosten op basis van normatieve uitgangspunten. Deze normatieve uitgangspunten zijn in de conceptregeling vastgelegd en voor iedereen inzichtelijk.

##### **13.3 Taxatierapport inbrengwaarde opgesteld door Gloudemans**

De verklaring van de taxateurs is dat zij nimmer aankopen in het plangebied hebben verricht, dan wel taxatierapporten hebben opgesteld die als basis dienden voor eventuele aankopen. Dit wordt in twijfel getrokken omdat taxateur al eerder bij het concept exploitatieplan 2012 de inbrengwaarden had getaxeerd. Het taxeren van inbrengwaarden ten behoeve van het exploitatieplan is echter anders dan taxeren in kader van aankopen dan wel onderhandelen in het kader van een eventuele minnelijke verwerving. De eerdere betrokkenheid van de taxateurs bij het ramen van de inbrengwaarden doet geen afbreuk aan hun onafhankelijkheid en is ook geen belemmering voor betrokkenheid bij het nieuwe exploitatieplan.

#### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

### **Zienswijze 14 - bewoner Heuvelstraat Berkel-Enschot**

***Tekst zienswijze grotendeels gelijk aan die van zienswijze 7. Bijlage (bezwaarschrift van maart 2016 verder niet benoemd)***

#### **14.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

*Inhoud gelijk aan zienswijze 7.1: het raadsbesluit van 19 december 2016 over de hoofdwegenstructuur in Berkel-Enschot is niet verwerkt in de stukken. Er staat nergens beschreven dat onderzoek wordt gedaan naar de spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat.*

#### **14.2 Spoorwegovergang Raadhuisstraat**

*Volgens de plannen zou het fysiek niet mogelijk zijn om bij de spoorwegovergang Raadhuisstraat een veilige situatie te creëren voor autoverkeer, waardoor deze spoorwegovergang zou moeten worden afgesloten bij openstelling van de volledige Koningsoordlaan. Volgens de indiener van de zienswijze wordt de Koningsoordlaan op zodanig korte afstand van de overgang gepland dat dit de mogelijkheden om de spoorwegovergang open te houden sterk verkleint. Dat is een keuze van de gemeente uit economisch belang (meer ruimte om woningen te bouwen) boven dat van het welzijn van burgers, zo wordt gemeend. Als de overweg aan de Raadhuisstraat toch wordt afgesloten, moeten maatregelen worden genomen om het (vracht)verkeer richting spoorwegovergang Molenstraat te beperken. Ook moeten kruisingen Heuvelstraat-Udenhoutseweg, Waalwijkseweg-Heuvelstraat en Waalwijkseweg-'t Hoekste worden aangepast.*

#### **Reactie gemeente:**

#### **14.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

Zie reactie 7.1

#### **14.2 Spoorwegovergang Raadhuisstraat**

Zie reactie 2.1

#### Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

### **Zienswijze 15 - ARAG SE Nederland namens bewoners De Kraan Berkel-Enschot**

***Zienswijze ook gericht op het ontwerpexploitatieplan, het ontwerpbeeldkwaliteitsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet Geluidhinder***

***Inhoudelijk alleen maar zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan, ontwerpbeeldkwaliteitsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarden***

#### **15.1 Aantasting woon- en leefgenot**

*Het voorgenomen bestemmingsplan dreigt de rustige en hoogwaardige leefomgeving van de indiener van zienswijzen fundamenteel te verstoren. Op korte afstand van de erfgrens van hun perceel kunnen hoofdgebouwen tot 11 meter hoog worden gebouwd. Dergelijke massale bebouwing zo dicht bij de woning en tuin zal leiden tot een ernstige en onevenredige aantasting van de privacy. Voorts zal - gelet op de potentiële maximale invulling - de bezonning en lichtinval in de tuin sterk verminderen. Het had op de weg van de*



*gemeente gelegen om zorgvuldig en deugdelijk onderzoek te verrichten naar de effecten. Zo ontbreekt een bezonningsstudie, wat de indieners van de zienswijze als onzorgvuldig aanmerken.*

#### **15.2 Onduidelijkheid plannen**

*De plannen zijn in het ontwerp nog zeer onduidelijk en globaal. Voor het deelgebied 4 (direct naast de woning van de indieners van de zienswijze) wordt gesproken over 65 woningen. Op welke wijze deze woningen worden gesitueerd is niet inzichtelijk. Een aanduiding van individuele bouwvlakken ontbreekt. Daarbij gaat dat binnen de aanduiding woongebied ook parkeer- en verkeersvoorzieningen mogen worden gerealiseerd. De situering en invulling van deze voorzieningen is ook geenszins aangeduid. Ook is niet inzichtelijk op welke wijze de 65 woningen bereikbaar zullen zijn voor gemotoriseerd verkeer. Kunnen de indieners van de zienswijze worden geconfronteerd met een toegangsweg voor de woningen naast hun eigen woning?*

#### **15.3 Verkeersontsluiting onvoldoende**

*De Kraan is nu een rustige weg, maar het valt te verwachten dat met de realisatie van de nieuwe woonwijk deze weg zeer intensief - als nieuwe toegangsweg - zal worden gebruikt. De weg is daarop in z'n huidige vorm niet berekend. De infrastructurele ontsluiting van het plan is onvoldoende.*

#### **15.4 Planschade**

*Als de geplande bebouwing werkelijkheid wordt zal een verzoek tot vergoeding van planschade ingediend worden vanwege de drastisch verslechterde woon- en leefomgeving.*

#### **15.5 Ladder duurzame verstedelijking**

*De behoefte, nut- en noodzaak van woningbouw is onvoldoende aangetoond. De bevolking- en huishoudensprognose waarnaar wordt verwezen dateert alweer van 2014 en is in zoverre achterhaald. Verder zou de uitbreiding niet 'binnen' bestaand stedelijk gebied plaatsvinden, maar in het buitengebied.*

#### **15.6 Gebrek aan beleidsmatige onderbouwing**

*Er is onvoldoende onderbouwd dat het plan past binnen gemeentelijke en provinciale regelgeving en beleid.*

#### **15.7 Geluidsbelasting/ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wgh**

*Door de toename van het aantal verkeersbewegingen vrezen de indieners van de zienswijze dat de geluidbelasting op hun woning onaanvaardbaar hoog zal worden. De woning wordt reeds geluidbelast voor het treinverkeer.*

*Voor deelgebied 4 van het nieuwe plan wordt hogere grenswaarde vastgesteld. Geldt deze ook voor de bestaande woning van de indieners van de zienswijze?*

*Het ontwerpbesluit hogere grenswaarde, alsmede de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken zijn onjuist, onzorgvuldig en ontoereikend. Er is onvoldoende gebruik gemaakt van de mogelijkheden om geluidsoverlast te beperken. De mogelijkheden van geluidschermen en overige geluidreducerende maatregelen zijn onvoldoende onderzocht.*

#### **15.8 Aantasting natuur- en ecologische waarden**

*De indieners van de zienswijze zetten hun vraagtekens bij conclusies en onderzoeken, rapportages en notities en acht en deze onvolledig en onzorgvuldig. De natuurlijke waarden zullen wel worden aangetast.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **15.1 Aantasting woon- en leefgenot**

Reeds lange tijd is bekend dat het nu nog open gebied achter de woning van de indieners van de zienswijze bebouwd zal gaan worden. Ontwikkeling van het plangebied Koningsoord blijkt uit diverse beleidsstukken, waaronder de provinciale Verordening Ruimte (bestaand stedelijk gebied), het ontwikkelingsplan Overhoek Berkel-Enschot alsmede het Stedenbouwkundig Plan Overhoeken zoals in 2003 vastgesteld door de gemeenteraad. In het geldende bestemmingsplan Koningsoord (1999) heeft het gebied de bestemming Gemengde doeleinden (uit te werken), o.a. bedoeld voor woningen. Uit deze beleidsstukken alsmede het geldende bestemmingsplan blijkt dat het planologisch gewenst is het gebied te ontwikkelen tot een woongebied inclusief daarbij behorende voorzieningen, een gebiedsontsluitingsweg en groenvoorzieningen. Dat daarbij in ruimtelijk opzicht veranderingen optreden voor de leefomgeving van indieners van de zienswijze is evident.

Binnen de bouwmogelijkheden die het ontwerp-bestemmingsplan biedt, is het goed mogelijk nieuwe woningen te ontwikkelen en daarbij de privacyaspecten bij bestaande woningen te respecteren, echter het ontwerpbestemmingsplan biedt op dit punt geen garantie.

Om tegemoet te komen aan en daarmee op verzoek van de indiener van de zienswijze wordt voorgesteld de bouwmogelijkheden op de gronden die grenzen aan het woonperceel van de indieners van de zienswijze te beperken. Langs de noordelijke en oostelijke perceelgrenzen worden bebouwingsvrije zones opgenomen met een breedte van respectievelijk 5 en 10 m. Tevens worden op de aan de achtertuin grenzende gronden de maximale goot- en bouwhoogte beperkt. Door middel van een maatvoeringsaanduiding op de verbeelding wordt voor deze gronden een maximale goothoogte van 4 m en maximale bouwhoogte van 8 m vastgelegd. Op deze wijze kunnen woningen van maximaal twee bouwlagen worden gerealiseerd waarvan de bovenste als kap moet worden uitgevoerd. Deze aanduidingen geven voldoende garantie om onevenredige aantasting van de privacy te voorkomen.

Het woonperceel van de indieners ligt ten zuiden en westen van het te ontwikkelen nieuwe woongebied. Dit betekent dat ook bij maximale benutting van de hierboven aangegeven bouwmogelijkheden geen vermindering van de lichtinval of hinderlijke schaduwen van betekenis op zullen treden.

### **15.2 Onduidelijkheid plannen**

De exacte situering en invulling van de woongebieden is nog niet bekend en daarom niet eenduidig vastgelegd. Om de ontwikkelende partijen voldoende vrijheid te geven om in te kunnen spelen op de woningmarkt is in het bestemmingsplan flexibiliteit ingebouwd. Wel zijn er bouwregels opgenomen waarin onder andere de maximale goot- en bouwhoogten zijn vastgelegd. Ook zijn de vastgestelde parkeernormen van toepassing. In verband met zienswijze 15.1 zijn op de aan de achtertuin grenzende gronden de bouwmogelijkheden beperkt.

Binnen de bestemming Woongebied dienen parkeer- en verkeersvoorzieningen te worden gerealiseerd om te voorzien in de ontsluiting en de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen. Aan de noordzijde van het perceel van indieners zou, naast de bestaande schuur, in principe een woonstraat kunnen komen. Aan de oostzijde is dit niet mogelijk omdat binnen de bestemming Groen van het aansluitende bestemmingsplan Enschoot 2008 alleen voet- en fietspaden mogen worden aangelegd. Een nieuwe aansluiting voor autoverkeer is hier dus niet mogelijk.

### **15.3 Verkeersontsluiting onvoldoende**

Door de planontwikkeling zal de intensiteit op de Kraan niet toenemen, zie MER-deel B tabel 7.3. Dit komt door de gewijzigde verkeersstructuur en andere aansluitingen op de Koningsoordlaan. Bij de variant waarbij de spoorwegovergang via een lus wordt aangesloten op de Koningsoordlaan zal de intensiteit op De Kraan zelfs afnemen omdat deze aan de zuidzijde niet meer is aangesloten op de Koningsoordlaan.

Overigens wordt voorgesteld een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen om een extra aansluiting op de Koningsoordlaan mogelijk te maken als bij de uitwerking van de verkeersstructuur blijkt dat dit de best mogelijke oplossing is. Alvorens van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik gemaakt kan worden moet aan een aantal voorwaarden voldaan worden. Een van de voorwaarden is dat er toetsing plaatsvindt aan diverse (milieu)aspecten, waaruit blijkt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

### **15.4 Planschade**

De Wet ruimtelijke ordening kent in artikel 6.1. de mogelijkheid van het toekennen van een tegemoetkoming in schade aan degene die van mening is dat de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een oorzaak zoals genoemd is dit artikel (o.a. een bestemmingsplan), voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins verzekerd is.

### **15.5 Ladder duurzame verstedelijking**

Jaarlijks maakt de gemeente Tilburg samen met de zeven andere Hart van Brabant/regio-gemeenten, onder regie van de provincie, afspraken over de aantallen woningen in de regio als geheel en de aangesloten gemeenten afzonderlijk. Telkens gaat het om een termijn van tien jaar. De basis hiervoor is de provinciale bevolkings- en huishoudensprognose, die elke drie/vier jaar verschijnt; daarin worden voor enkele decennia vooruit berekeningen gemaakt op grond van demografische ontwikkelingen/trends en feitelijke & geprognostiseerde migratie-ontwikkelingen. Met een voortdurende groei in de levensverwachting en nog wat

meer migratie zal de nieuwe prognose, die medio dit jaar verschijnt, naar verwachting hoger uitpakken dan de vorige.

Om in de kwantitatieve opgave op regio-schaal –in *Ladder*-verband– te kunnen voorzien, dient Tilburg ongeveer tweederde hiervan voor z'n rekening te nemen. Binnen Tilburg wordt bij de invulling daarvan aansluiting gezocht bij de variatie in de woonmilieu-/woningvraag van de burgers. Behalve verschillende typen stedelijke woonmilieus beschikt Tilburg ook over twee dorpen waar met name wordt voorzien in de beduidende vraag naar "dorps woonmilieu", als ook "landelijk woonmilieu". Derhalve wordt met name in Berkel-Enschot, afgestemd op de feitelijke gemeentelijke vraag naar dit woonmilieutype, telkens in de resp. Overhoeken "dorps woonmilieu" bijgebouwd.

De Overhoeken in Berkel-Enschot behoren met de eerder vastgestelde bestemmingsplannen voor deze locaties, circa 15 jaar geleden, tot bestaand stedelijk gebied. Bedoeld voor de verstedelijkingsopgave die de gemeente heeft in regionaal en provinciaal verband. In de Verordening Ruimte van de provincie is het plangebied Koningsoord net als de andere Overhoeken in Berkel-Enschot aangeduid als bestaand stedelijk gebied-stedelijk concentratiegebied.

#### **15.6 Gebrek aan beleidsmatige onderbouwing**

In de toelichting is in de hoofdstukken 3 t/m 6 uitgebreid onderbouwd dat het plan passend is binnen het provinciaal en gemeentelijk beleid c.q. regels. De indiener van de zienswijze toont op geen enkele wijze aan dat er sprake zou zijn van strijdigheid met provinciaal en gemeentelijk beleid c.q. regels.

#### **15.7 Geluidsbelasting/ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wgh**

Door de planontwikkeling zal de intensiteit op de Kraan niet toenemen, zie MER-deel B tabel 7.3. Dit komt door de gewijzigde verkeersstructuur en andere aansluitingen op de Koningsoordlaan. Bij de variant waarbij de spoorwegovergang via een lus wordt aangesloten op de Koningsoordlaan zal de intensiteit op De Kraan zelfs afnemen omdat deze aan de zuidzijde niet meer is aangesloten op de Koningsoordlaan. De vrees dat door toename van verkeer over De Kraan de geluidsbelasting bij de woning met nummer 80a zal toenemen, is dus ongegrond.

