

**BEHANDELINGSNOTITIE ZIENSWIJZEN ONTWERP BESTEMMINGSPLAN
"UITBREIDING PIUS X COLLEGE"**

Het ontwerp bestemmingsplan 'Uitbreiding Pius X College' heeft van 20 september tot en met 31 oktober 2011 ter inzage gelegen conform de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 5 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn tijdig binnengekomen. Er is dus sprake van ontvankelijke zienswijzen. Hieronder worden de hoofdpunten van de ingediende zienswijzen weergegeven, samen met een beoordeling.

Aanleiding voorgenomen planwijziging

Alvorens tot een inhoudelijke beoordeling van de ingediende zienswijzen te komen, is het goed om aan te geven wat de aanleiding heeft gevormd voor deze planontwikkeling. Vanuit de wens om alle activiteiten op één plek te centreren heeft Pius X de samenwerking gezocht met de gemeente Bladel. Vanuit deze samenwerking is het idee ontstaan om op het bestaande sportveld aan de Lange Trekken een sportzaal, een sporthal en een praktijkschool te realiseren. De nieuwe sportzaal dient ter uitbreiding van de huidige gymcapaciteit van Pius X, de nieuwe sporthal ter vervanging van de huidige sportaccommodatie aan de Annie M G Schmidlaan. Dankzij deelgebruik kan zowel het Pius X-College als de gemeente Bladel het aanbod aan sportfaciliteiten vergroten. Bovendien kan kostenbesparing worden gerealiseerd in beheer en onderhoud van de gebouwen. Naast deze ontwikkeling wil Pius X ook de praktijkschool, thans gevestigd aan de Burgemeester Goossensstraat, naar deze locatie verplaatsen. Het idee komt voort uit de wens om het totale onderwijsaanbod op één plek te kunnen aanbieden, wat vanuit logistiek, verkeersveilig, kostentechnisch en marketingtechnisch oogpunt veel voordelen met zich meebrengt.

Vanuit bovenstaande samenwerking is ontwerp bestemmingsplan 'Uitbreiding Pius X-College' voorbereid. Om kostentechnische redenen is door de directie van het Pius X-College gevraagd of vooruitlopend op de vaststelling van bestemmingsplan 'Uitbreiding Pius X College' voor de praktijkschool een omgevingsvergunning kan worden verleend. Om tegemoet te komen aan die wens is door het gemeentebestuur een artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) procedure opgestart. Deze procedure heeft als beoogd doel de verlening van een uitgebreide omgevingsvergunning voor de realisatie van de praktijkschool. Onderdeel van deze procedure is eveneens een terinzagelegging conform de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Deze terinzagelegging heeft gelijktijdig met de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan plaatsgevonden. De zienswijzen die tijdens deze terinzagelegging zijn ingediend, worden in een separate Behandelingsnotitie Zienswijzen behandeld.

ZIENSWIJZEN EN BEOORDELING

1. Zienswijze de heer of mevrouw S.J.H.G.M. Schils van Advocatenkantoor Van Mierlo namens de heer P.G.J. Maandonks, Beverdijcken 10, 5531 PV Bladel

1. Indiener is van mening dat het college niet volledig is geweest in de opsomming van geurgevoelige objecten op pagina 14 van de plantoelichting. Naast de praktijkschool dienen volgens indiener ook de sporthal en sportzaal als geurgevoelig object te worden beschouwd;
2. Indiener vindt het opmerkelijk dat op pagina 15 van de plantoelichting staat dat het plangebied geheel buiten de geurcontouren van de omliggende veehouderijen ligt, terwijl volgens indiener uit de geurcontourenkaart blijkt dat een gedeelte van het plangebied binnen de geurcontour van de veevarkenshouderij valt. Indiener concludeert dat het ontwerp bestemmingsplan niet overeenkomt met het geurrapport en de geurcontourenkaart;
3. Indiener geeft aan dat volgens hem de verbeelding van het bestemmingsplan niet in overeenstemming is met de geurcontourenkaart. Uit deze kaart is volgens indiener af te leiden dat het bouwvlak voor de praktijkschool gelegen is binnen de geurcontour van de veevarkenshouderij. Indiener is het niet eens met het op pagina 15 van de toelichting gestelde dat het plangebied geheel buiten de geurcontouren van de omliggende veehouderijen ligt en dat op grond van het aspect geurhinder de ontwikkeling van het plangebied kan worden toegestaan;
4. Indiener wijst op een mogelijke discrepantie in het aantal gehanteerde odourunits. Op pagina 8 van het geurrapport wordt gesproken over 6.445 odourunits, terwijl in de considerans van

het intrekkingsbesluit van d.d. 3 januari 2011 een aantal van 6.490 odourunits wordt aangehaald. Indiener verzoekt het college hierover duidelijkheid te verschaffen.

