

Nota van beantwoording zienswijzen

Op de locatie aan de Grote Bos te Geldrop was het Strabrecht College gevestigd. De voormalige schoolgebouwen zijn gesloopt en op de hoek van de Grote Bos en Dwarsstraat is een nieuw schoolgebouw gerealiseerd. De gemeente Geldrop-Mierlo is voornemens om de vrijgekomen locatie in te richten als woongebied waarbij de woningen worden gerealiseerd in de vorm van een appartementencomplex. Binnen het huidige bestemmingsplan 'Inbreidingslocaties' is deze ontwikkeling niet mogelijk, vandaar dat een nieuw bestemmingsplan is opgesteld.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Grote Bos' en de bijbehorende bijlagen hebben vanaf 9 juni 2023 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Het voorontwerp was in te zien via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Een analoog boekje van het plan lag ter inzage bij de receptie van het gemeentehuis. Ook is het ontwerp toegezonden aan de overleginstanties zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Eenieder heeft de mogelijkheid gehad om binnen deze periode schriftelijk of mondeling een zienswijze in te dienen. Wij hebben vijf zienswijzen ontvangen (zie tabel hieronder).

Resumé: wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen

- De provincie en waterschap hebben ingestemd met onderhavig plan, echter dit is niet vermeld. Dit zal worden toegevoegd aan het bestemmingsplan.
- Er zal een enkelbestemming 'Groen' opgenomen worden in de oksel van het gebouw. Paragraaf 5.2.2 zal gezien voorgaande in de toelichting worden aangepast.
- De definitie 'peil' wordt aangepast.
- De begrippen 1.19 'bijzondere woonvormen' en 1.20 'bijzondere woonvorm met zorg' worden ten onrechte benoemd in artikel 1, aangezien deze verder niet terugkomen in de regels. Deze zullen daarom geschrapt worden.
- In artikel 3.2.1 sub e zullen naast dakopbouwen eveneens dakterrassen worden uitgesloten.
- Artikel 3.5.1 sub b en c worden geschrapt omdat dit in andere artikelen in de planregels reeds geborgd is.
- In artikel 5.1 zal de overschrijding van goot- en/of bouwhoogten, bouw-, c.q. bestemmingsplangrenzen beperkt worden tot maximaal 1 meter.
- Artikel 6.2.2 wordt gewijzigd in: de parkeergelegenheid die op grond van artikel 6.2.1 moet worden gerealiseerd, moet in stand worden gehouden.
- Om verwarring te voorkomen wordt het woord "stallen" in artikel 6.2.3 weggelaten.
- Artikel 7.1 sub a, c en d worden geschrapt.
- Artikel 8.1 wordt geschrapt en artikel 10.1 wordt geschrapt.
- Artikel 10.1 wordt geschrapt.
- In de toelichting wordt het aspect waterberging nader onderbouwd bij volledige bebouwing van het bouwvlak.
- De 'Autoparkeernormen voor woonfuncties' zal als bijlage worden toegevoegd.
- In de toelichting is vanwege de uitgevoerde bezonningsstudie paragraaf 4.13 toegevoegd.
- De huidige Quicksan flora en fauna is vervangen door de nieuwe Quick scan natuur, hierdoor is paragraaf 4.8 natuur in de toelichting aangepast.

Overige ambtshalve wijzigingen:

- 'Fietsen' dient toegevoegd te worden aan de opsomming bij het begrip 1.65 "Voldoende parkeergelegenheid".

Bijlagen:

- Bezonningsstudie
- Quicksan flora en fauna
- Parkeerdrukmeting
- Autoparkeernormen voor woonfuncties

Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan Grote Bos	
Samenvatting zienswijze	Beantwoording gemeente
Indiener 1 - Zaaknummer 1742270	
1.1 Indiener geeft aan het financiële doeleind van het ontwerpplan niet te kunnen vinden. Door dit belang niet te noemen zou de gemeente in strijd handelen met art. 3:3 Awb.	Het primaire belang voor deze ontwikkeling is om het bestaande woningbouwtekort te beperken, dus niet om winst uit het project te genereren. In de grondexploitatie is de financiële taakstelling opgenomen. Het opnemen van deze taakstelling zorgt ervoor dat het project binnen de gestelde financiële grenzen blijft.
1.2 In mei 2022 heeft een omgevingsgesprek met belanghebbenden plaatsgevonden, waarin een aantal opties voor de bouwplannen werd toegelicht door de gemeente. Verschillende belanghebbenden hebben tijdens het omgevingsgesprek bezwaren geuit tegen deze plannen. De bewoners van Sleedoorn 6 zijn als direct omwonenden van het plangebied door de gemeente na het omgevingsgesprek niet in de gelegenheid gesteld om input op de gepresenteerde plannen te leveren, waarmee naar het oordeel van ondergetekenden de gemeente in strijd heeft gehandeld met art. 3:2 Awb door de belangen van deze omwonenden niet te inventariseren.	Op 25 mei 2022 heeft er een omgevingsgesprek plaatsgevonden met omwonenden. Alle direct aanwonenden zijn hier per brief voor uitgenodigd. Daarnaast zijn er meerdere individuele gesprekken gevoerd met omwonenden. Op deze manier is getracht een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de belangen van omwonenden en waar mogelijk zorgpunten voorkomen. We kunnen ons dan ook niet vinden in de zienswijze dat hier niet aan is voldaan.
1.3 De bewoners van Sleedoorn 4 en 6 hebben de nieuwsbrief van april 2023 niet direct gekregen. Zij ontvingen de nieuwsbrief via de bewoner van Sleedoorn 2. De bewoner van Sleedoorn 6 heeft de nieuwsbrief ontvangen als bijlage bij een reactie van de gemeente op vragen die hij had gesteld met betrekking tot de grondactiviteiten in het plangebied. Door de nieuwsbrief niet actief te verspreiden onder de direct belanghebbenden heeft de gemeente hen de kans ontnomen om daarop hun zienswijze te geven en daarmee naar het oordeel van ondergetekenden in strijd gehandeld met het hiervoor genoemde art. 3:2 Awb.	Met de bewoners van Sleedoorn 6 zijn tussen het omgevingsgesprek en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan meerdere (individuele) gesprekken gevoerd. Daarnaast zijn alle direct aanwonenden uitgenodigd voor het omgevingsgesprek. Destijds kon men zich aanmelden voor een nieuwsbrief, maar dit was geen verplichting. Wij zijn daarom van mening dat wel degelijk hun belangen geïnventariseerd zijn.
1.4	