Ten behoeve van de planvorming is akoestisch onderzoek verricht naar weg- en railverkeerslawaai ingevolge de Wet geluidhinder (bijlage i van het Integraal Milieuonderzoek in bijlage 9 van het bestemmingsplan Koningsoord). Daaruit volgt dat diverse geluidreducerende maatregelen worden getroffen. Het gaat hierbij onder meer om toepassing van raildempers en een geluidsscherm bij het spoor. Deze maatregelen zijn primair bedoeld voor nieuwe woonbestemmingen, maar hebben ook effect op reeds bestaande woningen. In het geval van de woning aan De Kraan 80a zal in de toekomst het railverkeerslawaai verder worden afgeschermd door de nieuwe patiowoningen in deelgebied 3A.

Ter plaatse van het perceel van De Kraan 80a is de bestaande woonbestemming in het plan Koningsoord overgenomen. Er is dus sprake van een bestaande woning, een bestaand spoor en een bestaande weg (De Kraan). Voor deze situatie is de Wet geluidhinder niet van toepassing.

Voor deelgebied 4 is een Besluit hogere grenswaarde genomen ingevolge de Wet geluidhinder voor railverkeerslawaai. Dit betreft de nieuwe woonbestemmingen in dit deelgebied en niet voor bestaande woonbestemmingen zoals die aan De Kraan 80a.

Concluderend kan worden gesteld dat de geluidsbelasting van de woning aan De Kraan 80a door de planvorming zeker niet toeneemt, maar zal afnemen door de geluidreducerende maatregelen bij het spoor, afscherming door nieuwe woningen en door mogelijke afname van de hoeveelheid verkeer op De Kraan.

#### **15.8 Aantasting natuur- en ecologische waarden**

Uit de diverse uitgevoerde onderzoeken die als bijlage bij het bestemmingsplan zijn gevoegd blijkt dat de natuur- en ecologische waarden niet worden aangetast. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd door gerenommeerde bureaus en wij hebben geen redenen om aan de uitkomsten van deze onderzoeken te twijfelen. De indiener van de zienswijze plaatst vraagtekens bij de diverse onderzoeken en conclusies maar onderbouwt niet waarom deze onderzoeken/conclusies niet juist c.q. onvolledig en onzorgvuldig tot stand gekomen zouden zijn.

In het kader van de Wet natuurbescherming is een quick scan uitgevoerd waarbij onderzocht is of de in de nieuwe wet beschermde soorten voorkomen (of in potentie) in het plangebied Koningsoord. Uit deze quick scan is gebleken dat er geen nieuwe beschermde soorten aanwezig zijn binnen het plangebied.  
Zie ook reactie 6.3

#### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is deels (15.1) gegrond en voor het overige ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

#### **Zienswijze 16 - mr. ██████████ van Next advocaten namens Marcel Panis Makelaardij B.V. en anderen, eigenaren van Eikenbosch 23 Berkel-Enschot Zienswijze ook gericht op het exploitatieplan**

**16.1 Waardevermindering pand, vermindering van inkomsten en verminderde exploitatiemogelijkheden**  
*Als gevolg van het plan Koningsoord wijzigt de route door het centrum en het commerciële pand van de indieners van de zienswijze maakt niet langer onderdeel uit van het winkelcentrum Eikenbosch. Hierdoor verliest dat de status van A- en zichtlocatie. Zichtlocatie is een primair economisch belang. Als gevolg van het verlies van deze status wordt financiële schade verwacht in de vorm van waardevermindering van het eigendom en vermindering van inkomsten vanwege huurderiving. Daarbij gaat dat de exploitatiemogelijkheden van het pand (drastisch) afnemen als gevolg van de transformatie van het gebied naar woonlocatie. Ook het vervallen van het huidige uitzicht op de kloostertuin, zal leiden tot financiële schade.*

#### **16.2 Economische uitvoerbaarheid**

*In de planschaderisicoanalyse welke bij het exploitatieplan "Koningsoord 2016" is gevoegd, wordt geen melding gemaakt van het planschaderisico voor de indieners van de zienswijze. Zij vragen zich af of het onderhavige bestemmingsplan daarmee wel financieel uitvoerbaar is.*

#### **Reactie gemeente:**

#### **16.1 Waardevermindering pand, vermindering van inkomsten en verminderde exploitatiemogelijkheden**

De Wet ruimtelijke ordening kent in artikel 6.1. de mogelijkheid van het toekennen van een tegemoetkoming in schade aan degene die van mening is dat de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een oorzaak zoals genoemd is dit artikel (o.a. een bestemmingsplan), voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins verzekerd is.

Niet gebleken is van zodanige (plan)schade dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld zonder dat eerst een oordeel over de (plan)schade wordt geveld.

#### **16.2 Economische uitvoerbaarheid**

SAOZ past de planschaderisicoanalyse aan en neemt daarin ook Eikenbosch 23 mee. De aangepaste risico-analyse wordt als bijlage bij het exploitatieplan gevoegd.

#### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is (deels) gegrond. De planschaderisicoanalyse is aangepast en wordt als bijlage toegevoegd.

#### **Zienswijze 17 - ABAB Belastingadviseurs en Juristen B.V. namens Modehuis Eikenbosch B.V., gevestigd aan de Iepenlaan 3 te Udenhout**

#### **17.1 Vestiging van detailhandel in het gebied is strijdig met de Verordening Ruimte 2014 en het Besluit ruimtelijke ordening**

*Gelet op de definities van bestaand stedelijk gebied in artikel 1.1.1 lid 1 onder h van het Besluit ruimtelijke ordening en die van artikel 1 onder 1.18 van de Verordening Ruimte 2014, kan de bestaande feitelijke situatie voor het nieuwe winkelcentrum niet worden betiteld als bestaand stedelijk gebied.*

*Volgens de bepalingen betreffende detailhandelslocaties uit de Verordening Ruimte 2014 (artikel 4.8 jo 37.4 en 37.8) moet regionaal ruimtelijk overleg worden gevoerd. Immers, de Verordening Ruimte heeft rechtstreekse*

werking op vestiging van nieuwe detailhandelslocaties buiten bestaand stedelijk gebied. Provinciale Staten zal ontheffing moeten verlenen, omdat de ontwikkeling niet passend is in de Verordening Ruimte 2014. Immers, het regionaal ruimtelijk overleg voorziet alleen in een nadere uitwerking van zaken die binnen de kaders van de Verordening zijn bepaald.

### **17.2 Regionale behoefte detailhandel is niet aangetoond**

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening moet worden bepaald of er regionale behoefte bestaat naar de detailhandelsontwikkeling uit het plan. De uitwerking van de behoefte aan detailhandel is gerelateerd aan het inwoneraantal van de kern van Berkel-Enschot. Dit betekent volgens de indiener van de zienswijze dat het onderzoek niet is gebaseerd op de regionale behoefte, maar op lokale winkelbehoefte. Uit het onderzoek blijkt niet dat verplaatsing van het winkelcentrum over een afstand van 450 meter nodig zou zijn voor de regionale behoefte aan detailhandel. Zover hier wel sprake van zou zijn, is niet ingegaan op mogelijkheden voor herstructurering of transformatie van bestaande winkelpanden.

Ook aan artikel 3.1.6 lid 2 onder c van het Besluit ruimtelijke ordening is niet voldaan: niet is onderbouwd waarom de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden. Niet is ingegaan op de ontsluiting; uitgegaan had moeten worden van een locatie die reeds ontsloten is en/of een locatie die multimodaal ontsloten is.

### **17.3 Getoetst aan oude provinciale Verordening Ruimte**

Blijkens de plantoelichting is getoetst aan de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant zoals vastgesteld op 7 februari 2014 en in werking getreden op 19 maart 2014. De Verordening Ruimte is echter per 1 januari 2017 laatstelijk gewijzigd en daarvoor gold de Verordening zoals vastgesteld op 1 juli 2015. Er is getoetst aan een gedateerde Verordening.

### **17.4 Parkeernormen zijn achterhaald en er wordt uitgegaan van onjuiste aannames**

Bij de planvorming is uitgegaan van het overzicht Parkeernormen Tilburg 2011. Dit is gedateerd; in de parkeerregeling wordt verwezen naar de CROW-opgestelde richtlijn ASVV 2012, d.d. 13 december 2012. Nu niet aan dit beleid is getoetst maar gekozen voor het overzicht Parkeernormen Tilburg 2011 is niet aan de vereiste zorgvuldigheid van parkeerbehoefte voldaan.

Ten aanzien van de normering die wordt gehanteerd voor een koopavond, ten opzichte van bezoek in de middag, wordt uitgegaan van onjuiste aannames. Op grond van de CROW is bij koopavonden de intensiteit ten opzichte van de gebruikelijke parkeernorm (3,5 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak), een normering van 6,2 aan de orde. Hier is niet mee gerekend.

Om te beoordelen of überhaupt kan worden voldaan aan de parkeernorm zou een plattegrondtekening van de terreinindeling bij het centrum essentieel zijn. Deze ontbreekt en het is maar zeer de vraag of het aantal benodigde parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd.

Tot slot zou in de planvoorschriften van het centrum een bepaling moeten worden opgenomen die regelt dat geen bebouwing meer kan worden gerealiseerd als blijkt dat de parkeerbehoefte ontoereikend is in het gebied.

### **Reactie gemeente:**

#### **17.1 Vestiging van detailhandel in het gebied is strijdig met de Verordening Ruimte 2014 en het Besluit ruimtelijke ordening**

Zoals ook onder 17.3 aangegeven is in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan verwezen naar een verouderde versie van de Verordening Ruimte en wordt de toelichting van het bestemmingsplan daarop aangepast. Inhoudelijk is er evenwel geen verschil tussen de bepalingen van de betreffende Verordeningen. Het plangebied Koningsoord is in de Verordening Ruimte gelegen in de structuur bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied. De definitie van bestaand stedelijk gebied luidt in de Verordening als volgt: "gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende structuur van stedelijke functies". Stedelijk concentratiegebied kent de volgende definitie: "gebied waar de bundeling van verstedelijking plaatsvindt".

In de Verordening Ruimte is in artikel 4.8 bepaald dat een bestemmingsplan in bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een ontwikkeling of uitbreiding van een detailhandelslocatie tenzij deze ontwikkeling of uitbreiding leidt tot een bovenregionale detailhandelslocatie. De toelichting moet een verantwoording bevatten over de wijze waarop de afspraken die daarover zijn gemaakte in het regionaal ruimtelijk overleg worden nagekomen. Die verantwoording is opgenomen in de paragrafen 3.2.3. en 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Opgemerkt wordt nog dat in de regio is afgesproken dat voor locaties/plannen met een vrijwel geheel lokaal verzorgingsgebied (en daar is in het geval van het winkelcentrum Koningsoord sprake van) geldt dat alle regiogemeenten zelf hun afwegingen maken ten aanzien van locaties en plannen. Wel wordt melding gemaakt van deze locaties/plannen in het portefeuillehoudersoverleg EZ&RT. Het portefeuillehoudersoverleg EZ&RT heeft op 26 mei 2016 kennis genomen van deze plannen. Er is dan ook geen sprake van strijd met de Verordening Ruimte. Ook de regiogemeenten en de provincie Noord-Brabant zijn deze mening toegedaan, gegeven het feit dat zij geen zienswijzen hebben ingediend.

De indiener van de zienswijze verwijst in de zienswijze ook nog naar de definitie van bestaand stedelijk gebied in de Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en is van mening dat op basis van deze definitie de bestaande feitelijke situatie niet kan worden betiteld als zijnde bestaand stedelijk gebied. Uit de Handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking van het Ministerie blijkt dat op basis van de gebiedsspecifieke situatie bepaald moet worden wat ervaren wordt als stedelijk gebied.

De bestaande feitelijke en planologische situatie is aan te merken als een stedenbouwkundig samenstel van functies en bebouwing op de gronden tussen de bebouwde kom van Berkel-Enschot en de infrastructuurlijnen van de provinciale weg N65, de Burgemeester Bechtweg en de spoorlijn naar Den Bosch.

In september 2002 heeft de gemeente het Ontwikkelingsplan Overhoeken Berkel-Enschot vastgesteld. In dit plan zijn de randvoorwaarden vastgelegd voor de ontwikkeling en realisatie van een aantal nieuwe woon- en werkgebieden, de zgn. 'Overhoeken' aan de west- en noordkant van Berkel-Enschot. Als vervolg op het Ontwikkelingsplan is in december 2003 door de gemeenteraad het Stedenbouwkundig plan Overhoeken Berkel-Enschot vastgesteld. Dit stedenbouwkundig plan wordt per deelgebied door verschillende projectontwikkelaars uitgewerkt. De deelgebieden Enschootsebaan en Hoge Hoek zijn al uitgewerkt en grotendeels gerealiseerd.

Binnen de Overhoeken is Koningsoord een bijzonder plangebied, omdat hierin het nieuwe dorpshart voor Berkel-Enschot is voorzien. Het deelgebied wordt ontwikkeld door Heijmans Vastgoed. In maart 2015 is ingestemd met het stedenbouwkundig plan dat de basis is voor het in procedure gebrachte bestemmingsplan. (Het bestemmingsplan vervangt het bestemmingsplan 'Koningsoord Berkel-Enschot', vastgesteld 12 april 1999 waarin de gronden hebben voornamelijk de bestemmingen 'Gemengde doeleinden, uit te werken door de gemeenteraad' en 'Recreatieve doeleinden' hebben). Op de locatie zijn circa 800 woningen gepland en het nieuwe winkelcentrum van Berkel-Enschot. Tevens wordt een gebiedsontsluitingsweg gerealiseerd die de verschillende Overhoeken met elkaar verbindt en onderdeel is van de nieuwe hoofdontsluiting van het dorp. Het gebied van de Abdij Koningsoord behoort ook tot de gebiedsontwikkeling Koningsoord maar het grootste deel van deze ontwikkeling maakt geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Dit project is met een zelfstandige ruimtelijke procedure in gang gezet. Het is momenteel in uitvoering en zal in 2017 worden opgeleverd. Naast de culturele voorzieningen van het dorp zullen onder andere woonvoorzieningen voor ouderen in de voormalige abdijgebouwen worden ondergebracht. Het gezondheidscentrum en de nieuwe apotheek zijn reeds gerealiseerd in de bijgebouwen van de abdij en zijn sinds 2016 operationeel. De dorpsvoorzieningen zijn onlosmakelijk verbonden met het nieuwe winkelcentrum en de ruimte tussen de abdij en het winkelcentrum zal dienst doen als het nieuwe dorpsplein.

De diverse planonderdelen van de gebiedsontwikkeling Koningsoord hangen dusdanig samen in programmatische, functionele, ruimtelijke en financiële zin dat zij niet los van elkaar kunnen worden beschouwd.

Ook hebben sommige provincies, waaronder Noord-Brabant, in een verordening ruimte de afbakening van het bestaand stedelijk gebied in woord en/of kaartbeeld vastgelegd. Zoals hierboven al aangegeven is het plangebied Koningsoord in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant aangeduid als bestaand stedelijk gebied.