Beoordeling zienswijze 1

1. De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) definieert een geurgevoelig object als 'een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt'. In die zin dienen de sporthal en sportzaal ook als geurgevoelig object te worden aangemerkt. Dit zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden aangepast;
2. Abusievelijk is de verkeerde geurcontourenkaart als bijlage aan het ontwerp bestemmingsplan toegevoegd. Bij deze geurcontourenkaart is de geurcontour berekend op basis van het bouwblok, terwijl de nieuwe Verordening Ruimte (VR) het toelaat om te rekenen vanuit de bestaande stallen. Het emissiepunt van waaruit is gemeten is dus verlegd. De geurcontour is hierdoor verkleind, in die mate dat de projectie van de praktijkschool geheel buiten de geurcontour van het bedrijf van indiener valt. Ter verduidelijking zal de juiste geurcontourenkaart als bijlage aan deze Behandelingsnotitie worden toegevoegd. Deze geurcontourenkaart zal ook deel uitmaken van de bijlagenset behorend bij het bestemmingsplan;
3. Zie punt 2;
4. Voor de inrichting van indiener is op 8 november 1988 vergunning verleend voor 30 fokzeugen, 15 opfokzeugen, 200 vleesvarkens, 20 schapen en 7 stuks overige vleesvee. Onder fokzeugen worden zowel gespeende biggen, kraamzeugen als guste en dragende zeugen bedoeld. Er is in de vergunning echter geen nadere specificatie gegeven van de exacte aantallen van deze verschillende dieren. Bij de geurberekening is derhalve uitgegaan van de gegevens op de tekening behorende bij het besluit en is gekomen tot de volgende veebezetting: 60 gespeende biggen, 12 kraamzeugen, 15 guste en dragende zeugen (groepshuisvesting), 18 guste en dragende zeugen (individuele huisvesting), 1 dekbeer, 200 vleesvarkens, 20 schapen en 7 vleesstieren. De discrepantie in het aantal gehanteerde odourunits vloeit voort uit deze nadere specificatie.

Conclusie: aan de zienswijze wordt deels tegemoet gekomen. Op pagina 14 van de toelichting van het bestemmingsplan zullen ook de sporthal en sportzaal als geurgevoelig object worden aangemerkt. Verder zal ter verduidelijking de juiste geurcontourenkaart als bijlage aan deze Behandelingsnotitie worden toegevoegd. Deze geurcontourenkaart zal ook deel uitmaken van de bijlagenset behorend bij het bestemmingsplan. De conclusie uit het rapport, dat er voor wat betreft de toepassing van de Wet geurhinder en veehouderij zich geen belemmeringen voordoen, blijft onverkort gehandhaafd.

2. Zienswijze mevrouw P.M.F. Jansen van Stichting Achmea Rechtsbijstand namens de heer J.W.M. van den Heuvel, Hoendernesten 6, 5531 GP Bladel

1. Indiener is het niet eens met de plannen. Hij vreest voor omvangrijke parkeerproblemen, verkeersoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties vanwege de geplande uitrit en geluidsoverlast;
2. Indiener stelt dat de 51 extra parkeerplaatsen absoluut onvoldoende zijn gezien het aantal te verwachten bezoekers. In het uitgevoerde verkeersonderzoek kan indiener zich niet vinden;
3. Indiener vreest dat het in het verkeersonderzoek gestelde over het uitwisselbaar zijn van parkeerplaatsen in de praktijk anders uitpakt;
4. Indiener stelt dat het niet is uit te sluiten dat er ten behoeve van de sportactiviteiten voor 16.30 uur geparkeerd wordt;
5. Indiener stelt dat de parkeerplaatsen niet uitwisselbaar zijn voor school- en sportactiviteiten;
6. Indiener stelt dat bij het berekenen van de parkeerbalans is uitgegaan van de minimale parkeernorm;
7. Het is voor indiener onduidelijk waar het aantal van 20 extra parkeerplaatsen op is gebaseerd;
8. Indiener stelt dat de totale verkeersgeneratie ten gevolge van het initiatief toeneemt en dat deze verkeersdruk niet voldoende kan worden opgevangen in het nu nog rustige gebied;
9. Indiener geeft aan niet gelukkig te zijn met de verkozen ontsluiting via de huidige in- en uitgang aan de Hoendernesten. Er wordt gesteld dat de verkozen ontsluiting voor indiener ernstige overlast zal veroorzaken. Met name genoemd worden geluidsoverlast (autoverkeer, luidruchtige scholieren en sporters), lichtinschijnsel (auto's en verlichting parkeerterrein), hangjeugd en zwerfvuil. Naast de overlast vreest indiener voor de verkeersveiligheid. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet of onvoldoende dat de ontsluiting via de Hoendernesten de meest