In de plantoelichting worden te gemakkelijk conclusies getrokken zonder deugdelijke motivering. Indiener geeft hiervoor enkele voorbeelden. Als voorbeeld de opmerking op p. 13 van de plantoelichting dat de voorliggende ontwikkeling in lijn is met de doelstellingen van de nationale Omgevingsvisie (NOVI). Een ander voorbeeld betreft de constatering op p. 16 van de plantoelichting dat de locatie passend is. Voorts wordt verwezen naar de conclusie op p. 19 van de plantoelichting dat “onderhavige locatie voor wonen is gelegen in stedelijk gebied en onderhavige toelichting voorziet in de onderbouwing dat er sprake is van een duurzame ontwikkeling”. Het is indiener niet duidelijk aan welke toelichting ter onderbouwing wordt gerefereerd. Daarnaast wordt verwezen naar p. 30 van de plantoelichting alwaar het volgende wordt opgemerkt: “Aangezien het Strabrecht College en het Woonzorgcentrum de enige functies zijn met een richtafstand wordt het gebied aangeduid als ‘rustige woonwijk’”. Hierdoor zou de gemeente bij vaststelling van het ontwerpplan naar het oordeel van de indiener in strijd handelen met art. 3:46 Awb, dat bepaalt dat een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.	Wij zijn van mening dat de gestelde voorbeelden wel degelijk deugdelijk gemotiveerd zijn, de één heeft meer toelichting dan de ander. Wij zijn echter van oordeel dat dit geen aanleiding is om te stellen dat onderhavig plan niet voldoende is gemotiveerd.
1.5 Indiener is niet eens met het besluit om geen milieueffectrapportage op te stellen.	Zoals gesteld is de beoogde ontwikkeling aan te merken als een activiteit als bedoeld in categorie D.11.2 in de bijlage van het Besluit m.e.r. Het onderhavige plan blijft onder de bij deze activiteit genoemde drempelwaarden (zie paragraaf 1.2 ontwerpbestemmingsplan). Vanwege het feit dat onder de drempelwaarden wordt gebleven, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan, dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen op basis van het Besluit m.e.r. en de Wet milieubeheer. Het bevoegde gezag neemt de beslissing of een m.e.r. moet worden doorlopen, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit mogelijk voor het milieu kan hebben. Burgemeester en wethouders van Geldrop-Mierlo oordelen op grond van de vormvrije m.e.r.-beoordeling, die onderdeel uitmaakt van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan ‘Grote Bos, Geldrop’, dat het plan geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt.

	Daarom is besloten om geen milieueffectrapportage op te stellen.
1.6 Indiener zal onevenredig nadelige gevolgen ondervinden als het ontwerpplan wordt vastgesteld. Daarbij speelt niet alleen het individuele belang van de omwonenden bij een zo min mogelijke inbreuk op hun privacy, maar ook andere individuele belangen van ons zoals het belang bij zo min mogelijke verkeersbewegingen, bij voldoende parkeergelegenheid en bij een ordentelijke waterhuishouding die ook bij piekbelasting geen overlast voor omwonenden meebrengt. Op het privacybelang zal een nog grotere inbreuk worden gemaakt als de conclusie juist is dat de visualisatie van het appartementencomplex in de plantoelichting laat zien dat er aan de zijde van het Grote Bos in het complex balkons zullen worden gerealiseerd.	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 3.3
1.7 Indiener is van mening dat met het vaststellen van het ontwerpplan het beginsel van proportionaliteit wordt geschonden. (Het samenstel van) De individuele belangen worden beter behartigd als het beoogde appartementencomplex minder dan de nu geplande vier bouwlagen zou hebben (hetgeen positieve impact heeft op de privacy, het aantal verkeersbewegingen, het aantal benodigde parkeerplaatsen en de waterhuishouding wat betreft de afvoer van vuil water)	Van strijd met een goede ruimtelijke ordening is geen sprake. Wij wijzen erop dat de grens van het bouwvlak van het appartementencomplex gelegen is op ca 55 meter afstand van de woningen van indieners. Deze afstand vinden wij ruimtelijk gezien acceptabel. Ook gaat het om een getrapte opbouw van de bouwhoogte: het dichtst bij indieners gelegen deel van het bouwvlak heeft een maximale bouwhoogte van 11 meter en het verder weg gelegen deel van het bouwvlak heeft een maximale bouwhoogte van 14 meter.
1.8 Een onderdeel van de Omgevingsvisie Geldrop-Mierlo is “de fiets vooropzetten in de wijken”. In paragraaf 3.3.1 wordt het ontwerpplan getoetst aan de vastgestelde omgevingsvisie. Aldaar wordt opgemerkt dat alle ruimte is om de fiets centraal te stellen, zonder nader toe te lichten waaruit die ruimte bestaat.	Hoe de exacte indeling van het terrein en het gebouw gaat worden met betrekking op het gebruik van de fiets is in dit stadium nog niet uitgewerkt. Binnen de bandbreedte van het bestemmingsplan is voldoende ruimte om de fiets centraal te stellen.
1.9 Op p. 27 van de plantoelichting wordt in het kader van geluidsoverlast gerefereerd aan 30 kilometer per uur wegen in de omgeving van	De Dwarsstraat loopt over in de Grote Bos. Bij het inrijden van de Dwarsstraat wordt aangegeven dat er in die zone maximaal 30 km/u gereden mag worden.

het plangebied waaraan de conclusie wordt verbonden dat vanwege deze wegen kan worden voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Het is indiener volstrekt onduidelijk aan welke wegen hier wordt gerefereerd en waar deze conclusie op is gebaseerd. Het is naar oordeel van indiener een feit van algemene bekendheid dat verkeersdeelnemers zich niet aan verkeersvoorschriften (zoals snelheidsvoorschriften) houden, tenzij naleving wordt afgedwongen door middel van een deugdelijke (actieve) handhaving.	Vervolgens wordt niet aangegeven dat deze maximale snelheid verandert. Bij de berekeningen is er dan ook rekening mee gehouden dat het een 30 km/u weg betreft. Wij merken daarbij op dat handhaving van de maximum snelheid losstaat van de beoordeling of een bestemmingsplan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.
Conclusie: De zienswijze is ongegrond.	