Er is dan ook geen sprake van strijdigheid met het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

## **17.2 Regionale behoefte detailhandel is niet aangetoond**

Voor het bepalen van de regionale behoefte van een functie zal per geval moeten worden gezien welk schaalniveau past bij de ontwikkeling waarin het plan voorziet. Voor het regionaal schaalniveau van een detailhandelsontwikkeling kan aansluiting worden gezocht bij het verzorgingsgebied. De invulling van het commerciële en maatschappelijke programma in Koningsoord is primair gericht op de inwoners van Berkel-Enschot (zie pagina 10 van het rapport uit juni 2015). Berkel-Enschot vormt daarmee het verzorgingsgebied

waar de regionale behoefte op gebaseerd is. Omdat we er ons van bewust zijn dat een ontwikkeling in Berkel-Enschot in een regionaal krachtenveld plaatsvindt, hebben we hieraan in ons onderzoek uitgebreid aandacht besteed. We verwijzen naar pagina 10 en verder voor de regionale verzorgingsstructuur en naar pagina 14 en 15 voor de regionale supermarktstructuur en de relevante plannen in de regio, alle in het reeds aangehaalde rapport (juni 2015).

In de fases die vooraf gingen aan de planontwikkeling voor Koningsoord, is uitgebreid gestudeerd op herontwikkeling van het bestaande Eikenbosch. De fysieke ruimte was echter te beperkt om het volledige, bij de dagelijkse verzorging van Berkel-Enschot passende programma te huisvesten. Omdat het voor een optimale verzorging van de inwoners van Berkel-Enschot niet wenselijk is het programma over twee separate locaties te verdelen, is er voor gekozen om op een nieuwe locatie het volledige programma te realiseren, met als bijkomende opgave het huidige winkelcentrum naar een andere functie te transformeren. Er is dus wel degelijk sprake van dat de gevraagde tredes zijn doorlopen, met als uitkomst dat transformatie wel degelijk plaatsvindt, maar indirect: nieuwbouw van winkels, maar transformatie van de huidige winkels naar wonen. En dat omdat (als gezegd) het voor de hand liggende scenario (herstructurering bestaande centrum) niet haalbaar was, vanwege de te beperkte ruimte in verhouding tot het gewenste programma.

Zie ook reactie 6.2 en 9.1

Hiermee is aangetoond dat er sprake is van een regionale behoefte en de stedelijke ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden.

### **17.3 Getoetst aan oude provinciale Verordening Ruimte**

In de toelichting is inderdaad in paragraaf 3.3.2. verwezen naar een verouderde versie van de Verordening ruimte.

Provinciale Staten hebben op 10 juli 2015 een nieuwe integrale Verordening ruimte vastgesteld, zijnde Verordening ruimte 2014 (per 15-7-2015).

Vervolgens hebben Provinciale Staten deze gewijzigd bij besluit van 18 november 2016, zijnde Wijziging Verordening ruimte 2014, veegronde 2016. Dit besluit is in werking getreden op 8 december 2016.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Inhoudelijk is er als gevolg van de gewijzigde verordening evenwel geen verandering ten aanzien van de toetsing van het plan Koningsoord aan de Verordening Ruimte.

### **17.4 Parkeernormen zijn achterhaald en er wordt uitgegaan van onjuiste aannames**

In artikel 18.1 van het bestemmingsplan wordt de verplichting opgelegd om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen conform de parkeernormen uit bijlage 3 bij de planregels, zodat planologisch gewaarborgd is dat geen parkeeroverlast zal ontstaan. In artikel 18.1 onder a wordt verwezen naar het overzicht Parkeernormen Tilburg 2011. Onder b is daarbij een koppeling gemaakt met het ASVV2012 voor wat betreft de afmetingen van parkeerplaatsen om zodoende te waarborgen dat parkeerplaatsen ook daadwerkelijk bruikbaar zijn. Het is derhalve niet zo dat de parkeerkencijfers zoals genoemd in ASVV (dit zijn marges op basis van landelijke gemiddelden en stedelijkheidsgraad) van toepassing zijn.

In bijlage 6 van de toelichting is de parkeerbalans van het winkelcentrum uit het stedenbouwkundig plan opgenomen om te waarborgen dat met het voorgenomen programma voldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, waarbij rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, zie ook paragraaf 4.8.4 van de toelichting.

### Conclusie

De zienswijze is deels gegrond (17.3) en voor het overige ongegrond.

## **Zienswijze 18 - bewoners Dr. Ariënsstraat Berkel-Enschot**

### **18.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat**

*De verkeersfuncties in het plan zouden moeten worden ontsloten via de Koningsoordlaan. De groenstrook aan de Dr. Ariënsstraat zou in het vigerende bestemmingsplan Enschoot 2008 moeten blijven en niet worden opgenomen in het bestemmingsplan Koningsoord 2017. De mogelijkheid van een inrit/uitrit via de groenstrook aan de Dr. Ariënsstraat zou moeten worden weggenomen door de aanduiding ontsluiting (os) van de groenbestemming af te halen.*

**Reactie gemeente:**

**18.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat**

Zie reactie 1.1

Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

**Zienswijze 19 - SRK Rechtsbijstand namens bewoner Udenhoutseweg Berkel-Enschot**

**19.1 Vrees voor toename verkeersbewegingen over Udenhoutseweg**

*De indiener van de zienswijze vreest een toename van het aantal verkeersbewegingen over Udenhoutseweg, hetgeen zou leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat (geluidbelasting, luchtkwaliteit).*

**19.2 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

*In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met het raadsbesluit van 19 december 2016 over de Hoofdwegenstructuur Berkel-Enschot. Het afsluiten van de spoorwegovergang Raadhuisstraat is geen gegeven, zoals de plantoelichting ten onrechte vermeld. Hierover moet de gemeenteraad namelijk nog een besluit nemen na een onafhankelijk onderzoek. Ook de spoorwegovergang De Kraan blijft gewoon open, hetzij onder monitoring van de verkeersveiligheid ter plaatse. De plantoelichting geeft dan ook een verkeerde voorstelling van zaken en dit werkt door in de beoordeling van de verkeersgevolgen. Waar is nu rekening mee gehouden?*

**19.3 Voorwaardelijke verplichting bestemmingsplan voor bouwverkeer**

*Afgesproken is dat de ontsluitingsweg/bouwverkeersweg (bijvoorbeeld de Koningsoordlaan) is aangelegd op het moment dat met de bouw van de woningen en/of het winkelcentrum wordt begonnen. Hiertoe is echter geen voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen, terwijl dit wel zou moeten.*

**Reactie gemeente:**

**19.1 Vrees voor toename verkeersbewegingen over Udenhoutseweg**

*Verkeerskundig*

De hoofdwegenstructuur zoals beschreven in de plantoelichting is ook bedoeld om de onveiligheid en de hoeveelheid sluipverkeer in het buitengebied terug te dringen. De karakteristieke smalle landwegen verdragen niet veel autoverkeer en zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer, fietsers en wandelaars. Hierin is een belangenafweging gemaakt tussen enerzijds de gewenste rust (leefbaarheid en veiligheid) en anderzijds bereikbaarheid en behoud van aansluiting met dorp Berkel-Enschot. Er is nu reeds sprake van sluipverkeer (o.a. 't Hoekske) door het buitengebied en door de nieuwbouwontwikkelingen zou dit zonder maatregelen gaan toenemen.

In de CROW-richtlijnen (Handboek Wegontwerp) worden voor erftoegangswegen (60 km/u gebieden) gangbare intensiteiten tot 5.000 á 6.000 mvt/etmaal genoemd, mede afhankelijk van beschikbare breedte. Daarnaast zijn bij intensiteiten hoger dan 2.000 á 2.500 mvt/etmaal fietsvoorzieningen noodzakelijk.

De Udenhoutseweg (9 meter breed incl. fietsstroken) is breed genoeg voor tweerichtingsverkeer en voldoende om de hoeveelheid verkeer af te kunnen wikkelen.

Daarnaast heeft het besluit van de gemeenteraad d.d. 19 december 2016 een gunstig effect op de intensiteit op de Udenhoutseweg en specifiek is besloten dat de verkeerssituatie in de bocht wordt aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De toename van verkeer op de Udenhoutseweg blijft derhalve binnen acceptabele grenzen, zeker bij het openhouden van spoorwegovergang bij de Kraan.

*Geluid*

In paragraaf 4.1.7 van het akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaaai zijn de gevolgen van het plan op wegen buiten het plangebied beschouwd. Daarbij wordt aandacht besteed aan wegen waar de toename van de verkeersintensiteit meer dan 30% is. Zoals ook blijkt uit tabel 7.3 van het MER is er tevens een significante toename van verkeer op de Udenhoutseweg. Daarom had het effect op het woon- en leefklimaat aan de Udenhoutseweg ook moeten worden beschouwd. Dit is ten onrechte niet gebeurd. In zoverre is de zienswijze gegrond. Daarom is het akoestisch rapport op dit punt aangepast, waarbij de gevolgen voor verkeer in een groter gebied (op grotere afstand van het plangebied) alsnog is beschouwd.



Ten opzichte van de autonome situatie zal de verkeersintensiteit op de Udenhoutseweg met 82% toenemen. Dit betekent een toename van de geluidbelasting vanwege wegverkeer van circa 2,6 dB. Dit is een significante toename van de geluidsbelasting vanwege wegverkeer. Om te beoordelen in hoeverre dit van invloed is op het woon- en leefklimaat, is de invloed op de totale geluidsbelasting (gecumuleerd met railverkeerslawaai) van de woning bekeken. Bij de beoordeling is uitgegaan van de classificatie van de methode Miedema zoals de gemeente Tilburg deze in het geluidsbeleid hanteert. Volgens deze classificatie is de geluidssituatie in de autonome situatie 'tamelijk slecht'. In de plansituatie blijft de geluidssituatie onveranderd 'tamelijk slecht'. De geconstateerde geluidstoename vanwege wegverkeer heeft geen gevolgen voor het woon- en leefklimaat en is daarmee dan ook aanvaardbaar. Maatregelen zijn niet nodig en worden niet doelmatig geacht.

#### Luchtkwaliteit

De Udenhoutseweg is wel meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek waarbij 4 scenario's zijn doorgerekend. De resultaten hiervan zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Udenhoutseweg 1	Concentratie NO <sub>2</sub> <b>Grenswaarde: 40 ug/m<sup>3</sup></b>	Concentratie PM <sub>10</sub> <b>Grenswaarde: 40 ug/m<sup>3</sup></b>
Huidige situatie 2015	Ca 20ug/m <sup>3</sup>	Ca 24 ug/m <sup>3</sup>
Autonome situatie 2025	Ca 15 ug/m <sup>3</sup>	Ca 22 ug/m <sup>3</sup>
Tijdelijke situatie 2025	Ca 15 ug/m <sup>3</sup>	Ca 22 ug/m <sup>3</sup>
Bestemmingsplan situatie 2025	Ca15 ug/m <sup>3</sup>	Ca 22 ug/m <sup>3</sup>

Er wordt in alle scenario's ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Ondanks een toename van de verkeersintensiteit op de Udenhoutseweg tussen de autonome plansituatie treedt er geen verslechtering op van de luchtkwaliteit. Dit komt omdat de rekenmethodiek rekening houdt met afnemende achtergrondconcentraties in combinatie met schoner wordende voertuigen.

Zoals reeds onder punt 7.1 is gezegd, zal ook in de situatie dat de spoorwegovergang bij De Kraan openblijft conform het raadsvoorstel van 19 december 2016, worden voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit.

#### **19.2 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

Zie reactie 7.1

#### **19.3 Voorwaardelijke verplichting bestemmingsplan voor bouwverkeer**

Zie reactie 7.9

#### Conclusie

De zienswijze is deels gegrond

#### **Zienswijze 20 - bewoners De Kraan Berkel-Enschot**

##### **20.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

*In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met het raadsbesluit van 19 december 2016 over de Hoofdwegenstructuur Berkel-Enschot. De gemeente legt dus een niet actueel plan ter visie waarin nergens wordt beschreven dat nog onderzoek wordt gedaan naar de spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat. De gemeenteraad heeft juist besloten om onafhankelijk onderzoek te doen naar het al dan niet moeten open houden van genoemde spoorwegovergangen.*

## **20.2 Geluidsoverlast**

*De indieners van de zienswijze maken zich zorgen over geluidsoverlast die zowel nieuwe als oude bewoners van Koningsoord gaan ervaren in de omgeving van de spoorweg. De grenswaarde is al verhoogd, maar niettemin zal er toch geluidhinder blijven. Of de te treffend geluidwerende maatregelen (geluidswal van 0,75 m en raildempers) voldoende zal blijken is zeer de vraag. De indieners van de zienswijze wensen géén geluidsscherm hoger dan 0,75 m, gemeten vanaf het maaiveld en willen dat hiervoor een garantie wordt afgegeven. Voorts vragen ze zich af wat de gevolgen zijn van een geluidsscherm aan de westzijde van het spoor voor de bewoners aan de oostzijde. Denk aan weerkaatsing.*

### **Reactie gemeente:**

#### **20.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

Zie reactie 7.1

#### **20.2 Geluidsoverlast**

De indieners van de zienswijze zullen niet meer geluidsoverlast krijgen van railverkeer door de planvorming Koningsoord. Het feit dat er een Besluit hogere grenswaarden is genomen, betekent niet dat er meer treinen gaan rijden en/of de geluidsbelasting van bestaande woningen hoger wordt. De verleende hogere grenswaarde is een ontheffing, waarbij onder voorwaarden de grenswaarde uit de Wet geluidhinder mag worden overschreden voor nieuw te bouwen woningen. Daardoor kunnen de nieuwe woningen op kortere afstand van het spoor worden gebouwd dan anders het geval zou zijn. Het besluit hogere grenswaarden heeft dus geen gevolgen (positief of negatief) voor bestaande woningen.

Ten behoeve van de planvorming is akoestisch onderzoek verricht naar weg- en railverkeerslawaai ingevolge de Wet geluidhinder (zie bijlage i van het integraal milieuonderzoek; dit onderzoek is als bijlage 9 in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen). Daaruit volgt dat diverse geluidreducerende maatregelen worden getroffen. Het gaat hierbij onder meer om toepassing van raildempers en een geluidsscherm bij het spoor.

Uitgangspunt in het bestemmingsplan is dat het scherm niet hoger mag zijn dan 0,75 m ten opzichte van het spoor. Deze hoogte is gekozen om zicht naar de overzijde van het spoor te behouden en is een compromis tussen meer geluidreductie door een hoger scherm en meer zicht zonder scherm. Doordat een laag scherm in dit geval te weinig geluid afschermt, is gekozen voor een combinatie met toepassing van raildempers. Deze combinatie is onvoldoende om bij alle nieuwe woningen te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Vandaar dat hogere grenswaarden zijn verleend en dat ingevolge het Bouwbesluit de woningen voldoende moeten worden geïsoleerd tegen geluid.