veilige ontsluiting is. Indiener betwijfelt of de ontsluiting via de Hoedernesten de meest veilige ontsluiting is. Indiener stelt dat de Hoedernesten een smalle weg is, met aan weerszijden een zachte berm gevolgd door een sloot. Verder stelt indiener dat de inrit qua situering – vlak na de T-splitsing met de Lange Trekken – niet gunstig is;

10. Indiener is van mening dat een onderzoek naar de flora en fauna vereist is. Volgens indiener betekent het bouwplan een verschraling van de natuurwaarden die onvoldoende wordt gecompenseerd. Indiener stelt dat ten onrechte niet is onderzocht of de verschraling van de natuurwaarden acceptabel is;
11. Indiener is van mening dat het onderhavige ontwerp bestemmingsplan prematuur is, omdat de planologische procedure ten behoeve van de verplaatsing van de sportvelden nog niet is opgestart;
12. Indiener vreest dat de overlast zal toenemen door een toename van het aantal bezoekers gecombineerd met verruimde openingstijden;
13. Indiener vreest dat zijn woning minder waard zal worden door de komst van het bouwplan;
14. Indiener verklaart bereid te zijn zijn zienswijze in te trekken en geen beroep in te stellen tegen de omgevingsvergunning als een aanvaardbare oplossing wordt gevonden.

3. Zienswijze mevrouw P.M.F. Jansen van Stichting Achmea Rechtsbijstand namens de heer J. van Uythoven, Hoedernesten 8, 5531 GP Bladel

1. Indiener is het niet eens met de plannen. Hij vreest voor omvangrijke parkeerproblemen, verkeersoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties vanwege de geplande uitrit en geluidsoverlast;
2. Indiener stelt dat de 51 extra parkeerplaatsen absoluut onvoldoende zijn gezien het aantal te verwachten bezoekers. In het uitgevoerde verkeersonderzoek kan indiener zich niet vinden;
3. Indiener vreest dat het in het verkeersonderzoek gestelde over het uitwisselbaar zijn van parkeerplaatsen in de praktijk anders uitpakt;
4. Indiener stelt dat het niet is uit te sluiten dat er ten behoeve van de sportactiviteiten voor 16.30 uur geparkeerd wordt;
5. Indiener stelt dat de parkeerplaatsen niet uitwisselbaar zijn voor school- en sportactiviteiten;
6. Indiener stelt dat bij het berekenen van de parkeerbalans is uitgegaan van de minimale parkeernorm;
7. Het is voor indiener onduidelijk waar het aantal van 20 extra parkeerplaatsen op is gebaseerd;
8. Indiener stelt dat de totale verkeersgeneratie ten gevolge van het initiatief toeneemt en dat deze verkeersdruk niet voldoende kan worden opgevangen in het nu nog rustige gebied;
9. Indiener geeft aan niet gelukkig te zijn met de verkozen ontsluiting via de huidige in- en uitgang aan de Hoedernesten. Er wordt gesteld dat de verkozen ontsluiting voor indiener ernstige overlast zal veroorzaken. Met name genoemd worden geluidsoverlast (autoverkeer, luidruchtige scholieren en sporters), lichtinschijnsel (auto's en verlichting parkeerterrein), hangjeugd en zwerfvuil. Naast de overlast vreest indiener voor de verkeersveiligheid. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet of onvoldoende dat de ontsluiting via de Hoedernesten de meest veilige ontsluiting is. Indiener betwijfelt of de ontsluiting via de Hoedernesten de meest veilige ontsluiting is. Indiener stelt dat de Hoedernesten een smalle weg is, met aan weerszijden een zachte berm gevolgd door een sloot. Verder stelt indiener dat de inrit qua situering – vlak na de T-splitsing met de Lange Trekken – niet gunstig is;
10. Indiener is van mening dat een onderzoek naar de flora en fauna vereist is. Volgens indiener betekent het bouwplan een verschraling van de natuurwaarden die onvoldoende wordt gecompenseerd. Indiener stelt dat ten onrechte niet is onderzocht of de verschraling van de natuurwaarden acceptabel is;
11. Indiener is van mening dat het onderhavige ontwerp bestemmingsplan prematuur is, omdat de planologische procedure ten behoeve van de verplaatsing van de sportvelden nog niet is opgestart;
12. Indiener vreest dat de overlast zal toenemen door een toename van het aantal bezoekers gecombineerd met verruimde openingstijden;
13. Indiener vreest dat zijn woning minder waard zal worden door de komst van het bouwplan;
14. Indiener verklaart bereid te zijn zijn zienswijze in te trekken en geen beroep in te stellen tegen de omgevingsvergunning als een aanvaardbare oplossing wordt gevonden.