Indiener 2 - Zaaknummer 1742376	
Voor de beantwoording van deze, identieke, zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van indiener 1.	
Conclusie: De zienswijze is ongegrond.	

Indiener 3 - Zaaknummer 1760458	
3.1 Indiener is van mening dat, nu de gemeente eerst een 2-laags appartementencomplex ruimtelijk aanvaardbaar achtte, een wijziging van standpunt op dit vlak naar 4-laags niet te rechtvaardigen is. De woonomgeving rond de Grote Bos kenmerkt zich door ruim opgezette vrijstaande woningen. In een dergelijke rustige en groene omgeving past überhaupt geen hoogbouw. Stedenbouwkundig gezien is hoogbouw niet passend, in ieder geval zeker niet door de gebouwen vrijwel tegen de woningen aan de Grote Bos tussen de Sleedoorn te plaatsen. Voor zover een appartementencomplex mogelijk is in het plangebied, dan niet 4-laags, maar maximaal 2-laags.	Om te beginnen is het geplande appartementencomplex niet 4-laags. Het gebouw heeft een opzet van 3 lagen 'plus'. Het gebouw bestaat namelijk uit drie volledige bouwlagen met een zogenaamde 'setback'. Dit betekent dat de 4^e laag niet de volledige diepte beslaat, maar substantieel 'naar achteren gelegen' is. Vandaar de naam 'set back'. Dit is altijd het uitgangspunt geweest en ligt ook vast in de bouwregels (maximum hoogte) van het bestemmingsplan. Een belangrijk onderdeel van de kenmerken van de omgeving is de morfologische opbouw van de (bestaande) ruimtelijke context. Hieruit blijkt dat er sprake is van een substantieel verschil op het gebied van de 'stedenbouwkundige korrelgrootte' tussen de bebouwing van het plangebied van de nieuwbouw zelf. Het nieuwe gebouw maakt ruimtelijk gezien primair onderdeel uit van het gebied aan de binnenzijde van Grote Bos en de Dwarsstraat.

	Dit gebied vormt, wat stedenbouwkundige korrelgrootte betreft, in beginsel al een contrast met de omliggende omgeving. Met het begrip 'korrelgrootte' wordt de grootte van de bebouwingseenheid bedoeld. In dit gebied liggen veel gebouwen met een grotere korrelgrootte, bijvoorbeeld het schoolgebouw Strabrecht College, de gebouwen 'Heuvel' en 'Berk', woonzorgcentra van de Stichting St. Anna Zorggroep. Ook is te zien dat er een nieuw gebouw met een ruime korrelgrootte in het gebied is gerealiseerd. Er is namelijk gekozen voor de bouw van een nieuw woonzorgcentrum in dit gebied aan de Grote Bos, genaamd 'Heide'. De woonomgeving rondom de Grote Bos kent juist een kleinere korrelgrootte, gevormd door veel vrijstaande woningen (Grote Bos en omgeving) en relatief korte rijen met rijwoningen (Dwarsstraat). Er is in beginsel dus sprake van een vrij groot contrast tussen de korrelgrootte van de gebouwen binnen het plangebied en de bebouwing daarbuiten (overzijde Grote Bos). De stedenbouwkundige korrelgrootte van het voormalige Strabrecht College was verreweg het grootste van het grotere plangebied. Het nieuwe schoolgebouw heeft wat dat betreft een kleinere korrelgrootte. Ook de korrelgrootte van het nieuwe woongebouw is wat dat betreft beperkt. In principe had het gehele bouwvlak van het oude schoolgebouw ingevuld kunnen worden, maar door de splitsing in twee subvolumes blijft de korrelgrootte van het gebouw relatief beperkt en sluit daardoor minder contrastrijk aan bij de omgeving. <i>Bouwhoogte</i> In het hierboven genoemde middengebied tussen de straten Grote Bos en de Dwarsstraat staan reeds gebouwen, die ook hoger zijn dan de woningen in de omgeving. Een voorbeeld hiervan is het gebouw genaamd 'Heuvel'. Dit gebouw bestaat grotendeels uit volumes van drie volledige, 'plat afgedekte' bouwlagen. Ook het gebouw 'Berk' heeft onderdelen van 2 bouwlagen met een kap. Behalve het nieuwe schoolgebouw van het Strabrecht College staan de meeste gebouwen in het (plan)gebied grotendeels wat minder zichtbaar in het gebied. Wat dat betreft vormt het nieuw woongebouw, samen met het nieuwe gebouw van
--	--

	het Strabrecht College meer een accent binnen het middengebied dan de overige volumes. Om die reden is het niet onlogisch dat dit gebouw net iets hoger is dan het gebouw genaamd 'Heuvel'. Dit gebouw staat aan een minder doorgaande route en is drie bouwlagen hoog. De hoogte van drie bouwlagen 'plus' van het nieuwe woongebouw is dan ook geheel niet als ongepast te benoemen. De benoeming van de plaatsing van het nieuwe gebouw vrijwel tegen de woningen aan de Grote Bos is niet correct. Het nieuwe gebouw staat op minimaal 50 meter van de hoofdvolumes van de woningen aan de Sleedoorn en minimaal 40 meter van woningen aan Grote Bos. Wij verwijzen ook naar de beantwoording op dit punt van zienswijze 1.
3.2 Indiener is het ook niet eens met de positionering van de voorgenomen bouwvlakken en bebouwing. De positionering van bouwvlakken en bebouwing kan namelijk ook op andere - voor omwonenden minder ingrijpende wijze – gebeuren. Indiener stelt twee andere mogelijkheden qua positionering voor. De gemeente heeft er geen blijk van gegeven de voorgestelde opties te hebben uitgewerkt en de voor- en nadelen te hebben afgewogen. Hierdoor is geen sprake van zorgvuldige voorbereiding en geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Er is wel degelijk sprake geweest van vooronderzoek in de vorm van stedenbouwkundige inventarisatie en analyse. Hier zijn bepaalde voor- en nadelen van bepaalde opties wel degelijk afgewogen. In deze afwegingen zijn zeker diverse onderdelen meegewogen, ook de impact op de omliggende omgeving. Een belangrijk aspect was echter ook de gebiedsvisie. Deze visie opgesteld door een ontwerp adviesbureau en gaat uit van een visie op het hele middengebied tussen de Grote Bos en de Dwarsstraat. Een belangrijk onderdeel van deze visie is een centrale groene ruimte. Met de gekozen opzet is er meer ruimte voor deze centrale groene ruimte. Ten eerste is het zowel voor de binnenruimte van het nieuwe complex als voor de centrale groene ruimte zowel ruimtelijk, functioneel als sociaal gezien beter als die op elkaar aansluiten. Ten tweede zou bijvoorbeeld een groene ruimte aan de buitenzijde (Grote Bos) zowel leiden tot een minder prettige leefomgeving voor de bewoners als tot een grotere kans op overlast. Daarnaast is ook de stedenbouwkundige opzet van het middengebied in relatie tot de omgeving van belang. De positie en de 'rooilijn' van de omliggende gebouwen zijn ook mede bepalend voor de positie van de nieuwbouw. Op deze wijze maakt het nieuwe gebouw op de beste wijze onderdeel uit van de grotere stedenbouwkundige lay-out.