De systematiek van de Wet geluidhinder is dat de geluidreducerende maatregelen primair zijn bedoeld voor nieuwe woonbestemmingen, maar deze hebben ook effect op reeds bestaande woningen. In het geval van de woning aan De Kraan 41a wordt de geluidsbelasting gereduceerd door de raildempers. Het geluidsscherm heeft voor de woningen aan de westzijde van het spoor geen effect. Het scherm zal bestaan uit absorberend materiaal, waardoor reflectie van geluid wordt voorkomen. Feit is dat bij een scherm een deel van het zicht naar de overzijde zal worden ontnomen. Dit nadelig effect wordt zoveel mogelijk beperkt door in het bestemmingsplan te regelen dat het scherm niet te hoog mag worden, maar kan niet geheel worden weggenomen.

#### Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

#### **Zienswijze 21 - bewoners Heuneind Berkel-Enschot**

##### **21.1 Woningbouw op de huidige AH locatie, behoud bomen en overlast bouwwerkzaamheden**

*Met woningen van 11 meter hoog aan de kant van het Heuneind zal de groene leefomgeving en de privacy van de bestaande bewoners worden aangetast. Vraag is of de mooie grote eiken behouden blijven? Voorts wordt veel overlast verwacht tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden, zoals de bewoners dat ook hadden tijdens de verbouwing van het oude gemeentehuis.*

## **Reactie gemeente:**

### **21.1 Woningbouw op de huidige AH locatie, behoud bomen en overlast bouwwerkzaamheden**

De indiener van de zienswijze vreest voor aantasting van de groene leefomgeving, vermindering van privacy en overlast tijdens sloop- en bouwwerkzaamheden.

Het bestaande straatprofiel van het Heuneind naast de tuin van de indiener van de zienswijze zal worden gehandhaafd evenals de groenstrook met bomen aan de overzijde van de straat (rand van de voormalige Albert Heijn locatie). De straat maakt geen onderdeel uit van het nieuwe bestemmingsplan, de groenstrook met bomen wel en deze heeft de bestemming Groen gekregen. De aanwezige bomen worden in het bestemmingsplan beschermd omdat zij zijn opgenomen in de boomwaardekaart. De groene leefomgeving is daarmee voldoende geborgd en de kans bestaat zelfs dat de omgeving groener wordt na opheffing van het kale parkeerterrein.

Hoewel het profiel van het bestaande Heuneind normaal is voor een dorps woonmilieu heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar privacy aspecten, met name met betrekking tot de tuin van de indiener van de zienswijze. In verband met het behoud van de waardevolle bomen in genoemde groenstrook zal de afstand van de nieuwe woningen tot deze tuin circa 20 meter bedragen. Hoewel de tuin is voorzien van een haag en de aanwezige bomen in het tussengebied voor beschutting zorgen, zal er vanaf de hogere bouwlagen enige inkijk in de tuin mogelijk zijn.

Uit de analyse blijkt ook dat er een schaa sprong zou kunnen ontstaan tussen de kleinschalige woningen aan het Heuneind (met relatief lage goot- en nokhoogte) en de nieuwe woningen (toegestane goothoogte maximaal 6 m en nokhoogte maximaal 11 m). Dit wordt stedenbouwkundig als ongewenst ervaren.

Om aan de zienswijze tegemoet te komen, wordt voorgesteld de bouw mogelijkheden binnen het betreffende gebied beperkt tot woningen van maximaal 8 m hoog (twee bouwlagen) met een maximale goothoogte van 4 m. Dit is voldoende om de privacy in de tuin van de indiener van de zienswijze te waarborgen en een ongewenste schaa sprong in het straatbeeld te voorkomen.

Wat overlast tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden betreft, wordt opgemerkt dat er tijdelijk enige overlast kan ontstaan. De bouwers zijn echter gehouden aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. In het Bouwbesluit zijn geluidsnormen opgenomen waar men tijdens bouwactiviteiten aan moet voldoen. Nadat de winkel is gesloopt en woningen zijn gerealiseerd, zullen overlast gevende activiteiten, zoals parkeren, bevoorrading, rammelende winkelkarretjes en legen van glasbakken tot het verleden behoren. Dit betekent een verbetering van de milieusituatie.

## Conclusie

De zienswijze is (deels) gegrond en het plan wordt hierop aangepast.

## **Zienswijze 22 - bewoner De Kraan Berkel-Enschot**

### **22.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

*In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met het raadsbesluit van 19 december 2016 over de Hoofdwegenstructuur Berkel-Enschot. De gemeente legt dus een niet actueel plan ter visie. Verzocht wordt de uitvoering van de raadsbesluiten in het bestemmingsplan op te nemen en de bewoners te informeren over de wijze waarop ze dan een aanvullende zienswijze kunnen indienen.*

### **22.2 Volstrekt onlogische verkeerscijfers**

*In de gehele plantoelichting en bijlagen staat vrijwel niets vermeld over de verkeerseffecten van het plan. En wat er wel staat is niet correct volgens de indiener van de zienswijze;*

- *onduidelijk is waar in het verkeersmodel rekening mee is gehouden: aansluiting van Rauwbrakenweg op Koningsoordlaan? Wat voor aansluiting/kruising van De Kraan met de Koningsoordlaan? Raadhuisstraat overgang afgesloten voor autoverkeer? Eventuele knips in de bestaande en nieuwe woonstraten? Ook is niet duidelijk hoe de autonome situatie is gedefinieerd en hoe de plansituatie is gedefinieerd. Hier moet inzicht in komen.*
- *Onduidelijk is wat de verkeersaantrekkende werking van het nieuwe winkelcentrum is. Inzicht wordt verwacht in de hoeveelheid autoverkeer als gevolg van het nieuwe winkelcentrum en de verdeling van dit verkeer over de Koningsoordlaan, de Eikenlaan, de Raadhuisstraat en De Kraan;*
- *onlogische en niet kloppende verkeerscijfers. Nader inzicht moet worden verschaft over de verkeerscijfers anders zijn de effecten volstrekt ongeloofwaardig;*

- *inconsistentie tussen MER en akoestisch onderzoek en luchtonderzoek. Verzocht wordt om de correcte cijfers en of de onderzoeken hierop worden aangepast.*

### **22.3 Geluid**

*Het uitgangspunt over de Generaal Eisenhowerweg in het akoestisch onderzoek klopt niet; hier ligt geen klinkerverharding.*

### **22.4 Ladder voor duurzame verstedelijking: niet wordt ingegaan op multimodale ontsluiting**

*Er wordt niet ingegaan op trede 3 van de ladder voor duurzame verstedelijking. Door zekerstelling van een station kan worden voorzien in een goede multimodale ontsluiting.*

### **22.5 Parkeren en verkeersstromen winkelcentrum**

*Als gevolg van parkeervoorzieningen aan de westzijde van de winkelcentrum is er een reëel risico dat dit tot veel verkeer op De Kraan leidt. Verzocht wordt inzicht te geven in de verkeersstromen van en naar het winkelcentrum.*

### **22.6 Behoud van waardevolle historische structuur Raadhuisstraat en De Kraan**

*In de toelichting staat vermeld dat de Raadhuisstraat en De Kraan moeten worden beschouwd als historisch geografische lijnen van hoge waarde. Van belang is het dan ook om die verbinding in stand te houden. Daarom een voorkeur om bij De Kraan een gewone kruising op de Koningsoordlaan te realiseren en alleen met een lus (variant 9b) te werken als de verkeerseffecten van een gewone kruising ongewenst zijn.*

### **22.7 Fasering van de uitvoering in relatie tot bouwverkeer**

*Verzocht wordt aan te geven hoe de gemeente de belofte gaat waarmaken dat de routes voor bouwverkeer niet door het dorp leiden.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **22.1 Ontwerp niet actueel - raadsbesluit 19-12-2016 Hoofdwegenstructuur niet verwerkt**

Zie reactie 7.1

##### **22.2 Volstrekt onlogische verkeerscijfers**

Zie reactie 7.1, 7.3 en 7.4 voor wat betreft verkeerscijfers, verkeerseffecten en inhoud autonome- en plansituaties.

In het verkeersmodel is geen aansluiting opgenomen op de Rauwbrakenweg. De Kraan en de Raadhuisstraat zijn via een T-aansluiting aangesloten. De overige (nieuwe) woongebieden zijn via geclusterde zones aangesloten op de (nieuwe)wegenstructuur.

Het nieuwe winkelcentrum en maatschappelijke functies genereren bijna 6.000 mvt/etmaal. Dit wordt modelmatig verdeeld op diverse wegen waarbij ca 3500 mvt/etmaal richting de Koningsoordlaan rijdt.

##### **22.3 Geluid**

Zie reactie 7.5

##### **22.4 Ladder voor duurzame verstedelijking: niet wordt ingegaan op multimodale ontsluiting**

Zie reactie 7.6

##### **22.5 Parkeren en verkeersstromen winkelcentrum**

Zie reactie 7.7

##### **22.6 Behoud van waardevolle historische structuur Raadhuisstraat en De Kraan**

Zie reactie 7.8

##### **22.7 Fasering van de uitvoering in relatie tot bouwverkeer**

Zie reactie 7.9

#### Conclusie

De zienswijze is deels gegrond

Zienswijze 23 - mr. [REDACTED], Koch advocaten namens bewoner De Kraan Berkel-Enschot  
**Zienswijze ook gericht op het exploitatieplan**

**Exploitatieplan:**

**23.1 Exploitatiebijdrage te hoog**

*Uit het ontwerpexploitatieplan blijkt dat in totaal 726 woningen worden gebouwd. Hiervoor wordt een bijdrage van € 26.494.178,- gevraagd. Hiervoor is een bedrag groot € 8.500.000,- opgenomen voor algemene voorzieningen. Dit betekent een algemene bijdrage van circa €12.000,- per woning. Van de indiener van de zienswijze wordt een bijdrage groot € 1.106.066,- gevraagd, terwijl dit - uitgaande van circa € 12.000,- per woning maximaal € 204.000,- zou moeten bedragen. Onduidelijk is waarom dit verschil zo groot is. Daarnaast wordt de indiener van zienswijze belast voor voorzieningen die niet ten behoeve van zijn perceel zijn. Het ontwerpexploitatieplan zou niet goed gemotiveerd zijn en een nadere toelichting noodzakelijk.*

**23.2 Grond inleveren t.b.v. straat en parkeer- en speelterrein**

*Uit het ontwerpexploitatieplan blijkt dat de indiener van de zienswijze veel grond moet inleveren ten behoeve van een straat en parkeer- en speelterrein. Dit in tegenstelling tot andere partijen, die enkel woningen op hun perceel kunnen bouwen. De indiener van de zienswijze meent hierdoor onevenredig te worden getroffen.*

**23.3 Exploitatiebijdrage apotheek, gezondheidscentrum en klooster/appartementsgebouw?**

*Uit het ontwerpexploitatieplan blijkt niet van een exploitatiebijdrage voor zowel de apotheek als het gezondheidscentrum. Ditzelfde geldt voor het klooster/appartementsgebouw. Dit is opmerkelijk, omdat dit gebouw wel gebruikmaakt van de ontsluitingswegen en wegenstructuur.*

**23.4 Grote verschillen in inbrengwaarde**

*Het valt indiener van zienswijze op dat er grote verschillen van inbrengwaarde zijn ten opzichte van eerdere ontwerpexploitatieplannen. Bijvoorbeeld de inbrengwaarde van Heijmans bedroeg eerst € 5.316.880,- en nu € 5.967.000,-, terwijl er geen toename in oppervlakte is. Een nadere toelichting hierop is noodzakelijk.*

**23.5 Ontwerpexploitatieplan is niet volledig**

*Zowel de kosten van de fietstunnel als het viaduct worden niet benoemd. Zijn deze niet meegenomen in het ontwerpexploitatieplan? Wie draagt deze kosten?*

**23.6 Kosten voor bovenwijkse voorzieningen**

*Op pagina 417 worden de kosten voor bovenwijkse voorzieningen benoemd. In het plan wordt uitgegaan van 800 woningen, terwijl er bij de kostenberekening bovenwijkse voorzieningen wordt uitgegaan van 726 woningen. Een nadere toelichting is noodzakelijk.*

**23.7 Wie is verwerver?**

*In het ontwerpexploitatieplan wordt de gemeente benoemd als verwerver van de gronden en partij waarmee afgerekend moet worden. Bij bestudering van de overeenkomsten blijkt Heijmans dit te zijn. Een nadere toelichting is noodzakelijk.*

**Bestemmingsplan:**

**23.8 Raadsbesluit 19-12-2016 over de Hoofdwegenstructuur BE is niet verwerkt in het bestemmingsplan**

*In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met het raadsbesluit van 19 december 2016 over de Hoofdwegenstructuur Berkel-Enschot. De gemeente legt dus een onjuist bestemmingsplan ter visie en dat zou getuigen van een onzorgvuldige voorbereiding.*

**23.9 Aantasting woonomgeving (aantasting privacy, woongenot, waardevermindering door komst sociale woningen, verkeerstoename De Kraan)**

*Het ontwerpbestemmingsplan zou grote gevolgen hebben voor de woonomgeving van de indiener van de zienswijze. Het plan biedt de mogelijkheid om 65 plus 8 gebouwen te realiseren op korte afstand van de erfgrans en met een maximale bouwhoogte van 11 meter; het equivalent van meer dan drie bouwlagen. Dergelijke massale bebouwing leidt volgens de indiener van de zienswijze tot een ernstige en onevenredige aantasting van zijn privacy.*

*Daarbij gaat dat de parkeer- en verkeersvoorzieningen binnen de bestemming Woongebied mogen worden gerealiseerd, maar onduidelijk is hoe de situering en invulling hiervan er precies komt uit te zien. Er zal niet langer sprake zijn van een open gebied en dat tast het woongenot aan.*

*Door de komst van sociale woningen op het perceel van de indiener van de zienswijze zal de waarde van zijn woning afnemen. De indiener van de zienswijze merkt de komst van sociale woningen niet aan als een positieve ontwikkeling.*

*Het woongenot wordt verder aangetast door de verkeerstoename in de straat De Kraan, welke een verbindingsweg zal worden. Dit kan worden voorkomen door de Koningsoordlaan naar binnen te brengen vóór de fietstunnel. Dit levert een enorme kostenbesparing op voor het exploitatieplan, welke wordt ingeschat op 3 tot 4 miljoen euro.*

### **23.10 Fietspaden**

*Fietspad over industrieterrein leidt tot gevaarlijke situaties evenals de aanleg van een fietspad over het sportpark. Verzocht wordt andere opties te onderzoeken. Een alternatief voor het sportpark kan door gebruik te maken van de beschikbare Sportlaan.*

### **23.11 Spoorwegovergang De Kraan**

*Uit het bestemmingsplan blijkt dat de spoorwegovergang De Kraan zal worden gesloten. Daardoor wordt het buitengebied lastig bereikbaar, hetgeen niet wenselijk is.*

## **Reactie gemeente:**

### **Exploitatieplan**

#### **23.1 Exploitatiebijdrage te hoog**

Het exploitatieplan is conform de daarvoor geldende regels uit de Wet ruimtelijke ordening c.a. opgesteld. Een exploitatieplan bestaat onder andere uit een exploitatieopzet waarin vastgelegd wordt welke kosten en opbrengsten binnen het plangebied gerealiseerd worden. Naar rato van opbrengstpotentie van elke grondeigenaar in het exploitatieplangebied worden de kosten verdeeld en daarmee een exploitatiebijdrage berekend. De hoogte van de uiteindelijke bijdrage van een grondeigenaar is een resultante van de berekening. Deze opbrengstpotentie van een grondeigenaar is onafhankelijk bepaald.