4. Zienswijze mevrouw P.M.F. Jansen van Stichting Achmea Rechtsbijstand namens de heer H.J.M.C. l'Ortye, Lange Trekken 30, 5531 PZ Bladel

1. Indiener is het niet eens met de plannen. Hij vreest voor omvangrijke parkeerproblemen, verkeersoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties vanwege de geplande uitrit en geluidsoverlast;

2. Indiener stelt dat de 51 extra parkeerplaatsen absoluut onvoldoende zijn gezien het aantal te verwachten bezoekers. In het uitgevoerde verkeersonderzoek kan indiener zich niet vinden;
3. Indiener vreest dat het in het verkeersonderzoek gestelde over het uitwisselbaar zijn van parkeerplaatsen in de praktijk anders uitpakt;
4. Indiener stelt dat het niet is uit te sluiten dat er ten behoeve van de sportactiviteiten voor 16.30 uur geparkeerd wordt;
5. Indiener stelt dat de parkeerplaatsen niet uitwisselbaar zijn voor school- en sportactiviteiten;
6. Indiener stelt dat bij het berekenen van de parkeerbalans is uitgegaan van de minimale parkeernorm;
7. Het is voor indiener onduidelijk waar het aantal van 20 extra parkeerplaatsen op is gebaseerd;
8. Indiener stelt dat de totale verkeersgeneratie ten gevolge van het initiatief toeneemt en dat deze verkeersdruk niet voldoende kan worden opgevangen in het nu nog rustige gebied;
9. Indiener geeft aan niet gelukkig te zijn met de verkozen ontsluiting via de huidige in- en uitgang aan de Hoedernesten. Er wordt gesteld dat de verkozen ontsluiting voor indiener ernstige overlast zal veroorzaken. Met name genoemd worden geluidsoverlast (autoverkeer, luidruchtige scholieren en sporters), lichtinschijnsel (auto's en verlichting parkeerterrein), hangjeugd en zwerfvuil. Naast de overlast vreest indiener voor de verkeersveiligheid. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet of onvoldoende dat de ontsluiting via de Hoedernesten de meest veilige ontsluiting is. Indiener betwijfelt of de ontsluiting via de Hoedernesten de meest veilige ontsluiting is. Indiener stelt dat de Hoedernesten een smalle weg is, met aan weerszijden een zachte berm gevolgd door een sloot. Verder stelt indiener dat de inrit qua situering – vlak na de T-splitsing met de Lange Trekken – niet gunstig is;
10. Indiener is van mening dat een onderzoek naar de flora en fauna vereist is. Volgens indiener betekent het bouwplan een verschraving van de natuurwaarden die onvoldoende wordt gecompenseerd. Indiener stelt dat ten onrechte niet is onderzocht of de verschraving van de natuurwaarden acceptabel is;
11. Indiener is van mening dat het onderhavige ontwerp bestemmingsplan prematuur is, omdat de planologische procedure ten behoeve van de verplaatsing van de sportvelden nog niet is opgestart;
12. Indiener vreest dat de overlast zal toenemen door een toename van het aantal bezoekers gecombineerd met verruimde openingstijden;
13. Indiener vreest dat zijn woning minder waard zal worden door de komst van het bouwplan (verlies vrij uitzicht);
14. Indiener verklaart bereid te zijn zijn zienswijze in te trekken en geen beroep in te stellen tegen de omgevingsvergunning als een aanvaardbare oplossing wordt gevonden.