3.3 De hoogbouw zal ook onmiskenbaar de privacy schenden van omwonenden. Indien er wil absoluut geen balkons van de appartementen aan zijn zijde omdat er dan sprake zal zijn van geluidsoverlast en inkijk. Vanuit de hoogbouw zal direct in omliggende tuinen gekeken kunnen worden.	Van een onevenredige c.q. objectief bezien onaanvaardbare mate van inkijk door toekomstige overburen is geen sprake. Ook is de afstand tussen de bestaande woning (40 meter tot de gevel en 30 meter tot de perceelsgrens) en de nieuwbouw geenszins ongebruikelijk in een omgeving als de onderhavige.
3.4 De gemeente heeft voorts nagelaten de zon- en schaduwwerking met bezonningsdiagrammen in kaart te brengen.	Naar aanleiding van de zienswijze is een bezonningstudie uitgevoerd. Uit de bezonningstudie blijkt dat er wordt voldaan aan de 'strengere' TNO-norm van minimaal 3 uur zon per dag gedurende 10 maanden per jaar op de omliggende tuinen en woningen. Het aspect bezonning wordt als aparte paragraaf binnen hoofdstuk 4 toegevoegd aan de toelichting en de bezonningstudie wordt als bijlage bijgevoegd aan de toelichting.
3.5 Indiener merkt op dat met betrekking tot verkeer en parkeren geen sprake is van zorgvuldige voorbereiding. De gemeente heeft geen gebruik gemaakt van participatie om een klankbordgroep van omwonenden van het plangebied in het leven te roepen voor inventarisatie en afstemming van knelpunten.	Het beeld wat door indiener is geschetst is niet juist. Zodra er meldingen zijn gedaan van overlast is vanuit de gemeente getracht om de situatie in de woonstraat van indiener te verbeteren, vanwege de overlast die er is van parkerende auto's bij de school. In het kader van dit plan heeft de gemeente onder meer de parkeervoorzieningen al gerealiseerd en een kiss- en rideroute ingesteld om overlast weg te nemen. Zodra er zicht was op een concrete oplossing is met een klankbordgroep van omwonenden afspraken gemaakt om de overlast verder te beperken. Omwonenden, gemeente en indieners hebben hierin samengewerkt.
3.6 De gemeente heeft geen mobiliteitsonderzoek laten uitvoeren. Hierdoor is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Het is ons niet duidelijk wat indiener hiermee bedoelt. In paragraaf 4.12 van de plantoelichting is onderbouwd waarom het plan wat betreft de onderwerpen parkeren en verkeer strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Waarom volgens indiener in aanvulling daarop nog een mobiliteitsonderzoek moet worden uitgevoerd is onduidelijk.
3.7 Verkeer en veiligheid moeten als 1 gebied onderzocht en uitwerkt worden voor een veilig en beheersbaar gebied ter	Per ontwikkeling wordt getoetst wat de consequenties zijn voor verkeer en veiligheid. De voorgaande ontwikkelingen in de nabijheid worden

onderbouwing van een goede ruimtelijke ordening.	daarom automatisch meegenomen bij deze beoordeling.
3.8 Een onderzoek van een verkeersdeskundige is een minimumvereiste voor de gemeente om de veiligheid te waarborgen en te onderbouwen waar een Kiss & Ride ruimtelijk passend en aanvaardbaar is.	De verkeersveiligheid wordt randvoorwaardelijk meegenomen in de planvoorbereiding, maar wordt daarmee niet per definitie door een extern verkeersadviesbureau uitgevoerd. In de planvoorbereiding voor deze ontwikkeling is omwille van de verkeersveiligheid nadrukkelijk gekeken naar het zoveel mogelijk scheiden van autoverkeer van langzaamverkeer. Vandaar dat het fietsverkeer naar het Strabrecht College ook een andere entree heeft gekregen dan het autoverkeer. De weg Grote Bos betreft een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u en verschillende snelheidsremmende maatregelen. Deze weg is conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht en er vinden niet of nauwelijks ongevallen plaats. Door de ontwikkeling van de woningbouw zal de verkeersintensiteit op de weg minimaal toenemen en dit zal dan ook niet leiden tot een onacceptabele verkeerssituatie. Het realiseren van een K&R-strook is niet noodzakelijk bij (middelbare) scholen. Het ontwerp van het parkeerterrein is overigens uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen.
3.9 De weg en het asfalt van de Grote Bos moeten vernieuwd worden om binnen de geluidsnormen voor verkeerslawaaï te kunnen blijven en te voldoen aan het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Deze zienswijze valt buiten de scope van onderhavig project. Wij merken hierbij echter op dat de gemeente een meerjarenplan heeft voor het onderhoud van openbare infrastructuur. Hierbij wordt gemonitord waar onderhoud noodzakelijk is. Mocht dat noodzakelijk zijn voor Grote Bos, dan zal daar actie op worden ondernomen.
3.10 Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor onderhavig project is zodanig dat na aftrek van de parkeerplaatsen bestemd voor de Berkenheuvel en Strabrecht College nog slechts 17 parkeerplaatsen over zijn voor de te bouwen 73 appartementen. De andere zijn op basis van dubbelgebruik. Dit zal leiden tot nog meer (parkeer) overlast in de buurt. Van een 'prettige verblijfskwaliteit' bij nieuwbouw - zoals genoemd in de Parkeervisie Geldrop-Mierlo en de geldende nota Parkeernormen van de gemeente - is geen sprake. Dit klemmt te meer omdat de gemeente in haar Parkeervisie	De verwachting is dat het inmiddels gerealiseerd aantal parkeerplaatsen (176 in totaal) + de 34 bestaande parkeerplaatsen aan de weg Grote Bos voldoende zal zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte van de 3 functies (Strabrecht, Ananz en woningbouw) tezamen. Strabrecht College en Ananz hebben een piek in de parkeerdruk op werkdagen overdag. Bij de woningen zal de piek 's nachts liggen. Vandaar dat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen hier goed toegepast kan worden. Wanneer we hier geen gebruik van zouden maken, zouden we een grote ongewenste leegstand van parkeerplaatsen creëren.