De totale kosten overstijgen de totaal geraamde grondopbrengsten. Om deze reden wordt de (bruto)exploitatiebijdrage per eigendom/eigenaar gelijk gesteld aan de geraamde grondopbrengsten per eigendom/eigenaar."

#### **23.2 Grond inleveren t.b.v. straat en parkeer- en speelterrein**

Een exploitatieplan maakt het mogelijk om het voorgenomen ruimtegebruik, ten behoeve van een zorgvuldige ruimtelijke en functionele uitvoering van het bestemmingsplan te gebruiken (art 6.13 lid 2 sub a Wet ruimtelijke ordening). Dit voorgenomen ruimtegebruik geeft inzicht in de uitgeefbare gronden en in de gronden voor de toekomstige openbare ruimte in het exploitatiegebied. Onderliggend aan het voorgenomen ruimtegebruik is het VOSP. Een stedenbouwkundig plan wordt opgesteld voor het gehele gebied zonder rekening te houden eventuele eigendommen. Het gaat om een zo goed mogelijk plan voor het geheel. Naar mening van de gemeente is dit VOSP het plan wat zij het liefst gerealiseerd ziet worden. Een eventuele zelfrealisator kan binnen de grenzen van het bestemmingsplan daarvan afwijken.

#### **23.3 Exploitatiebijdrage apotheek, gezondheidscentrum en klooster/appartementsgebouw?**

Het exploitatieplan volgt het ruimtelijk besluit zijnde het bestemmingsplan en hierin is de Abdijs Koningsoord niet meegenomen. Vandaar dat abdijs Koningsoord niet is meegenomen in het exploitatieplan.

Binnen het exploitatieplan worden bestaande ontwikkelingen die niet gewijzigd (en dus geen bouwplan als bedoeld in art 6.2.1. Bro) worden als te handhaven gezien en als zodanig buiten het exploitatieplan gehouden. Het gezondheidscentrum is in reeds bestaande bebouwing gerealiseerd en de apotheek is met een eigen omgevingsvergunning gerealiseerd.

#### **23.4 Grote verschillen in inbrengwaarde**

De inbrengwaarden zijn in beide gevallen onafhankelijk getaxeerd door Gloudemans en als zodanig in het exploitatieplan opgenomen. In 2012 was de basis voor de inbrengwaarde € 50 per m<sup>2</sup> voor fase 1 en voor de rest € 35 per m<sup>2</sup>. In het huidige ontwerpexploitatieplan is uitgangspunt € 45 per m<sup>2</sup> voor alle meters.

Daarnaast is de oppervlakte van Heijmans iets kleiner, 322 m<sup>2</sup>, geworden na inmeting van de afspraken met Vastgoed Brabant.

### **23.5 Ontwerpexploitatieplan is niet volledig**

Hier is sprake van een en hetzelfde civiele kunstwerk. De kosten voor deze overbrugging zijn in de vierkante meter prijs voor de ontsluitingsweg verrekend omdat nog geen ontwerp van deze overbrugging gereed was. Zodra hiervoor definitieve gegevens zijn zullen deze in de herziening van het exploitatieplan worden meegenomen.

### **23.6 Kosten voor bovenwijkse voorzieningen**

Het bestemmingsplan gaat uit van max 800 woningen. Het exploitatieplan gaat uit van 726 omdat in het bestemmingsplan nog rekening wordt gehouden met maximaal 10% optimalisatiemogelijkheden. Deze optimalisatiemogelijkheden zijn geen verplichting voor eventuele zelfrealisatoren. Vandaar dat het exploitatieplan uitgaat van 726.

### **23.7 Wie is verwerver?**

Het exploitatieplan en dus eventueel kostenverhaal moet uitgaan van de fictie dat de gemeente het plan realiseert. Voor het exploitatieplan is de fictie dus dat de gemeente de gronden verwerft. Voor de daadwerkelijk ontwikkeling van de locatie is de gemeente een overeenkomst aangaan met Heijmans. In deze is Heijmans in eerste instantie verantwoordelijk voor verwervingen in het gebied.

## **Bestemmingsplan**

### **23.8 Raadsbesluit 19-12-2016 over de Hoofdwegenstructuur BE is niet verwerkt in het bestemmingsplan**

Zie reactie 7.1

### **23.9 Aantasting woonomgeving (aantasting privacy, woongenot, waardevermindering door komst sociale woningen, verkeerstoename De Kraan)**

Voor wat betreft de aspecten aantasting van de privacy en het woongenot wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 15.1 met dezelfde strekking.

Voor het aspect parkeer- en verkeersvoorzieningen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 15.2.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de indiener van de zienswijzen mede-eigenaar is van het perceel kadastraal bekend Berkel-Enschot sectie A nr. 3790 en dit perceel beslaat een groot deel van deelgebied 4, het deelgebied waar maximaal 65 woningen toegestaan worden. De indiener van de zienswijze heeft zelf plannen om op dit betreffende perceel woningen te realiseren. Daarmee heeft hij dus zelf invloed op zijn directe woonomgeving. Binnen de bestemming Woongebied met aanduidingen maximale goothoogte 6 m en maximale bouwhoogte 11 m is de bedoeling van het bestemmingsplan hier normale eengezinswoningen van maximaal 3 bouwlagen toe te staan. De indiener heeft een punt dat het door het opzoeken van de marges in theorie mogelijk is een woning van vier lagen te realiseren en dit is ongewenst.

Om aan de zienswijze tegemoet te komen wordt voorgesteld aan artikel 15.2.3. lid s toe te voegen inhoudende: " ter plaatse van de maatvoeringsaanduiding goothoogte max. 6 m en bouwhoogte max. 11 m mogen de woningen bestaan uit maximaal 3 bouwlagen. Uitsluitend als er naar het oordeel van het bevoegd gezag sprake is van een in stedenbouwkundige zin markant punt of belangrijke zichtlijn kan hiervan met een binnenplanse afwijkingsmogelijk afgeweken worden.

De Wet ruimtelijke ordening kent in artikel 6.1. de mogelijkheid van het toekennen van een tegemoetkoming in schade aan degene die van mening is dat de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een oorzaak zoals genoemd is dit artikel (o.a. een bestemmingsplan), voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins verzekerd is.

Van aantasting van het woongenot door een verkeerstoename in de straat zal geen sprake zijn. Door de planontwikkeling zal de intensiteit op De Kraan niet toenemen, zie MER-deel B tabel 7.3. Dit komt door de gewijzigde verkeersstructuur en andere aansluitingen op de Koningsoordlaan. Bij de variant waarbij de spoorwegovergang via een lus wordt aangesloten op de Koningsoordlaan zal de intensiteit op De Kraan zelfs

afnemen omdat deze aan de zuidzijde niet meer is aangesloten op de Koningsoordlaan. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Zie ook reactie 15.1 en 15.2

### **23.10 Fietspaden**

De fietsstroken over het industrieterrein is een bewuste keuze geweest binnen het plangebied Enschootsebaan. Fietsstroken zijn op bedrijventerreinen over het algemeen veiliger dan vrijliggende fietspaden in verband met afslaand vrachtverkeer. De route over het sportpark is vervolgens de meest directe route richting De Kraan. Zie ook reactie 11.5

### **23.11 Spoorwegovergang De Kraan**

Zie reactie 7.1

#### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is deels (in ieder geval 23.9) gegrond en voor het overige ongegrond.

## **Zienswijze 24 - Stichting Manege Berkel-Enschot Heukelom, Molenstraat 66 Berkel-Enschot**

**Zienswijze ook ingediend op ontwerpexploitatieplan en beeldkwaliteitsplan, maar inhoudelijk enkel gericht op het ontwerpbestemmingsplan**

### **24.1 Raadsbesluit 19-12-2016 over de Hoofdwegenstructuur BE is niet verwerkt in het bestemmingsplan**

*Het raadsbesluit van 19 december 2016, inzake hoofdwegenstructuur in Berkel-Enschot en de voorgenomen sluiting van spoorwegovergangen, is niet verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het plan is hiermee niet actueel.*

*Dit blijkt uit bijvoorbeeld passages in de toelichting (paragraaf 4.8.4) en in de onderliggende bijlagen (zoals het MER (pagina 8)). Ook staat nergens beschreven dat er nader onderzoek wordt gedaan naar de spoorwegovergangen De Kraan en Raadhuisstraat.*

*Een correcte weergave van de actuele feiten is van groot belang voor een juiste voorstelling van zaken in het bestemmingsplan. Door het ontbreken daarvan is het voor de indiener van de zienswijze niet mogelijk met een zienswijze te reageren op de verwerking van de besluiten van de gemeenteraad. De indiener wenst dat de uitvoering van de raadsbesluiten in het bestemmingsplan zijn opgenomen voordat het bestemmingsplan aan de gemeenteraad wordt aangeboden.*

### **24.2 Bestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met veiligheid ruiters en paardentransport ; spoorwegovergang De Kraan moet open blijven**

*Manege De Kraan is afhankelijk van een goede bereikbaarheid. In het ontwerpbestemmingsplan zou onvoldoende rekening zijn gehouden met een veilige aan- en afvoer van zowel paardenvrachtwagens en trailers als (jonge) ruiters en amazones te paard. De beoogde vermindering van vrachtverkeer en landbouwverkeer in De Kraan wordt onvoldoende gegarandeerd. Hierdoor biedt het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende garanties voor het voortbestaan van Manege De Kraan c.q. R.S.V. De Cavlieren, aangezien zij volledig afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid.*

*Het door de gemeente gesuggereerde alternatief via de nieuwe ontsluitingsweg door plangebied Oostkamer is slecht, vanwege onnodige belasting van het buitengebied/sternetfietsroute en het feit dat deze nieuwe ontsluitingsweg een 30 km/h weg wordt met wellicht verkeersremmende maatregelen.*

*Gepleit wordt om de spoorwegovergang De Kraan zonder voorbehoud open te houden.*

#### **Reactie gemeente:**

### **24.1 Raadsbesluit 19-12-2016 over de Hoofdwegenstructuur BE is niet verwerkt in het bestemmingsplan**

Zie reactie 7.1

### **24.2 Bestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met veiligheid ruiters en paardentransport ; spoorwegovergang De Kraan moet open blijven**

Zie reactie 2.1 en 7.1



### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is deels gegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

### **Zienswijze 25 - bewoner Heuneind Berkel-Enschot**

***Ingediend als zienswijze op het exploitatieplan maar inhoudelijk gezien gericht op het bestemmingsplan.***

#### **25.1 De nadere verkaveling voor woningbouw op het Albert Heijn-terrein leidt tot vrees van verminderde lichtinval, verminderd uitzicht en aantasting privacy**

*Het plan belooft een verrijking voor Berkel-Enschot te worden met een nieuw dorpshart. Het ontwerpbestemmingsplan geeft aan dat het huidige AH-terrein gereserveerd is voor grondgebonden woningen. Bij nadere beschouwing van het exploitatieplan is een verkaveling gegeven. Bij de ingetekende percelen en toetsingskaders waarbinnen mag worden gebouwd, vreest de indiener van de zienswijze verminderde lichtinval, verminderd uitzicht en aantasting privacy.*

#### **Reactie gemeente:**

#### **25.1 De nadere verkaveling voor woningbouw op het Albert Heijn-terrein leidt tot vrees van verminderde lichtinval, verminderd uitzicht en aantasting privacy**

De woning van appellant ziet uit over een terrein dat geen onderdeel uitmaakt van het plangebied Koningsoord. Onder een hoek van 20 tot 70 graden is het plangebied zichtbaar en hier zullen in ruimtelijke zin veranderingen optreden. Zo zal het gevelfront van de Albert Heijn verdwijnen evenals de overkapping voor de stalling van winkelkarretjes en de afval- en glascontainers. Dit om plaats te maken voor nieuwe woningen. In verband met de aanwezige groenstructuur en de bomen die op grond van het bestemmingsplan behouden dienen te blijven, kunnen nieuwe woningen worden gerealiseerd op een afstand van minimaal 20 m tot de voorzijde van de woning van appellant. Het groen en de bomen in het tussengebied genieten bescherming op grond van het bestemmingsplan. In ruimtelijk opzicht achten wij de nieuwe situatie die op grond van het bestemmingsplan kan ontstaan stedenbouwkundig aanvaardbaar. Er is geen sprake van ontoelaatbare beperking van de lichtinval of het uitzicht van appellant.

Met betrekking tot het privacy aspect wordt opgemerkt dat de woning van de indiener van de zienswijze aan de voorzijde aan bestaand openbaar gebied grenst. De nieuwe woningen zullen geen ontoelaatbare inbreuk op de privacy van de indiener maken. Aan de achterzijde van zijn woning en de achtertuin heeft de herontwikkeling van de Albert Heijnlocatie geen negatieve gevolgen. Gezien het voorgaande beoordelen wij de vrees voor verminderde privacy als onterecht.

Hoewel er feitelijk geen aanleiding is het bestemmingsplan aan te passen, zal dit toch gebeuren in verband met zienswijze 21. Omdat de aanpassing een gunstig bijeffect heeft voor de indieners wordt naar de beantwoording van deze zienswijze verwezen.

Zie ook reactie 21.1

### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond. Desondanks zal het plan toch aangepast worden. Zie conclusie onder 21.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

### **Zienswijze 26 - bewoners Vlierlaan Berkel-Enschot**

**Zie zienswijze samenvatting en beantwoording van zienswijzen 7 en 22. Teksten idem.**

### Conclusie

De zienswijze is deels gegrond.

### **Zienswijze 27 - bewoners De Kraan Berkel-Enschot**

#### **27.1 Spoorwegovergang De Kraan moet open blijven**

*De indieners van de zienswijze wensen de garantie dat de spoorwegovergang De Kraan openblijft. In het bestemmingsplan is niets terug te vinden over de toezegging van de raad dat de sluiting van de overweg alleen zou kunnen plaatsvinden na grondig onderzoek en een conclusie dat het onverantwoord is deze open te houden.*

### **27.1 Zorgen over geplande geluidswal**

*Er bestaan zorgen over de geplande geluidswal aan de overzijde van het spoor. Wat heeft dit voor gevolgen ten aanzien van het geluid dat wordt weerkaatst richting de woning? Wat doet deze wal voor het uitzicht? Het is niet wenselijk om achter een 'schutting' te komen zitten.*

#### **Reactie gemeente:**

### **27.1 Spoorwegovergang De Kraan moet open blijven**

Zie reactie 2.1 en 7.1

### **27.1 Zorgen over geplande geluidswal**

Zie reactie 20.2

#### Conclusie

De zienswijze is deels gegrond.