Beoordeling zienswijzen 2, 3 en 4

1. Deze algemene opmerking wordt in de volgende punten beantwoord;
2. Het berekende aantal parkeerplaatsen is tot stand gekomen op basis van de landelijk aanvaarde minimale CROW normcijfers. Daarnaast voorziet het plan in meer dan de aanbevolen 31 extra benodigde plaatsen. Naast de extra benodigde plaatsen is ervoor gekozen om ook het huidige tekort van 20 plaatsen op te lossen, ondanks dat dit niet toe te schrijven is aan de nieuwbouw. Een voor de buurt bijkomend voordeel van de clustering van het totale aanbod aan binnensportaccommodaties is dus het aanpakken van de huidige parkeerproblematiek. Samengevat voorziet het parkeerplan in de volgende onderdelen:
 - het terugbrengen van het huidige aantal plaatsen (63 plaatsen);
 - het aanbrengen van de minimale nieuwe behoefte (31 plaatsen);
 - het oplossen van het huidige waargenomen tekort (20 plaatsen);
3. De parkeerplaatsen ter hoogte van de sporthal vormen samen met de plaatsen ten behoeve van de huidige school één parkeerterrein. Omdat op het terrein geen verschil te zien is tussen plaatsen van de school en plaatsen van de sporthal, is het aannemelijk dat de plaatsen onderling uitwisselbaar zijn;
4. Het gebruik van de plaatsen ten behoeve van sportactiviteiten voor 16.30 uur is niet uit te sluiten, maar aangezien de sporthal op werkdagen pas vanaf 16.30 uur wordt verhuurd aan sportverenigingen, zijn op dit punt geen problemen te verwachten. Daarnaast zijn de pieken in het gebruik niet continu. In de praktijk zal een deel van de parkeerplaatsen ten behoeve van de school al weer beschikbaar zijn in de laatste uren voor 16.30 uur. Andersom geldt dat activiteiten in de sporthal voor 16.30 niet meteen de volledige capaciteit voor de sporthal nodig zullen hebben. De piek in het gebruik van de sporthal ligt na 16.30 uur;
5. Zie punt 3 en 4;

6. In Nederland geldt geen wettelijk vastgestelde minimum of maximum norm voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij nieuwbouw of uitbreiding. De gebruikte CROW cijfers zijn niet als norm ontwikkeld, maar geven een orde van grootte aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. In de praktijk zijn de cijfers landelijk geaccepteerd, waarbij een bandbreedte is aangegeven tussen het aanbevolen minimum en maximum. Omdat de cijfers geen wettelijke verplichte norm vormen, kunnen gemeenten vrij kiezen tussen de minimale en maximale aantallen en kan zelfs gemotiveerd van deze cijfers worden afgeweken. Op basis van de huidige situatie is besloten om in de nieuwe situatie in ieder geval de minimale norm te hanteren en daarnaast ook het huidige parkeerprobleem aan de Hoendernesten op te lossen. Deze oplossing is tot stand gekomen door de werkelijke huidige tekorten te meten en deze tekorten bij het minimaal noodzakelijke op te tellen. Van daaruit is de totale opgave van 114 parkeerplaatsen ontstaan;
7. Praktijkwaarnemingen op diverse dagen en op verschillende momenten op de dag, lieten ten tijde van het onderzoek maximaal 20 geparkeerde auto's zien op de groenstroken aan de Hoendernesten, het gebied ten noordoosten van het parkeerterrein. Op die momenten was het bestaande parkeerterrein vrijwel volledig bezet (meer dan 85% bezetting);
8. Als gevolg van de bouw van de sporthal en de praktijkschool zal het totaal aantal verkeersbewegingen beperkt toenemen. Volgens de kengetallen van het CROW komt de toename uit op 335 voertuigbewegingen per etmaal. Deze toename wordt volledig afgewikkeld op de Hoendernesten, maar deze weg kan de toename aan. Zo is voor de Hoendernesten op basis van het SRE verkeersmodel een prognose bekend van maximaal 1600 voertuigbewegingen per etmaal in het jaar 2020. Met de toevoeging van de berekende 335 wordt dit maximaal 1935 voertuigbewegingen per etmaal. De Hoendernesten is een woonstraat in een 30 km/u gebied. Dergelijke wegen kunnen verkeersintensiteiten verwerken tot circa 3500 voertuigbewegingen per etmaal. Dit aantal wordt ook met de toename met 335 voertuigbewegingen per etmaal bij lange na niet gehaald. Als de genoemde aantallen worden doorgerekend met het Intensiteitscriterium van Slop (een methode om de afwikkeling op kruispunten en aansluitingen te beoordelen), dan kan worden geconcludeerd dat er geen problemen zijn te verwachten in de verkeersafwikkeling via de Hoendernesten. Zowel de Hoendernesten als de Lange Trekken kunnen de extra verkeersgeneratie aan. Voor de volledigheid is de Slop-berekening als bijlage aan deze Behandelingsnota toegevoegd;
9. Tijdens het overleg van 20 oktober 2011 tussen buurt, gemeente en Pius X-College is toegezegd de mogelijkheden voor een (tweede) ontsluiting via de Lange Trekken te onderzoeken. Van daaruit heeft een onafhankelijk Verkeerskundig bureau de opdracht gekregen nog eens goed naar het gebied te kijken. Een (tweede) ontsluiting via de Lange Trekken is mogelijk. Het is inderdaad zo dat er meerdere voorbeelden zijn van uitritten op de Lange Trekken. Op die locaties was echter geen alternatief voorhanden, waar nu wel een alternatieve routing mogelijk is: ontsluiting via de Hoendernesten. De Hoendernesten is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Erftoegangswegen hebben doorgaans een breedte van 4,50 meter tot 6,20 meter. De Hoendernesten is circa 6,00 breed en daarmee aan de brede kant voor een erftoegangsweg. In combinatie met het verwachte aantal verkeersbewegingen van maximaal 1935 per etmaal in het jaar 2020, ligt het niet voor de hand dat de nieuwe verkeerssituatie problemen met zich mee zal brengen. Verder is het snelheidsverschil tussen verkeer komend vanaf het parkeerterrein en voorbijkomend verkeer op de Hoendernesten niet zo groot als tussen verkeer komend vanaf het parkeerterrein en voorbijkomend verkeer op de Lange Trekken. De Lange Trekken is namelijk een ontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km p/u. Verkeersonderzoek door Accent toont aan dat de gemiddelde snelheid in de praktijk zelfs nog hoger ligt. De kans op ongevallen via de uitrit aan de Hoendernesten is daarmee vele malen kleiner. Daarnaast is door de lagere snelheid op de Hoendernesten de kans op ongevallen kleiner omdat men meer reactietijd heeft. Verder zijn bij een eventueel ongeval de gevolgen veelal minder ernstig vanwege de lagere snelheid. Hieruit kan worden geconcludeerd dat een ontsluiting via de Hoendernesten vele malen veiliger is dan via de Lange Trekken. Om die reden wordt voor ontsluiting via de Hoendernesten gekozen. Het college wil daarbij nog opmerken dat de bestaande uitritten op de Lange Trekken zeker niet verkeersonveilig zijn, om misverstanden te voorkomen. Aangezien het hier om kantoorbestemmingen gaat die relatief weinig verkeersbewegingen met zich meebrengen gedurende een beperkt tijdsbestek, is de verkeerssituatie zeker verantwoord te noemen. Nu het bij de planontwikkeling bij Pius X om een veel hoger aantal verkeersbewegingen gaat gedurende een veel ruimer tijdsbestek, kiezen we graag voor een alternatieve ontsluiting, nu die voorhanden is: ontsluiting via de Hoendernesten. Ontsluiting via de Lange Trekken zou bo-