en Nota Parkeernormen aangeeft dat autobezit zal toenemen. De parkeerbehoefte en -druk worden dus alleen maar groter in de toekomst.	
3.11 Het uitgangspunt is dat op eigen terrein moet worden voldaan aan de parkeernormen. Volgens de Parkeervisie Geldrop-Mierlo van juni 2022 is en blijft uitgangspunt dat iedere nieuwe ontwikkeling zijn eigen broek ophoudt voor wat betreft parkeren. In eerste instantie op eigen terrein en liefst verdiept en uit zicht. Als er ruimte voor parkeerplekken op eigen terrein beschikbaar is, is er geen parkeerrecht in de openbare ruimte. De 34 parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn dan ook ten onrechte betrokken bij de berekening van de gemeente om te voldoen aan de parkeerbehoefte. Dit geldt ook voor het Strabrecht College en Woonzorgcentrum St. Anna. Zij moeten hun parkeren ook op eigen terrein oplossen. Dus een claim van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten gevolge van die ontwikkelingen is er ook niet.	Zoals bij 3.10 al aangegeven zal de parkeerbehoefte van de 3 functies tezamen opgelost worden voor het grootste gedeelte op het gezamenlijk parkeerterrein. Het betreft hier privaat mandelig terrein, waarmee de parkeerplaatsen dus op eigen terrein gerealiseerd zijn. De 34 parkeerplaatsen gelegen aan de rijbaan Grote Bos zijn in het verleden aangelegd ten behoeve van het Strabrecht College. In de nieuwe situatie mogen deze parkeerplaatsen dan ook volledig toegerekend worden aan het plangebied van het Strabrecht College, Ananz en de woningbouwontwikkeling. Overigens merken we op dat er nog voldoende ruimte is om parkeergelegenheid toe te voegen.
3.12 De gemeente heeft berekeningen gemaakt om de benodigde parkeercapaciteit langs de lat van de CROW en Nota Parkeernormen te leggen. Dit parkeeronderzoek is niet met het ontwerp van het plan ter inzage gelegd. Ten onrechte is de ter inzagelegging daarvan achterwege gebleven.	De berekening van de parkeerbehoefte is in het bestemmingsplan opgenomen. De berekeningstabel zal als bijlage worden toegevoegd.
3.13 Artikel 1.63 uitbouw: niet mee eens. Het bouwplan is al enorm waardoor verdere aan- en uitbouw niet mogelijk mag zijn.	Dat het begrip uitbouw hier genoemd is geeft niet per definitie aan dat uitbouwen overal toegestaan zijn. Het betreft hier enkel een uitleg van het begrip in de begrippenlijst.
3.14 Artikel 3.2.1, sub d: maximale bouwhoogte zonder 10% afwijkmogelijkheid vanwege onevenredige hinder voor omwonenden.	Artikel 7.1 sub a, waarbij geregeld is dat maximaal 10% afgeweken mag worden van genoemde goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen wordt geschrapt uit de planregels.
3.15 Artikel 3.2.1, sub e: naast dakopbouwen, ook dakterrassen, airco's en warmtepompen op	Luchtbehandelingsinstallaties zoals airco's en warmtepompen voldoen aan de nieuwste eisen wat

het dak verbieden in verband met privacy en geluidsoverlast.	betreft geluiduitstoot en zorgen zodoende niet voor geluidsoverlast. Ook gelet op de afstand tot de woning van indiener is niet aannemelijk dat deze installaties tot onaanvaardbare geluidsoverlast leiden. Dakterrassen zijn niet noodzakelijk en zullen zodoende eveneens uitgesloten worden.
3.16 Artikel 3.1 sub b en 3.5.1: verbod op uitoefening van een beroep en bedrijf aan huis; extra overlast en benodigde parkeerbehoefte waarvoor geen ruimte is.	De gemeente Geldrop-Mierlo biedt de mogelijkheid aan de bewoners om een beroep en bedrijf aan huis uit te oefenen. In artikel 3.5.1 zijn sub b en c geschrapt aangezien deze leden voldoende geborgd zijn in de volgende artikelen in de regels. Voor sub b is in artikel 6.2.3. geborgd dat het gewijzigd gebruik strijdig is met de bestemming zonder dat in voldoende mate ruimte aanwezig is op eigen terrein ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's. Voor sub c is in artikel 1.3 en 1.4 voldoende geborgd wat wel en niet is toegestaan en dat het is uitgesloten dat er onaanvaardbare hinder van een mogelijk beroep of bedrijf aan huis ontstaat.
3.17 Zelfbewoningsplicht opnemen; (onder)verhuur (airbnb e.d.) verbieden	Wij achten het vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet noodzakelijk om deze aspecten in het plan vast te leggen.
3.18 Artikel 6.1, sub c: kamergewijze bedrijfsmatige verhuur; geen bedrijven of investeerders de kans geven voor kamergewijze verhuur, maar ook geen particulieren die kamers verhuren vanwege onevenredige hinder voor de omgeving en ruimtelijke gevolgen voor parkeren e.d.	Wij achten de genoemde regeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
3.19 Artikel 6.2.1 sub a: geen oprichting, wijziging of uitbreiding van een gebouw toestaan omdat het appartementencomplex al veel te groot is.	Dit artikel staat niet de bouw van een gebouw toe, enkel als er een gebouw gebouwd wordt door middel van een ander artikel (bijvoorbeeld binnen de enkelbestemming 'Wonen') geeft dit artikel aan dat er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.
3.20 Artikel 6.2.1 sub b: als sub a gehandhaafd kan worden, dan de ruimte voor afwijking voor parkeren in sub b niet toestaan omdat het parkeren nu al een fors probleem is, hetgeen	Eind september en begin oktober 2023 zijn door verkeersadviesbureau Buiten-Ruimte verschillende parkeertellingen in de omgeving uitgevoerd. Hieruit is niet gebleken dat er sprake is van