## **Zienswijze 28 - bewoner Dr. Ariënsstraat Berkel-Enschot**

### **28.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat en gebruik voor bouwverkeer**

*Uit de plannen blijkt dat 15 nieuwe woningen zullen worden ontsloten via de Dr. Ariënsstraat en Pater van den Elzenstraat. Vanwege de zeer krappe dimensionering van de straten zal extra verkeer zorgen voor gevaarlijke situaties, met name voor voetgangers en fietsers. In de huidige situatie moeten auto's al over het trottoir rijden om elkaar te passeren. Daarnaast zit er een haakse bocht in de straat die onoverzichtelijk is en al diverse keren tot (bijna) aanrijdingen heeft geleid. Bewoners met kleine kinderen houden hun hart vast als er weer een auto over het trottoir rijdt. Al deze situaties zullen toenemen als er meer verkeer door de straat rijdt. Bouwverkeer kan al helemaal niet via deze route worden ontsloten; dat is onmogelijk.*

### **28.2 Boom speelveld gaat verloren**

*De indiener van de zienswijze maakt bezwaar tegen het verloren gaan van de aanwezige boom op het speelveld zelf. De boom biedt de nodige verkoeling in de zomer.*

#### **Reactie gemeente:**

### **28.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat en gebruik voor bouwverkeer**

Zie reactie 1.1.

### **28.2 Boom speelveld gaat verloren**

De vrees voor het verloren gaan van de grote boom op het speelveld als gevolg van het plan is niet terecht. Deze boom blijft behouden.

#### Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

## **Zienswijze 29 - eigenaar pand Eikenbosch 2 Berkel-Enschot**

### **29.1 Verzoek om toevoeging van de bestemming wonen om te zijner tijd boven de praktijk te gaan wonen**

*Graag de bestemming wonen toevoegen.*

#### **Reactie gemeente:**

### **29.1 Verzoek om toevoeging van de bestemming wonen om te zijner tijd boven de praktijk te gaan wonen**

Op basis van het geldende bestemmingsplan Enschoot 2008 geldt de bestemming Centrum waarbinnen wonen niet is toegestaan. In het ontwerp-bestemmingsplan Koningsoord zijn de planologische mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan overgenomen, vandaar dat hier in eerste instantie ook geen wonen mogelijk gemaakt is binnen de bestemming Gemengd-Dorps.

Stedenbouwkundig bestaat er echter een bezwaar tegen een bovenwoning ter plaats. Ook vanuit milieuoogpunt levert dit geen bezwaar op. Binnen de bestemming Gemengd-Dorps is gebruik gemaakt van de

lijst functiemenging om een goede afstemming te hebben van wonen en werken. Vanuit deze context is er geen bezwaar tegen het opnemen van een (boven)woning binnen deze functie. Op het moment dat er in pandig een woning gerealiseerd wordt zijn er conform de bedrijvenlijst en de bijhorende randvoorwaarden uitsluitend nog type A bedrijven mogelijk.

#### Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

### **Zienswijze 30 - bewoners Dr. Ariënsstraat Berkel-Enschot**

#### **30.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat**

*Het is de indieners van de zienswijzen onduidelijk hoe de infrastructuur m.b.t. (toegangs)wegen aangelegd gaat worden. Er is bezwaar tegen de ontsluiting van het woongebied via de Dr. Ariënsstraat vanwege: belastend leefomgeving gezondheid/veiligheid, toename verkeersbewegingen geluidsoverlast, verlies privacy, uitzicht, gebruiksmogelijkheden, afnemende recreatiemogelijkheden buurt, bedreigde landschappelijke waarden dorp, alleen noodzakelijke mobiliteit in stand houden; de automobilist hoeft niet tot in het oneindige te worden gefaciliteerd. Een betere optie is om een fietsverbinding te maken.*

#### **30.2 Bomen Dr. Ariënsstraat**

*Er bestaat bezwaar tegen kappen van de prachtige grote bomen aan het einde van de Dr. Ariënsstraat.*

#### **30.3 Waardevermindering woningen**

*Bij de aanleg van een doorgaande weg zullen de woningen in de Dr. Ariënsstraat mogelijk in waarde verminderen.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **30.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat**

Zie reactie 1.1

##### **30.2 Bomen Dr. Ariënsstraat**

Voor het verloren gaan van de landschappelijke waarden en de grote bomen aan het einde van de Dr. Ariënsstraat als gevolg van het plan Koningsoord hoeft niet gevreesd te worden.

##### **30.3 Waardevermindering woningen**

De Wet ruimtelijke ordening kent in artikel 6.1. de mogelijkheid van het toekennen van een tegemoetkoming in schade aan degene die van mening is dat de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een oorzaak zoals genoemd is dit artikel (o.a. een bestemmingsplan), voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins verzekerd is.

#### Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

### **Zienswijze 31 - DLV Makelaardij B.V. namens eigenaren de Kraan 39 Berkel-Enschot**

#### **Zienswijze ook gericht op het ontwerpexploitatieplan en het ontwerpbeeldkwaliteitsplan**

#### **Inhoudelijk zienswijzen enkel gericht op het ontwerpbestemmingsplan**

##### **31.1 Verzoek bestemming wonen op te nemen voor het perceel**

*De gronden waarop thans de woning ter plaatse van De Kraan 39 ligt, zijn bestemd voor verkeer/groen. De eigenaren zijn het daarmee niet eens en verzoeken de gemeenteraad om voor dit perceel toch een woonbestemming op te nemen en de verkeersbestemming elders in het plan te bestemmen. Tevens het verzoek om het bestemmingsplan niet vast te stellen voordat er overeenstemming is over een deugdelijke schadeloosstelling en een vervangende woonlocatie in de omgeving.*

**Reactie gemeente:**

**31.1 Verzoek bestemming wonen op te nemen voor het perceel**

Ontwikkeling van het plangebied Koningsoord blijkt uit diverse beleidsstukken, waaronder de provinciale Verordening Ruimte (bestaand stedelijk gebied), het ontwikkelingsplan Overhoek Berkel-Enschot alsmede het Stedenbouwkundig Plan Overhoeken zoals in 2003 vastgesteld door de gemeenteraad. In het geldende bestemmingsplan Koningsoord heeft het perceel De Kraan 39 de bestemming Gemengde Doeleinden (uit te werken door de gemeenteraad). Uit deze beleidsstukken alsmede het geldende bestemmingsplan blijkt dat het planologisch gewenst is het gebied te ontwikkelen tot een woongebied inclusief een gebiedsontsluitingsweg en groenvoorzieningen. Al langere tijd is dus bekend dat op het perceel mogelijk een andere ontwikkeling is voorzien dan de bestaande woning. Met het vaststellen van het bijgesteld stedenbouwkundig plan Koningsoord op 9 april 2015 is ter plaatse van de huidige woning De Kraan 39 de gebiedsontsluitingsweg (Koningsoordlaan) gepland alsmede een groenvoorziening. Met de eigenaren is, zoals in de zienswijze ook wordt aangegeven, het traject om te komen tot minnelijke verwerving gestart. Inmiddels is een mogelijk perceel binnen de gemeente in beeld voor de bouw van een vervangende woning. Momenteel wordt beoordeeld of de bouw van een woning hier ook daadwerkelijk mogelijk is. Als de minnelijke verwerving niet het gewenste resultaat oplevert zal zeer spoedig het onteigeningstraject wordt opgestart.

Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.  
De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

**Zienswijze 32 - Heemkundekring " De Kleine Meijerij"**

**32.1 Kippenverblijf behouden**

*De Heemkundekring verzoekt om behoud van het voormalig kippenverblijf van de abdij Koningsoord vanuit cultuurhistorisch oogpunt en dit borgen in het bestemmingsplan. Verzoek tot herbestemming van het kippenverblijf tot bijvoorbeeld een kinderdierenverblijf.*

**Reactie gemeente:**

**32.1 Kippenverblijf**

Zie reactie 3.1

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond.

**Zienswijze 33 - Heemkundekring " De Kleine Meijerij"**

**33.1 Bibliotheekgebouw behouden**

*De Heemkundekring acht de voorgenomen sloop van het gebouw van de Openbare Bibliotheek onwenselijk. Zij pleit voor behoud van dit unieke gebouw als modern monument en heeft dit gebouw als zodanig ook aangemeld bij de afdeling Monumentenzorg ten behoeve van plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst. Het gebouw kan prima worden herontwikkeld en dit zou in het bestemmingsplan moeten worden gewaarborgd.*

**Reactie gemeente:**

**33.1 Bibliotheekgebouw behouden**

Zie reactie 7.10

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

**Zienswijze 34 - Novaform Vastgoedontwikkelaars B.V., Eindhoven, namens KlokGrondexploitatie B.V. en eigenaren Raadhuisstraat Berkel-Enschot, waarvan één eigenaar (Raadhuisstraat 10) separaat een individuele zienswijze heeft ingediend**  
**Zienswijze voornamelijk gericht op het exploitatieplan**

**Exploitatieplan:**

#### **34.1 Inbrengwaarde ten onrecht gelijk gebleven**

*Bij de berekening wordt uitgegaan van een inbrengwaarde van € 45/m<sup>2</sup>. Deze inbrengwaarde is gedurende de verschillende uitwerkingen van het ontwerpexploitatieplan gelijk gebleven, terwijl de opbrengsten op basis van de marktinschattingen van Van de Water Makelaardij wel zijn gestegen. De getaxeerde complexwaarde is hierdoor niet correct. Gloudemans komt - opmerkelijk genoeg - tot dezelfde complexwaarde als op momenten waarop de marktcondities aanmerkelijk slechter waren.*

#### **34.2 Taxatie Gloudemans houdt geen rekening met meest vergelijkbare transactie**

*Bij de taxatie van de inbrengwaarde is door Gloudemans ten onrechte geen rekening gehouden met de voor Koningsoord meest vergelijkbare transactie, namelijk die van het tegenovergelegen gebied Hoge Hoek. De gronden aldaar zijn voor € 95,- (ook de gemeentelijke gronden) ingekocht en zonder afwaardering in de grondexploitatie doorgevoerd. Deze referentie zou in sterke mate de hoogte van de complexwaarde in Koningsoord moeten beïnvloeden.*

#### **34.3 Percelen Raadhuisstraat ten onrechte opgenomen in bestemmingsplan**

*Op deze percelen hadden ook zonder bestemmingsplanwijzigingen al omgevingsvergunningen aangevraagd en verleend kunnen worden. Dit is in de praktijk ook gebeurd.*

#### **34.4 Berekeningswijze gewogen eenheden is afwijkend**

*De berekeningswijze om te komen tot het aantal gewogen eenheden (met name de bepaling van de referentie) is afwijkend ten opzichte van de eerdere concept exploitatieplannen die zijn verstrekt en leiden juist tot een hogere exploitatiebijdrage. De gekozen berekeningswijze wordt betwist.*

#### **34.5 Gemeentelijke apparaatskosten**

*De gehanteerde gemeentelijke apparaatskosten zijn weliswaar gebaseerd op de gestandaardiseerde plankostenscan, maar komen volgens de indiener van de zienswijze niet overeen met de gecontracteerde gemeentelijke apparaatskosten.*

#### **34.6 Individueel m.b.t. Raadhuisstraat 10**

*De indiener van de zienswijze heeft een overeenkomst met Klok Grondexploitatie over een belangrijk deel van de eigendommen. In de verkoop is behouden om zelf kavels te mogen ontwikkelen aan de Raadhuisstraat, naast de bestaande woning. De definitieve invulling daarvan moet nog volgen. Het bezwaar bestaat eruit dat deze grond volledig meedeelt in het exploitatieplan, terwijl de ontsluiting daarvan en de aansluiting van de percelen niets te doen heeft met de kosten van de ontwikkeling en bouwrijp maken met het achterliggende terrein. Deze kavels kunnen rechtstreeks worden aangesloten op de bestaande voorzieningen aan de Raadhuisstraat.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **34.1 Inbrengwaarde ten onrecht gelijk gebleven**

De verschillende versies in 2016 zijn concept versies geweest ten behoeve van de te maken anterieure afspraken. Dit zijn niet vastgestelde/in procedure gebrachte versies. Wezenlijk is dus de vraag het verschil tussen de in 2012 in procedure gebrachte versie en de huidige in procedure zijnde versie.

De inbrengwaarden zijn in beide gevallen onafhankelijk getaxeerd door Gloudemans en als zodanig in het exploitatieplan opgenomen. Voor de gemeente staan de onafhankelijke taxaties niet ter discussie. Bij deze taxaties is rekening gehouden met de marktomstandigheden en de taxatie van Van de Water makelaardij.

##### **34.2 Taxatie Gloudemans houdt geen rekening met meest vergelijkbare transactie**

Voor de gemeente staan de onafhankelijke taxaties niet ter discussie. Bij deze taxaties is rekening gehouden met de marktomstandigheden en de taxatie van Van de Water makelaardij.

Ten aanzien van de referentie transactie in Hoge Hoek is deze door de taxateur beoordeeld. In beginsel is er geen reden tot wijziging. Er is toch voor gekozen om wijzigingen door te voeren om daarmee het rapport te verduidelijken. Het bijgewerkte taxatierapport wordt als bijlage bij het exploitatieplan toegevoegd.

##### **34.3 Percelen Raadhuisstraat ten onrechte opgenomen in bestemmingsplan**

Op basis van het geldende bestemmingsplan kunnen nu geen omgevingsvergunningen afgegeven worden, immers het geldende bestemmingsplan Koningsoord kent een bouwverbod. De betreffende percelen zijn dus

terecht in het bestemmingsplan opgenomen om ter plaatse woningbouw planologisch mogelijk te maken (directe bouwtitel).

Uitsluitend een gedeelte van het huiskavel Raadhuisstraat 10, waar de bouw van een extra woning mogelijk gemaakt is door de recente vaststelling van een postzegelbestemmingsplan, zal alsnog buiten het vast te stellen bestemmingsplan gelaten worden. Het bestemmingsplan wordt daarop aangepast.

#### **34.4 Berekeningswijze gewogen eenheden is afwijkend**

Hier moet onderscheid worden gemaakt ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan 2012 (dit plan is niet vastgesteld) en het nu voorliggende bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan 2012 was een bestemmingsplan met uitwerkingsplicht. Het nu voorliggende bestemmingsplan is een bestemmingsplan met directe bestemmingen. Het exploitatieplan volgt het ruimtelijk besluit.

In het ontwerpexploitatieplan 2012 was art 6.13 lid 3 opgenomen: Voor gronden, waarvoor nog een uitwerking als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder b, moet worden vastgesteld, of waarvoor ingevolge de fasering geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 6.17, eerste lid, kan worden verleend, kunnen de onderdelen van een exploitatieplan, bedoeld in het eerste en tweede lid, een globale inhoud hebben.

Voor het nu voorliggende exploitatieplan geldt art 6.13 lid 2 sub a: Een exploitatieplan kan bevatten: "een kaart waarop het voorgenomen grondgebruik is aangegeven en de gronden welke de gemeente beoogt te verwerven". Onderliggend aan het bestemmingsplan is een door de gemeente vastgesteld Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan/Beeldkwaliteitsplan vastgesteld dat leidend is voor het voorgenomen ruimtegebruik en daarmee het kostenverhaal. Het bestemmingsplan is zo flexibel mogelijk om eventuele verandering van de markt op te kunnen vangen zonder het bestemmingsplan te hoeven wijzigen.