vendien een aantasting van het aantal parkeerplaatsen met zich meebrengen, aangezien veel ruimte verloren zou gaan aan het overzichtelijk houden van de kruising; ruimte waar anders geparkeerd kon worden. In die zin tast een ontsluiting via de Lange Trekken de parkeerbalans onnodig aan. Een extra reden om voor het alternatief te kiezen. Indiener heeft een punt als hij stelt dat het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gunstig is wanneer de in-/uitrit zo ver mogelijk van de T-splitsing wordt gesitueerd. Dit zal aan het landschapskundig bureau als ontwerpogave worden meegegeven. Tevens zal worden meegenomen hoe het door indiener genoemde lichtinschijnsel zo veel mogelijk kan worden tegengegaan. De situering van de in-/uitrit kan ook in dit kader zorgvuldiger gekozen worden. Verder kan het planten van bossages en het verwijderen van een drempeltje veel doen. Beide groenstroken aan de Hoendernesten worden heringericht om wildparkeren tegen te gaan. De entree via de Hoendernesten krijgt daarmee een veel groenere uitstraling dan nu. Ten aanzien van de punten hangjeugd en zwerfvuil wil het college kwijt dat bij de inrichting van het gebied extra aandacht zal worden geschonken aan het aspect hangjeugd. Het gebied zal zodanig worden ingericht dat het voor hangjeugd onaantrekkelijk wordt zich hier op te houden. Hangjongeren die zich desondanks bij de sporthal ophouden zullen op basis van artikel 4.6.1 Wetboek van Strafrecht ('Verboden voor onbevoegden') worden weggestuurd. Het afgelopen jaar zijn in het Doollandpark en op de hoek Neterselseweg-P.G. Ballingslaan speciale ontmoetingsplekken voor hangjongeren ingericht. Zwerfvuil -tegenwoordig 'straatafval' genoemd- is direct gekoppeld met hangjeugd. Waar hangjeugd is, is straatafval. Met het tegengaan van hangjeugd wordt dus ook straatafval zo veel mogelijk voorkomen. Indien toch afval op straat terechtkomt, kan de overtreder worden beboet op basis van de Afvalstoffenverordening (€ 100,-). Daar bovenop houdt Pius X meerdere keren per jaar een opschoonactie in de buurt om het onverhoopt aanwezige straatafval te verwijderen. Ook zullen preventieve maatregelen worden getroffen, zoals het plaatsen van voldoende afvalbakken. Tot slot willen wij opmerken dat een mogelijk negatief bijverschijnsel als "overlast" als gevolg van gedragingen van derden ten aanzien van het al dan niet toestaan van ruimtelijke plannen niet van doorslaggevende betekenis kan zijn. Aan ruimtelijke plannen ligt een in hoofdzaak ruimtelijke afweging ten grondslag. Dit neemt niet weg dat gemeente in samenwerking met Pius X al het mogelijke zal doen om overlast voor de omgeving te beperken;