nog erger wordt als sub kan worden toegepast.	parkeerproblemen. Het is dus geen probleem dit artikel in stand te laten.
3.21 Artikel 6.2.1 sub c: 'onevenredige aantasting' biedt te veel ruimte voor interpretatie hetgeen niet in de belangen is van omwonenden. De CROW bevat richtlijnen maar voor toepassing tezamen met de Parkeernota moet de feitelijke situatie altijd uitgangspunt zijn voor de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	Dit betreft een standaard artikel waarin een afwijking mogelijk wordt gemaakt. Het verlenen van die afwijking is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders, maar geen plicht. Die wordt ook niet zomaar en te pas en onpas verleend. Een eventuele aanvraag zal getoetst worden aan de relevante ruimtelijke en milieukundige aspecten.
3.22 Artikel 6.2.2: niet vrijblijvend formuleren dat voorwaarden kunnen worden verbonden, maar bij oprichting, wijziging of uitbreiding van gebouwen geldt een instandhoudingsplicht van voldoende parkeergelegenheid. Daarmee onderschrijft de gemeente het belang van de noodzaak tot voldoende parkeergelegenheid in het plangebied en niet hierop wil inboeten om toename van verkeer en verkeersproblemen tegen te gaan.	Artikel 6.2.2 wordt gewijzigd in: de parkeergelegenheid die op grond van artikel 6.2.1 moet worden gerealiseerd, moet in stand worden gehouden. De standaard borging al in artikel 6.2.1 is geregeld.
3.23 Artikel 7.1, sub a: 10% afwijking betekent maximaal 15.4 meter goothoogte. Dit is geen goede ruimtelijke ordening omdat het bouwblok veel te hoog kan worden hetgeen niet past in de omgeving.	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 3.14
3.24 Artikel 7.1, sub b en c: geen verdere afwijking toestaan van de bouwgrenzen die al te groot zijn en een antenne-/zendmast van 40 meter hoog kan echt niet, mede in verband met gezondheid (straling, elektromagnetische velden, mensen hebben klachten als ze in de buurt komen van zendmasten door elektrosensitiviteit) en visuele hinder en stedenbouwkundige aspecten.	Het betreft hier een afwijkingsmogelijkheid en dus geen rechtstreeks toegestaan recht. De gemeente dient een verzoek om een dergelijke afwijking toe te passen, te beoordelen en specifiek over te besluiten. Echter artikel 7.1 sub c wordt niet nodig geacht om deze specifiek op te nemen in de planregels en wordt zodoende geschrapt.
3.25 Artikel 7.1, sub d: onbegrijpelijk dat bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot maximaal 10 meter. Dit geeft ten onrechte hoge bouwwerken in de directe omgeving hetgeen niet in het belang is van	Artikel 7.1 sub d wordt niet nodig geacht om deze specifiek op te nemen in de planregels en wordt zodoende geschrapt.

omwonenden (als het alleen een vlaggenmast is, dan zou het acceptabel zijn, maar zet dat er dan neer zonder ruimte te laten voor andere bouwwerken).	
3.26 Artikel 8.1, sub a en b: 'onevenredig geschaad' is voor omwonenden te vaag en ruim en biedt hen dus geen dan wel in ieder geval onvoldoende rechtszekerheid. De gemeente moet afwijking niet toestaan, dan wel concreet begrenzen wat er wel en niet mag.	Omdat er vooralsnog geen plannen zijn om af te wijken van de huidige plannen wordt artikel 8.1 uit de planregels geschrapt.
3.27 Artikel 10.1: onduidelijk is voor welk gebruik laden en lossen voor de bestemming 'Wonen' nodig is. Voor woningen zullen bij tijd en wijle een verhuizer en bezorgers tijdelijk parkeren en/of stilstaan bij het appartementencomplex. De gemeente dient duidelijk te formuleren in artikel 10.1 dat voor de bestemming 'Wonen' geen omgevingsvergunning voor laden en lossen wordt verleend. Voor zover er functies mogelijk zijn die laad- en losruimte met zich mee brengen, dan dient de gemeente hier aan te geven voor welke functies en voor welke locaties daar plek voor wordt ingeruimd in het plangebied. Enige relevantie voor de bestemming 'Wonen' is er niet. In sub c spreken de planregels over 'de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden'. Als de gemeente de gronden van het appartementencomplex met bestemming 'Wonen' wil laten gebruiken voor laden en lossen door functies op de nabijgelegen gronden waarvoor de bestemming 'Maatschappelijk' geldt, dan is sprake van strijdig gebruik. Het gebruik van de gronden 'Wonen' voor laden en lossen mag immers alleen ten gunste van 'Wonen' zijn	Artikel 10.1 is niet relevant voor het beoogde gebruik binnen dit bestemmingsplan, zodoende wordt dit artikel uit de planregels geschrapt.
3.28 Hulp- en veiligheidsdiensten (brandweer, ambulance, politie): indiener mist hierover eisen aan bereikbaarheid e.d. die zijn vastgelegd in de planregels.	De eisen aan bereikbaarheid e.d. van hulp- en veiligheidsdiensten zijn vastgelegd in het bouwbesluit. De nieuwbouw moet daar aan voldoen. In het bestemmingsplan worden geen extra eisen of beperkingen opgenomen met betrekking tot dit aspect.
Conclusie:	

De zienswijze is deels gegrond. Voor de wijzigingen naar aanleiding van deze zienswijze wordt verwezen naar de opsomming op pagina 1.

Indiener 4 - Zaaknummer 1762595

4.1

Op basis van de voorliggende stukken wordt niet duidelijk wat het daadwerkelijke doel is van deze ontwikkeling. U neemt in de regels van het bestemmingsplan op dat er begeleid wonen en wonen met zorg mag komen. U neemt een specifiek artikel op voor laad- en losmogelijkheden wat ongebruikelijk is bij wonen en in de toelichting heeft u het over passende voorzieningen voor de doelgroep. Als het om wonen gaat hoeft deze toevoeging er niet in. U lijkt daarmee al duidelijkheid te hebben over de beoogde bewoners. Die duidelijkheid zou dan ook gedeeld moeten worden. Het is onduidelijk wat het beoogde gebruik gaat worden. U dient eenduidige informatie op te nemen in het bestemmingsplan die aansluit bij de gepresenteerde informatie op de info-avond en is vastgelegd in het omgevingsverslag. Te weten Regulier Wonen.