Dit verklaart de verschillende benadering ten aanzien van het aantal gewogen eenheden.

#### **34.5 Gemeentelijke apparaatskosten**

De plankosten van de toe te rekenen plankosten o.b.v. normatieve uitgangspunten. Deze normatieve uitgangspunten zijn in de conceptregeling vastgelegd en voor iedereen inzichtelijk. Bij herziening van het exploitatieplan worden ook de plankosten herzien op basis van de normatieve uitgangspunten. Er is geen relatie met gecontracteerde plankosten.

#### **34.6 Individueel m.b.t. Raadhuisstraat 10**

Het Exploitatieplan volgt het ruimtelijk besluit zijnde het bestemmingsplan. Volgens het kadaster staan de gronden op naam van KlokGrondexploitatie BV. en vallen binnen het bestemmingsplan Koningsoord. Als zodanig is KlokGrondexploitatie BV als eigenaar in het exploitatieplan meegenomen en is van Helvoirt in deze geen belanghebbende.

Zie ook 34.3

#### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is deels (34.2) gegrond en voor het overige ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

#### **Zienswijze 35 - bewoner Dr. Ariënsstraat Berkel-Enschot**

##### ***Zienswijze ook gericht op het exploitatieplan***

##### ***Inhoudelijk alleen maar zienswijze op bestemmingsplan***

#### **35.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat**

*De Dr. Ariënsstraat zou niet geschikt zijn voor nog meer verkeer. De toegang is te smal en de scherpe bocht tussen de Pater van de Elzenstraat en de Dr. Ariënsstraat is niet berekend op druk doorgaand verkeer.*

*Aangenomen wordt dat voornoemde redenen maken dat bestemmingsverkeer voor de nieuwe woningen niet door deze straat gaat.*

#### **Reactie gemeente:**

##### **35.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat**

Zie reactie 1.1.

*Aanpassing plan Heijmans*

### Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.  
De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

## **Zienswijze 36 - bewoner Dr. Ariënsstraat Berkel-Enschot**

### **36.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat en gebruik voor bouwverkeer**

*Uit de plannen blijkt dat 15 nieuwe woningen zullen worden ontsloten via de Dr. Ariënsstraat. De indiener van de zienswijze heeft hier bezwaar tegen, omdat het een smalle straat betreft, waar passeren door twee auto's nagenoeg onmogelijk is en er vaak één auto over het trottoir moet rijden. Ook de haakse bocht bij de Pater van den Elzenstraat is onoverzichtelijk. Extra verkeer zal voor nog meer gevaarlijke situaties en aanrijdingen leiden. Het is een kinderrijke buurt. Het karakter van de straat gaat verloren.*

*Eventueel bouwverkeer door de straat is onacceptabel vanwege voornoemde redenen en zou ook nog eens tot geluidsoverlast leiden.*

### **36.2 Speelveld en boom**

*De functie van het grasveldje wat tevens een speelveldje is voor kinderen, maar ook een plaats is waar buurtgenoten elkaar vooral in de zomer ontmoeten, zou verloren gaan in de plannen. De grote boom geeft karakter in de straat en vormt ene fijne schaduw in de zomer over het speelveldje.*

### **Reactie gemeente:**

#### **36.1 Doorgang Dr. Ariënsstraat en gebruik voor bouwverkeer**

Zie reactie 1.1

#### **36.2 Speelveld en boom**

Er hoeft niet gevreesd te worden voor het verloren gaan van de grote boom en het speelveldje zelf als gevolg van het plan Koningsoord.

### Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

## **Zienswijze 37 - Tennisclub Rauwbraken Berkel-Enschot**

### **37.1 Belang van TC Rauwbraken benadrukken**

*Deze zienswijze is bedoeld om het belang van TC Rauwbraken te benadrukken. Binnenkort zijn forse investeringen nodig (o.a. vervanging tennisbanen, bouwplan voor renovatie, gedeeltelijke uitbreiding), waarmee de tennisclub niet het risico kan lopen om over enkele jaren met het hele complex te moeten verhuizen.*

### **Reactie gemeente:**

#### **37.1 Belang van TC Rauwbraken benadrukken**

In het vast te stellen bestemmingsplan krijgt het gehele sportcomplex de bestemming Sport waarbinnen de herinrichting van het tenniscomplex mogelijk gemaakt wordt. Voor de bestaande bebouwing wordt een maatvoeringsaanduiding opgenomen met een bebouwingspercentage van 100% en een bouwhoogte van 5 meter. Daarnaast mag binnen het bestemmingsvlak/bouwvlak nog eens 5% van de gronden bebouwd worden tot een maximale hoogte van 5 meter. Daarmee wordt de herinrichting van de tenniscomplex planologisch mogelijk gemaakt. In het ontwerpbestemmingsplan was ten onrechte nog geen bebouwingsmogelijkheid opgenomen voor bijvoorbeeld de kantine van de tennisclub. Het vast te stellen plan zal hierop worden aangepast.

### Conclusie

De zienswijze is gegrond. Het plan wordt hierop aangepast.

## **Zienswijze 38 - Stichting Stadsbomen Tilburg**

### **38.1 Bescherming lijnbeplanting van negen notenbomen van monumentale omvang in plan- en uitvoeringsfase**

*Stichting Stadsbomen dringt aan op een zo zwaar mogelijke bestemming en bescherming van een unieke lijnbeplanting van negen notenbomen van monumentale omvang binnen het plangebied Koningsoord. Een dergelijke lijnbeplanting blijkt een volstrekt uniek element in Tilburg en daarbuiten. Deze werd wel gewaardeerd in het voorliggende bestemmingsplan en andere (beleids)documenten. Vermelding op de boomwaardenkaart wordt ernstig gemist.*

#### **Reactie gemeente:**

### **38.1 Bescherming lijnbeplanting van negen notenbomen van monumentale omvang in plan- en uitvoeringsfase**

In het plan Koningsoord is altijd ingezet op het zoveel mogelijk behouden van waardevolle bomen en boomstructuren. Rondom het voormalige klooster worden dan ook veel waardevolle bomen duurzaam ingepast, zoals de berceau aan de noordzijde van het nieuwe winkelcentrum, de bomen op het kloosterterrein (met name aan de zuidzijde), een mooie eikenlaan ten zuiden van het gezondheidscentrum en de bomen bij het kapelletje.

De raad heeft besloten om de culturele voorzieningen van het dorp in het voormalige klooster onder te brengen en een nieuw winkelcentrum te realiseren dat samen met deze voorzieningen het nieuwe dorpshart van Berkel-Enschot vormt. Belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden voor het dorpshart waren dat de onderlinge afstand tussen de culturele voorzieningen en de winkelvoorzieningen niet te groot mag zijn, dat de winkels geclusterd moeten zijn (met publiekstrekkers op strategische punten), dat er binnen het dorpshart een nieuw dorpsplein ontstaat en dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bij het opstellen van het stedenbouwkundige plan hebben ruimtelijke afwegingen plaatsgevonden. Omdat het duurzaam inpassen van de rij waardevolle notenbomen niet verenigbaar was met de ruimtelijke randvoorwaarden, het programma en de onderlinge afstemming tussen winkel en woningbouwprogramma is met grote spijt afscheid genomen van deze bomen. Om deze reden zijn de bomen niet opgenomen in de boomwaardenkaart van het bestemmingsplan. Zoals gezegd bleek het inpassen van andere waardevolle bomen en boomstructuren wel mogelijk en dit draagt enorm bij aan het plan. Door realisatie van het plan zal er in veel opzichten een unieke en kwalitatief hoogwaardige (groene) openbare ruimte ontstaan.

Als voorwaarde aan de omgevingsvergunning voor het kappen van deze bomen zal compensatie geëist worden in de omgeving. Als blijkt dat dit niet mogelijk is dan zal een financiële compensatie gevraagd worden en wordt dit bedrag besteed aan bomen elders in het project.

#### Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

### **Zienswijze 39 - Crijns Rentmeesters B.V. namens eigenaar diverse percelen binnen het plangebied Zienswijze ook gericht op het exploitatieplan**

#### **39.1 Onduidelijkheid over twee bouwkavels met recht van koop**

*Uit het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpexploitatieplan wordt niet duidelijk welke kavels voor de indiener van de zienswijze beschikbaar zijn en in welke fasering deze kavels beschikbaar komen. Deze verplichting zou voortvloeien uit een eerder gesloten koopovereenkomst. Volgens de indiener van de zienswijze komt de woningstichting "Sint Lambertus" de gemaakte afspraken niet na. Het bestemmingsplan moet op dit punt worden aangevuld; de kavels zouden expliciet moeten worden opgenomen.*

#### **39.2 Indiener van zienswijze is geen ontwikkelaar en gaat niet over tot zelfrealisatie**

*In het ontwerpexploitatieplan zijn de gronden opgenomen die de indiener van de zienswijze heeft verkocht aan de woningstichting. Het bevreemdt dat hij nu wordt aangemerkt als ontwikkelaar. Kennelijk is de woningstichting er in 10 jaar niet in geslaagd om de grondexploitatie en het kostenverhaal anterieur te regelen. De indiener van de zienswijze heeft geen zicht op lopende afspraken en dus ook niet op beschikbaarstelling van de 2 bouwkavels, de ligging hiervan en de fase van planrealisatie.*

*De indiener van de zienswijze heeft geen enkele intentie om de grond zelf te ontwikkelen. Indien geen overeenstemming wordt bereikt, komt een deel van het plan in geding.*

*Het bestemmingsplan zou niet eerder kunnen worden vastgesteld dan nadat anterieure afspraken zijn gemaakt, betreffende de gronden.*



**Reactie gemeente:**

**39.1 Onduidelijkheid over twee bouw kavels met recht van koop**

Dit betreft een privaatrechtelijke afspraak tussen de indiener van de zienswijze en de woningstichting. De woningstichting heeft op haar beurt weer afspraken met Heijmans. In het plangebied zijn grote delen opgenomen met de bestemming Woongebied. Hier kunnen woningen gerealiseerd worden. Het is aan de indiener van de zienswijze en de woningstichting en/of Heijmans om hier privaatrechtelijk overeenstemming over te bereiken.

Vanuit de zijde van de gemeente ligt er geen afspraak met de indiener van de zienswijze.

**39.2 Indiener van zienswijze is geen ontwikkelaar en gaat niet over tot zelfrealisatie**

In het exploitatieplan worden alle eigenaren als mogelijke ontwikkelaar aangemerkt. Het is bekend dat de heer Pijnenburg een overeenkomst heeft met woningstichting "Sint Lambertus". In het kadaster staat de heer Pijnenburg nog als eigenaar vermeld en wordt daarom aangeschreven.

Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

**Zienswijze 40 - Crijns Rentmeesters B.V. namens voormalig grondeigenaar plangebied**

***Zienswijze qua inhoud alleen gericht op het ontwerpexploitatieplan***

**40.1 Indiener van de zienswijze is geen ontwikkelaar en gaat niet over tot zelfrealisatie**

*De indiener van de zienswijze heeft percelen binnen het plangebied verkocht aan Heijmans Vastgoed B.V. In het ontwerpexploitatieplan wordt de indiener van de zienswijze merkwaaardigerwijs aangewezen als ontwikkelaar. De indiener heeft geen zicht op lopende anterieure afspraken tussen gemeente en Heijmans en is hierbij ook niet betrokken.*

*De indiener van de zienswijze heeft geen enkele intentie om de grond zelf te ontwikkelen. Indien geen overeenstemming wordt bereikt, komt een deel van het plan in geding. Het plan zou niet eerder kunnen worden vastgesteld dan nadat vast is komen te staan dat voor de verkochte percelen sluitende anterieure afspraken zijn gemaakt.*

**40.2 Plan betreft Tilburg A nummer 3375 en Berkel A nummer 3374, kan in eerdere fase worden ontwikkeld**

*In het ontwerp exploitatieplan is een concept verkaveling opgenomen van 3 bouw kavels opgenomen voor het perceel van de indiener van de zienswijze, welke beschikbaar komen in 2019. Met Heijmans is afgesproken dat de kavels in de eerste fase van de planontwikkeling beschikbaar komen. De 3 bouw kavels op de eigen grond worden ontsloten op de Monseigneur Poelsstraat en is niet afhankelijk van bouw- en woonrijp maken elders in het plangebied. De ontwikkeling zou dan ook kunnen plaatsvinden direct na inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Verzoek om dit in het exploitatieplan op te nemen.*

**40.3 Verzoek om erfontsluiting op eigen perceel binnen het exploitatieplan als indicatief aan te geven**

*De eigen oprit naar de 2 noordelijke kavels is met een knik aangegeven terwijl deze ontsluiting veel beter recht getrokken kan worden. Verzocht wordt dan ook om de erfontsluiting op eigen perceel binnen het exploitatieplan als indicatief aan te geven. Hiermee is men vrij om de interne ontsluiting op eigen perceel zelf in te vullen.*

**Reactie gemeente:**

**40.1 Indiener van de zienswijze is geen ontwikkelaar en gaat niet over tot zelfrealisatie**

Op dit moment is de heer Vissers volgens het kadaster nog eigenaar en wordt daarom als ontwikkelaar aangemerkt. Er is een overeenkomst gesloten met Heijmans. Hierin is ook afgesproken dat de heer Vissers 3 kavels zelf ontwikkelt. Ook hierdoor zal de heer Vissers als ontwikkelaar aangemerkt blijven. Deze overeenkomst geldt als anterieure overeenkomst.

**40.2 Plan betreft Tilburg A nummer 3375 en Berkel A nummer 3374, kan in eerdere fase worden ontwikkeld**

In het exploitatieplan is de fasering indicatief opgenomen maar niet verplicht. Zodra het bestemmingsplan in werking is getreden kan de heer Vissers een omgevingsvergunning aanvragen voor de drie kavels.

#### **40.3 Verzoek om erfontsluiting op eigen perceel binnen het exploitatieplan als indicatief aan te geven**

De ontsluiting op eigen perceel is volgens het bestemmingsplan nog aan te passen. Het perceel heeft de functie Woongebied en dat is inclusief bijbehorende ontsluiting. Het voorgenomen ruimtegebruik van het exploitatieplan is afgeleide van het VOSP/beeldkwaliteitsplan. Hiervan kan binnen de regels van het bestemmingsplan nog afgeweken worden. Eventuele gevolgen voor de exploitatiebijdrage zijn er niet door de al gesloten anterieure overeenkomst.

#### Conclusie

De zienswijze tegen het bestemmingsplan is ongegrond.

De zienswijze tegen het exploitatieplan is ongegrond.