10. Een deel van het terrein waarop de gebouwen zijn geprojecteerd was voorheen in gebruik als sportterrein (grasveld). Aangezien dit grasveld zeer intensief werd gebruikt en daarbij zeer regelmatig werd gemaaid, is de kans op ecologische waarden nihil. Om die reden is een onderzoek naar de flora en fauna niet aan de orde. Verder wordt -zoals uit het concept inrichtingsplan is op te maken- met deze planontwikkeling juist gepoogd om meer groenwaarden terug te brengen ten opzichte van de huidige situatie. Zo zal het parkeerterrein een veel groener karakter krijgen dan nu door de plaatsing van bomen en door de parkeerplaatsen in te pakken in groenstructuren (koffers). Verder wordt in de noordoost hoek van het plangebied een wadi aangelegd voor waterberging inclusief plas-draszone. De verwachting is dat door de aanleg van deze voorziening de kans op ecologische waarden in het plangebied alleen maar zal toenemen; een ontwikkeling waarvan indiener ook van profiteert;
11. Er is inderdaad een causaal verband tussen onderhavig bestemmingsplan en de verplaatsing van de sportvelden. Omdat 1 van de 2 voormalige sportterreinen -het sportterrein op het terrein van Pius X- zal worden bebouwd, is gezocht naar een alternatieve buitensportlocatie. Die is gevonden op een perceel aan de Beverdijcken. Het terrein is in eigendom van Pius X en inmiddels ingericht en in gebruik als sportterrein. Aangezien dit perceel in het buitengebied ligt, wordt de planologische procedure om te komen tot een bestemmingswijziging meegenomen in de eerstvolgende herziening van bestemmingsplan Buitengebied. De redenen daarvoor zijn pragmatisch van aard. Dit voornemen is ook al voorgelegd aan de provincie, die hiermee heeft ingestemd. Het voormalige sportterrein op het terrein van Pius X is in ongerede geraakt door archeologisch onderzoek. Om die reden is vroegtijdig naar een alternatieve buitensportlocatie uitgeweken;
12. Het realiseren van een geclusterd en verruimd aanbod van binnensportvoorzieningen en de komst van de praktijkschool, levert een aantal belangrijke winstpunten op ten opzichte van de huidige situatie. Willekeurige voorbeelden daarvan zijn: geen verkeersbewegingen meer door honderden leerlingen van en naar de sporthal aan de A.M.G. Schmidlaan, de mogelijkheid om de parkeerproblematiek op te lossen en een moderne accommodatie met uitgebreide faciliteiten voor alle binnensporters van Bladel. Het college onderkent tegelijkertijd dat door de beoogde ontwikkeling op het Pius X-terrein het 'er voor direct omwonenden niet rustiger op zal worden'. Eerder is echter geschetst welke afwegingen zijn gemaakt om te komen tot deze to-

taalontwikkeling. Het aspect 'overlast voor de buurt' heeft daarbij zwaar gewogen, maar niet zo zwaar dat het plan op grond daarvan geen doorgang kon vinden. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken zijn geen overlastsituaties te verwachten. Daarbij gaat de buurt er dankzij deze planontwikkeling ook op vooruit. Zo zal door het realiseren van de sporthal op het terrein van het Pius X-College het aantal verkeersbewegingen tussen de huidige sporthal en het schoolgebouw aan de Tuinstraat sterk verminderen. Bovendien is toegezegd dat in het ontwerp het maximale zal worden gedaan om de kans op overlastsituaties verder te verkleinen. Daar bovenop zal de gemeente zich -samen met Pius X- blijvend opstellen als 'goede buur'. De gemeente is immers zelf ook niet gebaat bij overlastsituaties. Wij stellen ons dus coöperatief op. Om die reden is tijdens het overleg van 20 oktober 2011 aan de buurt toegezegd dat zij nog inbreng krijgen in zowel het inrichtings- als beheerplan. Dit zullen wij de buurt nog schriftelijk bevestigen. Aldus verwacht het college dit zorgpunt voldoende te hebben weggenomen;