De begrippen 1.19 'bijzondere woonvormen' en 1.20 'bijzondere woonvorm met zorg' worden ten onrechte benoemd in artikel 1, aangezien deze verder niet terugkomen in de regels. Deze zullen daarom geschrapt worden.

4.2

In de publicatie is onjuist aangegeven aan wie de zienswijzen moeten zijn gericht. Dat is niet aan Burgemeester en Wethouder. De kans bestaat dat niet alle zienswijzen bij de gemeenteraad terecht zijn gekomen. De procedure zal daarom opnieuw doorlopen moeten worden.

Wij zijn van mening dat de procedure niet opnieuw doorlopen moet worden. Het college bereidt het bestemmingsplan voor. Zie artikel 160 lid 1 onder a (en onder e) Gemeentewet. Uiteindelijk wordt een 'Nota van zienswijzen' altijd tegelijkertijd met het (vast te stellen) bestemmingsplan ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

4.3

Omdat het flora en fauna onderzoek te oud is, is het bijgevoegde rapport inhoudelijk niet bestudeerd. Daarom is op dat onderdeel nog geen zienswijze ingediend. Een actueel rapport moet nog worden gepubliceerd. Pas dan kan indiener daar inhoudelijk iets van vinden en de zienswijze aanvullen. Er is een ongeldig Flora en fauna rapport gepubliceerd.

Er is een nieuwe quick scan flora en fauna uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de werkzaamheden buiten de broedperiode uitgevoerd moeten worden en dat er lichtverstoring op potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen voorkomen moet worden.

De conclusies zijn verwerkt in de toelichting en de rapportage van de quick scan is bijgevoegd in de bijlage van de toelichting waar deze de rapportage van de eerdere quick scan vervangt.

4.4 De verslagen van het wettelijk vooroverleg zijn niet bij de bijlagen van het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Onduidelijk is of vooroverleg met instanties heeft plaats gevonden. Verslagen moeten nog worden bijgevoegd.	De provincie en waterschap hebben ingestemd met onderhavig plan, echter dit is inderdaad niet vermeld. Dit zal worden toegevoegd aan het bestemmingsplan.
4.5 In de toelichting staat de aanleiding omschreven voor deze ontwikkeling. Wat ontbreekt is de werkelijke aanleiding voor deze ontwikkeling, te weten de opdracht om het te kort op de boekwaarde van het Strabrecht College terug te verdienen. Deze reden moet vermeld worden in de aanleiding. Het verklaart namelijk diverse, door u gemaakte en voor mij onduidelijke, keuzes. Als voorbeeld daarvan de 4 bouwlagen in een woonomgeving van alleen maar 2 bouwlagen. De aanleiding voor deze ontwikkeling is onjuist en onvolledig.	Verwezen wordt naar onze reactie op 1.1.
4.6 De omgevingsdialoog is onvoldoende transparant gevoerd en men is onvoldoende geïnformeerd.	Verwezen wordt naar onze reactie op 1.2 en 1.3.
4.7 Ten behoeve van een ontwikkeling die zich nog in een concept-fase bevindt is het op zijn minst opmerkelijk dat nu al alle parkeervoorzieningen in een definitieve vorm zijn aangelegd. Wanneer het plan om welke reden dan ook aanpassing vraagt kan dit gevolgen hebben voor deze parkeerplaatsen. Op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Inbreidingslocaties' zou op zijn minst een aanlegvergunning afgegeven moeten zijn. Omdat er ook uitwegen zijn aangelegd zouden ook omgevingsvergunningen verleend moeten zijn voor de uitwegen. Indiener is hiervan geen publicatie tegen gekomen. Om enig vertrouwen in het handelen te kunnen behouden zou indiener graag willen weten of deze is verleend.	Op 26 oktober 2021 is besloten een omgevingsvergunning te verlenen voor het oprichten van een woonzorgcentrum/verpleeghuis voor 84 cliënten aan de Grote Bos 10. Aan de vergunning zijn voorwaarden en plichten verbonden. Een van de voorwaarden was dat de parkeerbalans nader uitgewerkt dient te worden. Het document "220126 Memo Parkeerbalans Parkeerbalans Strabrecht Berkenheuvel" is vervolgens toegevoegd aan het dossier van de vergunning. Deze memo maakt onlosmakelijk onderdeel uit van de vergunning met kenmerk 1771263837. Met deze memo is invulling gegeven aan de voorwaarde uit de vergunning. De inrichting van het terrein is volgens deze memo uitgevoerd. In de bekendmaking van 4 mei 2023 is aangegeven dat er een inritvergunning verleend is voor Grote Bos 8. Deze is 26 april 2023 verstuurd aan indiener.
4.8	