#### **Zienswijze 41 - Eigenaar De Kraan 37/37A Berkel-Enschot**

**Zienswijze ook gericht op het ontwerpexploitatieplan, ontwerpbeeldkwaliteitsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarde Wgh**

##### **41.1 Opmerkingen over planverbeelding**

*Met de gemeente is afgesproken dat De Kraan 37/37a buiten het bestemmingsplan zou blijven*

##### **41.2 Opmerkingen over verkeer**

*- toelichting par. 4.8.1: het geprojecteerde wegtracé komt niet overeen met raadsbesluit december 2016;  
- toelichting par. 5.2: als gevolg van nieuwe wegtracé verminderde bereikbaarheid voor zwaar transport. Dit is nadelig voor bedrijfsvoering, hoe wordt dit gecompenseerd?*

##### **41.3 Opmerkingen over milieu**

*a. Woongebied ter plaatse van de huidige sportvelden is ingetekend binnen de hindercirkel van de milieuvergunning. Dit zou beperking bedrijfsvoering inhouden en dat is niet afgesproken en niet acceptabel.  
b. los van dat dit niet acceptabel is: hoeft voor de patiowoningen geen ontheffing hogere grenswaarde verleend te worden?  
c. bijlage 31 integraal milieuhinderonderzoek par. 6.2.2: de nieuwe woningen zijn ingetekend binnen de eerder genoemde hindercontour. Dit geeft beperkingen voor de bedrijfsvoering en is niet acceptabel. En verder: paragraaf 8 conclusie: er wordt gesteld dat er beperkingen zijn voor het aannemersbedrijf. Ten eerste: het is een bedrijfslocatie en niet sec een aannemersbedrijf. Binnen de milieuvergunning zijn er voldoende andere activiteiten te ontplooiën. Ten tweede: er worden extra beperkingen opgelegd. Dat is niet acceptabel.  
d. bijlage 31 akoestisch onderzoek: raildempers en geluidsschermen. Verzoek geluidsscherm ook door te trekken voor bestaande woning(en). Ook is niet duidelijk of er geluidsdempers in de spoorbaan worden toegepast ter hoogte van het perceel van de indiener van zienswijze. Graag aanpassen.*

##### **41.4 Opmerkingen over water**

*a.toelichting paragraaf 6.1: door overkluizing spoorloot zou een risico op wateroverlast ontstaan. Er zou een nieuwe sloot moeten worden aangelegd.  
b.toelichting paragraaf 6.1: op het perceel van de indiener van de zienswijze zijn wegen en parkeerplaatsen ingetekend. Hiervan kan geen sprake zijn;  
c.toelichting paragraaf 6.1 en MER Deel B: verzoek om nadere uitwerking afwatering gebiedsontsluitingsweg.  
d.bijlage 20 waterhuishoudkundig onderzoek: de bedrijfshal is niet weergegeven op twee tekeningen. Bijlage 21 MER deel B: bedrijfshal niet op tekening. Deze staat er en blijft staan.  
e.bijlage 20 waterhuishoudkundig onderzoek: het wegtracé van de gebiedsontsluitingsweg is ingetekend dwars door de opstallen en over het perceel van de indiener van zienswijze. Graag aanpassen.*

##### **41.5 Waarom geen onderdeel van exploitatieplan?**

*De gronden van de indiener van de zienswijze maken kennelijk (zie hiervoor) onderdeel uit van de plannen. Waarom vallen deze niet in het exploitatieplan?*

##### **41.6 Risicoanalyse planschade**

*In de planschaderisicoanalyse wordt gesteld dat het perceel van de indiener van de zienswijze in waarde vermeerderd. Deze waardevermeerdering wordt niet gezien en de indiener van de zienswijze wil voor planschade in aanmerking komen. De belangen worden op diverse gebieden geschaad.*

## **Reactie gemeente:**

### **41.1 Opmerkingen over planverbeelding**

Met de indiener van de zienswijze is door de gemeentelijk projectleider enige tijd geleden gesproken over het betreffende perceel en eventuele mogelijke initiatieven voor de toekomst. Afgesproken is toen dat de bestemming zoals deze geldt in het nu geldende (verouderde) bestemmingsplan Koningsoord uit 1999 in principe overgenomen zal worden in het nieuwe bestemmingsplan Koningsoord. Daarmee geldt voor het perceel weer een actueel bestemmingsplan. Niet is afgesproken dat het plangebied buiten dit bestemmingsplan gelaten zal worden. Dat is ook niet wenselijk gelet op de Wet ruimtelijke ordening. Daarin is bepaald dat de gemeente moet beschikken over actuele bestemmingsplannen. Het niet opnemen van het perceel van de indiener van de zienswijze zou betekenen dat niet wordt voldaan aan deze actualisatieplicht.

### **41.2 Opmerkingen over verkeer**

Zie reactie 7.1

De smalle wegen in het buitengebied zijn niet geschikt voor zwaar transport en sluiten ook niet aan op de hoofdwegenstructuur. De bereikbaarheid van het bedrijf blijft mogelijk via De Kraan en voor klein vrachtverkeer is ook een route via het nieuwe plangebied beschikbaar waardoor de bereikbaarheid derhalve wordt vergroot.

### **41.3 Opmerkingen over milieu**

#### *a en c Bedrijven en milieuzonering*

De huidige bedrijfsbestemming van het perceel aan De Kraan 37/37a is overgenomen in plan Koningsoord. Daarbij is middels onderzoek gemotiveerd dat de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd of beperkt door de komst van nieuwe woonbestemmingen in de omgeving. Zie hiervoor paragrafen 6.2.2 en 7.2.5 van het Milieuhinderonderzoek in bijlage 9.

In dit onderzoek is rekening gehouden met de maximale planologische mogelijkheden van het betreffende perceel en met de aanwezigheid van reeds bestaande woningen. Op basis van de richtafstanden behorende bij de bedrijfsbestemming categorie 3.1 (zie de figuren in hoofdstuk 4 van het milieuhinderonderzoek) is geconstateerd dat zowel reeds bestaande woningen, als nieuwe woonbestemmingen deels zijn gelegen binnen de richtafstanden uit de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. De bestaande woningen zijn bepalend voor de maximale milieuhinder die het bedrijf mag veroorzaken. Op basis van deze maximale situatie is aangetoond dat voor de nieuwe woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd door de komst van nieuwe woningen. Daarmee wordt gemotiveerd en onderbouwd afgeweken van de richtafstanden uit de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering.

#### *b. en d. Geluid*

Gevraagd wordt of er voor de patiowoningen hogere grenswaarden moeten worden verleend. Er zijn hogere grenswaarden verleend van 59 dB voor railverkeerslawaai voor de woningen in deelgebied 3. Dit zijn de betreffende patiowoningen.

In figuur 5.2 van het akoestisch rapport weg- en railverkeerslawaai is aangegeven waar de raildempers en het scherm worden toegepast. De blauwe lijn verbeeldt het geluidsscherm langs Koningsoord. Deze staat slechts voor een klein deel ter hoogte van het perceel van De Kraan 37/37a. De raildempers zijn tot iets verder in zuidelijke richting gerealiseerd. Ten opzichte van de huidige situatie zal door deze maatregelen de geluidsbelasting van de bestaande woning enigszins verbeteren. Het verder naar het zuiden doortrekken van de dempers en het scherm zou meer effect hebben, maar een dergelijke maatregel ten behoeve van bestaande woningen is wettelijk gezien niet nodig.

### **41.4 Opmerkingen over water**

#### *a. risico op wateroverlast*

Als randvoorwaarde bij de ontwikkeling is door de gemeente meegegeven dat het risico op wateroverlast niet groter mag worden dan in de 'huidige' situatie. Bij de uitwerking wordt hier rekening mee gehouden.

#### *b. wegen en parkeerplaatsen*

Niet helemaal duidelijk is wat de indiener van de zienswijze hier bedoelt. De gemeente gaat er vanuit dat in de zienswijze wordt bedoeld op een strook van het huidige perceel waarvan het wenselijk zou zijn deze te kunnen

verwerven in verband met de aanleg van de gebiedsontsluitingsweg (Koningsoordlaan), noodzakelijk is dit echter niet. Met de eigenaren wordt hierover gesproken.

*c. verzoek om nadere uitwerking afwatering gebiedsontsluitingswegtoelichting*

Het waterhuishoudkundig onderzoek is uitgevoerd in 2015 en vormt de basis voor het bestemmingsplan bestemmingsplan en MER. Inmiddels heeft Arcadis in opdracht van Heijmans een Masterplan waterhuishouding en riolering Koningsoord opgesteld. Dit is een uitwerking van het waterhuishoudkundig onderzoek; hierin wordt het inzamelen, bergen en afvoeren van regenwater en afvalwater binnen het plan Koningsoord uitgewerkt tot een waterhuishoudings- en rioleringsplan. Hierbij worden de randvoorwaarden en uitgangspunten die de basis voor dit plan vormen beschreven en wordt ingegaan op het ontwerp van de voorzieningen. Nadere uitwerking vindt vervolgens per plandeel plaats.

*d. de bedrijfshal is niet weergegeven op twee tekeningen*

Het waterhuishoudkundig onderzoek is een bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. De daarin gebruikte kaartjes/tekeningen (die weer als bijlage zijn toegevoegd) hebben als ondergrond een verkavelingstekening/stedenbouwkundig VO. Mogelijk dat niet alle bestaande bebouwing hier exact is weergegeven. Voor de doelstelling van de kaartjes is dit ook niet relevant. De betreffende kaartjes hebben als doel de waterbergingsgebieden aan te geven.

*e. wegtrace gebiedsontsluitingsweg*

Het kaartje uit bijlage 20 waar naar verwezen wordt betreft een hoogtekaart welke in bijlage 2 van het waterhuishoudkundig onderzoek is opgenomen. Door deze inmeting kan de hoogteligging van het gebied aangegeven worden. Voor wat betreft het wegtracé van de gebiedsontsluitingsweg wordt verwezen naar de verbeelding/regels en toelichting van het bestemmingsplan alsmede naar de reactie over de strook grond die wenselijk is te verwerven maar niet noodzakelijk.

**41.5 Waarom geen onderdeel van exploitatieplan?**

Het wegtracé dat benodigd is voor de gebiedsontsluitingsweg ligt buiten het betreffende perceel. Het gehele perceel is daarmee te handhaven en wordt als bestaande, niet te wijzigen situatie, dan ook niet meegenomen in exploitatiegebied.

**41.6 Risicoanalyse planschade**

De planschaderisicoanalyse is onafhankelijk opgesteld en de gemeente ziet geen reden om hier van af te wijken.

De Wet ruimtelijke ordening kent in artikel 6.1. de mogelijkheid van het toekennen van een tegemoetkoming in schade aan degene die van mening is dat de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een oorzaak zoals genoemd is dit artikel (o.a. een bestemmingsplan), voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins verzekerd is. Daartoe kan een verzoek worden ingediend nadat het bestemmingsplan in werking is getreden.

Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

**Zienswijze 42 - Eigenaren De Kraan 37/37a**

**Zienswijze ook gericht tegen het exploitatieplan, beeldkwaliteitsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarde Wgh**

**Zie samenvatting en beantwoording van zienswijze 41. Teksten idem.**

Conclusie

De zienswijze t.a.v. het bestemmingsplan is ongegrond.

De zienswijze t.a.v. het exploitatieplan is ongegrond.

**Zienswijze 43 - bewoner De Kraan Berkel-Enschot**

**Zie samenvatting en beantwoording van zienswijze 22 (m.u.v. onderdelen geluid, ladder voor duurzame verstedelijking, parkeren en fasering v.d. uitvoering in relatie tot bouwverkeer). Teksten idem.**

#### Conclusie

De zienswijze is deels gegrond.

#### **Zienswijze 44 - bewoners Dr. Ariënsstraat Berkel-Enschot**

**Zie samenvatting en beantwoording van zienswijze 18.**

#### Conclusie

De zienswijze is gegrond.

#### **Zienswijze 45- bewoner Dom. S. Dubuissonstraat Berkel-Enschot [REDACTED] Dom. S. Dubuissonstraat 54**

De termijn voor het indienen van zienswijzen liep van 2 januari t/m 13 februari 2017. De zienswijze is ontvangen en op het gemeentehuis op 7 maart 2017 (afgegeven en ontvangstbevestiging verstrekt op 7-3-2017 om 11.00 uur) en op dezelfde datum ingeboekt. Aangezien de zienswijze ruimschoots na de gestelde termijn is ontvangen moet deze buiten beschouwing worden gelaten en dus niet-ontvankelijk worden verklaard. Hieronder wordt volledigheidshalve op de zienswijze ingegaan.

#### **45.1 Raadsbesluit 19-12-2016 over de Hoofdwegenstructuur BE is niet verwerkt in het bestemmingsplan**

*Het raadsbesluit van 19 december 2016, inzake hoofdwegenstructuur in Berkel-Enschot en de voorgenomen sluiting van spoorwegovergangen, is niet verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het plan is hiermee niet actueel.*

*Dit blijkt uit bijvoorbeeld passages in de toelichting (paragraaf 4.8.4) en in de onderliggende bijlagen (zoals het MER (pagina 8).*

*Een correcte weergave van de actuele feiten is van groot belang voor een juiste voorstelling van zaken in het bestemmingsplan. Het ter inzage leggen van een onjuist ontwerpbestemmingsplan getuigt van een onzorgvuldige voorbereiding.*

#### **45.2 Woonomgeving**

*Het ontwerpbestemmingsplan heeft grote gevolgen voor de woonomgeving. Door de afsluiting van de overweg aan de Raadhuisstraat zal de verkeersintensiteit in de straat van de indiener van de zienswijze fors toe gaan nemen omdat veel verkeer dan door de Dom. S. Dubuissonstraat zal gaan rijden om vandaar de Molenstraat te bereiken. Daarnaast wordt bij evenementen grote parkeerdrukte verwacht waardoor overlast in de straat gaat ontstaan van geparkeerde auto's van bezoekers aan de appartementen, bibliotheek en/of het nieuwe culturele centrum.*

#### **Reactie gemeente:**

#### **45.1 Raadsbesluit 19-12-2016 over de Hoofdwegenstructuur BE is niet verwerkt in het bestemmingsplan**

Zie reactie 7.1

#### **Reactie gemeente:**

#### **45.2 Woonomgeving**

Het is niet aannemelijk dat er veel verkeer door de Dom. S. Dubuissonstraat zal gaan rijden als gevolg van de afsluiting van de spoorwegovergang Raadhuisstraat. Het is een vrij smalle woonstraat met diverse drempels. Andere straten zoals de parallelgelegen Sint Willibrordstraat maar vooral de Durendaelweg zijn veel snellere alternatieven. Daarbij geldt dat door de aanleg van de Koningsoordlaan het verkeer in Berkel-Enschot op meerdere manieren naar de hoofdwegenstructuur kan rijden waardoor niet al het verkeer zich verplaatst richting de Molenstraat. Zie ook 7.1 en 7.3

Rond het winkelcentrum worden voldoende nieuwe parkeerplaatsen, ruim 600, aangelegd die met name gelegen zijn aan de westzijde van het winkelcentrum. Voor parkeeroverlast in de straat hoeft dan ook niet gevreesd te worden.

#### Conclusie

De zienswijze is niet-ontvankelijk en leidt ambtshalve ook niet tot wijziging van het plan.