13. Het concentreren van alle onderwijsfaciliteiten op één plek biedt zoals gezegd logistieke, verkeersveilige, kostentechnische en marketingtechnische voordelen. Daarbij is door ook de sporthal naar deze locatie te verplaatsen een synergievoordeel te boeken voor zowel de gemeente als voor Pius X. Het gebouw wordt optimaal gebruikt, waardoor in de sfeer van beheer en onderhoud voordelen zijn te halen. Verder droogt de verkeersstroom van scholieren van en naar de sporthal op, aangezien de sporthal op het terrein van Pius X wordt gerealiseerd. Dat is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zeer gewenst, voor zowel de scholieren van Pius X als voor de overige weggebruikers van de gemeente Bladel. Deze uitgangspunten liggen ten grondslag aan het planvoornemen om alledrie de gebouwen op het terrein van Pius X te realiseren. Daarbij wordt bij alle plannen -dus ook bij dit plan- een zeer zorgvuldige afweging gemaakt tussen de voor- en nadelen. In dit geval is afgewogen hoezeer het algemeen belang is gediend bij deze planontwikkeling tegenover de aantasting van belangen zoals die van indiener. De afweging is zo gemaakt dat de aantasting van het individuele belang niet onevenredig is, afgezet tegen de voordelen die deze totaalontwikkeling biedt (voor alle partijen). Dat neemt niet weg dat wij bereid zijn om met zo veel mogelijk zorg te kijken naar mogelijkheden om de zorgpunten van indiener zo veel als mogelijk weg te nemen. De in punt 9 aangehaalde herinrichting van de groenstroken is daar een goed voorbeeld van. In die zin komt het plan indiener ook ten goede. Voor wat betreft de door indiener geuite vrees voor vermogensschade, voorziet de Wet ruimtelijke ordening in een publiekrechtelijke regeling voor tegemoetkoming in planschade. Indiener kan hiervoor een claim indienen bij de gemeente. De bepalingen hiervoor zijn uitgewerkt in de gemeentelijke Planschadeverordening 2009;
14. Alles overwegende vinden partijen dit het beste plan. Vanuit de toezegging dat wij altijd bereid zijn om in alle redelijkheid in overleg met de buurt structurele problemen aan te pakken, vertrouwen wij met deze behandelingsnotitie de door indiener geuite zorgpunten voldoende te hebben weggenomen.

Conclusie: aan de zienswijzen wordt deels tegemoet gekomen. De Slop-berekening waaruit blijkt dat de Hoendernesten de toename in verkeersintensiteiten aankan, zal als bijlage aan deze Behandelingsnota worden toegevoegd. Verder zal aan het landschapskundig bureau als ontwerporgaan worden meegegeven de in-/uitrit zo ver mogelijk van de T-splitsing te situeren. Daarbij zal het maximale worden gedaan om lichtinschijnsel zo veel mogelijk tegen te gaan. Aan de buurt is toegezegd dat zij nog inbreng krijgen in zowel het inrichtings- als beheerplan. Tot slot zullen beide groenstroken aan de Hoendernesten worden heringericht om wildparkeren tegen te gaan.

5. Zienswijze de heer E. van der Schoot namens Waterschap De Dommel, Postbus 10.001, 5280 DA Boxtel

1. Indiener stem in het kader van de watertoetsprocedure in met het plan.

Beoordeling zienswijze 5

1. Het college neemt de zienswijze voor kennisgeving aan.

Conclusie: de zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Eindconclusie

Geen van bovenstaande zienswijzen geeft aanleiding tot aanpassing van het plan. Het bestemmingsplan 'Uitbreiding Pius X College' kan ongewijzigd worden vastgesteld. Wel zal de bijlagenset behorend bij het bestemmingsplan worden aangepast c.q. uitgebreid. Daarbij zal in de ontwerpfase zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de door de buurt geuite zorgpunten. Dit leidt echter niet tot gewijzigde vaststelling van dit bestemmingsplan.

Bladel, 22 maart 2012.

De raad van de gemeente Bladel