In het gedeelte in het beeldkwaliteitsplan wat ingaat op de ruimtelijke inpassing wordt geen enkele motivering terug gevonden over de passendheid in de omgeving. De complete inhoudelijke motivering voor de passendheid in de omgeving ontbreekt. Daarom mag dit beeldkwaliteitsplan vanwege de inferieure kwaliteit niet worden vastgesteld.	De grootschalige, ruimtelijk-stedenbouwkundige motivering maakt in beginsel geen onderdeel uit van het beeldkwaliteitplan. De belangrijkste doel van het beeldkwaliteitplan is inspiratieproduct voor de architect(en) en toetsingskader voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). De Commissie richt zich voornamelijk op het architectonische deel van de ruimtelijke kwaliteit. Het niveau stedenbouw op een wat lager schaalniveau, waar de commissie ook op kan beoordelen, staat wel degelijk in het beeldkwaliteitplan beschreven. Naast het beeldkwaliteitplan is er ook een uitvoerige stedenbouwkundige onderbouwing opgesteld. In deze onderbouwing staat ook de informatie/ motivatie op hoger schaalniveau, waar indiener waarschijnlijk op doelt. Om het beeldkwaliteitplan niet al te uitgebreid te laten worden is deze ruimtelijke onderbouwing hier bewust van gescheiden gehouden. Deze onderbouwing is echter nog steeds wel degelijk beschikbaar. Ook deze stedenbouwkundige onderbouwing maakt onderdeel uit van/ is geïntegreerd in het bestemmingsplan.
4.9 In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan worden ten gunste daarvan rechten ontleend aan een nog niet gerealiseerde groene long. Er is nergens opgenomen dat deze t.b.v. dit bestemmingsplan wel gerealiseerd moet worden. Of die groenvoorzienig ooit gerealiseerd gaat of kan worden is nog ongewis. Uit de bijlage blijkt dat deze is gesitueerd op gronden waarop bouwmogelijkheden t.b.v. de maatschappelijke bestemming rusten. Die bouwmogelijkheden blijven. Wanneer een omgevingsvergunning voor bouwen wordt aangevraagd kan voor of na aanleg van deze groene long op diezelfde plek gebouwd worden. Een weigeringsgrond is er dan niet. De rechtszekerheid van de groene long ontbreekt. Er wordt onterecht positief verwezen naar natuurwaarden voor deze ontwikkeling. Het bestemmingsplan garandeert de aanleg van deze groene waarden niet. Ook is geen instandhouding gegarandeerd.	Het klopt inderdaad dat het bestemmingsplan de aanleg en instandhouding van de groene waarden niet garandeert. Wij achten het voor de aanvaardbaarheid van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk om daarin te borgen dat er een groene long wordt gerealiseerd.
4.10	

Ten gunste van deze ontwikkeling zijn 20 volwassen eiken gekapt. Hierover wordt echter met geen woord gesproken. Wanneer men natuur waarde toekent zal ook ingegaan moeten worden op herstel van de teniet gedane natuurwaarden. De kap van de bomen is ten onrechte niet meegenomen in de ruimtelijke motivering.	Bomen worden in de gemeente Geldrop-Mierlo beschermd door Bomenverordening Geldrop-Mierlo 2019 of door plaatsing op de lijst van waardevolle bomen. Een nadere bescherming in het bestemmingsplan is niet nodig en ook ongebruikelijk. In casu betreft het bomen die op eigen terrein van Stichting Anna Zorggroep staan en niet op de lijst van waardevolle bomen stonden. Op grond van de verordening is het in principe verboden om zonder een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag een houtopstand te vellen of te doen vellen. Een omgevingsvergunning is niet vereist indien de velling betrekking heeft op een houtopstand op een perceel in privaat eigendom, tenzij het een beschermde houtopstand betreft. De houtopstand in het plangebied komt niet voor in het overzicht van waardevolle bomen in Geldrop. Deze houtopstand geniet derhalve geen bescherming en kan zonder omgevingsvergunning worden gekapt. Wij achten het niet noodzakelijk om voor de reeds gekapte bomen een regeling in het bestemmingsplan op te nemen.
4.11 In de onderbouwing op welke wijze men aan de Brainport Principes heeft voldaan staat geen enkel inhoudelijk argument. Er wordt daarmee niet voldaan aan de Brainport Principes.	Alle 7 Brainport Principes zijn inhoudelijk getoetst. Per principe is aangegeven waarom voldaan wordt en hoe of in welke paragraaf dit behandeld is in de toelichting.
4.12 In het doelstellingenakkoord zijn afspraken gemaakt over het gewenste handelen door de gemeente. Er wordt geschreven dat de gemeente bij ontwikkelingen zoveel mogelijk wil samenwerken met de inwoners. De kritiek op de gelopen procedure rondom het ontwerpbestemmingsplan richt zich juist op het gemis aan communicatie. Daarin is echt tekort geschoten en is werkelijk op geen enkele manier de samenwerking gezocht met de inwoners. Deze doelstelling is met voeten getreden.	Zie onze reactie op punten 1.1 en 1.2. Wij merken op dat er wel degelijk communicatie heeft plaatsgevonden en dat een aantal door reclamant aangedragen punten ook daadwerkelijk zijn opgelost. Echter is het onmogelijk om op alle punten mee te gaan met reclamant.
4.13 In het doelstellingenakkoord staat duidelijk omschreven dat bestaand groen behouden moet blijven. Volledig in strijd daarmee zijn voor deze ontwikkeling bomen gekapt die al meer dan een volwassen leven een positieve bijdrage leverde aan de belevingswaarde en	Verwezen wordt naar onze reactie op 4.10.

aan de natuurwaarde. En dit nog wel honderden jaren konden doen.	
4.14 Een ander speerpunt in het doelstellingenakkoord is de betrokkenheid van de omgeving waarop ruimtelijke projecten betrekking hebben. De Raad hecht hier terecht heel veel waarde aan. Ingaan op vragen en samen oplossingen bedenken. Actief de betrokkenheid stimuleren. Dit is hier niet gebeurd. Er is niet gecommuniceerd waarom de inbreng van de omgeving is genegeerd. Er is ook geen onderbouwing gegeven waarom de inbreng van de omgeving niet is door gevoerd.	Wij kunnen ons niet vinden in het gegeven dat de inbreng van de omgeving is genegeerd. In de nieuwsbrief van april 2023 wordt aangegeven dat de ligging van het complex op het terrein grotendeels hetzelfde is gebleven. Wel is de exacte locatie iets meer het gebied ingeschoven. Tevens zijn de centrale opgangen gelegen aan het middengebied. Dit met als doel om de impact van het plan op de woonomgeving zo veel mogelijk te beperken. Het eerder opgenomen bouwkaal aan de Dwarsstraat is komen te vervallen om een entree mogelijk te maken van het gebied. De veranderingen zijn opgenomen naar aanleiding van de reacties uit de buurt tijdens het omgevingsgesprek wat plaatsvond in 2022.
4.15 Er wordt in de berekeningen uitgegaan van een 30 km/u weg. Echter bij het inrijden van deze straat staat nergens aangegeven dat het om een 30 km/u weg gaat. Er zijn in de Grote Bos nergens snelheidsvertragende drempels aanwezig. Ook het uiterlijk van de weg geeft geen enkele aanleiding om te denken dat het hier 30 km/u is. Daar komt bij dat er nog nooit een snelheidscontrole heeft plaatsgevonden of dat mensen er actief op zijn geweest. Hierdoor is het een papieren aanname dat geluid geen rol speelt vanwege de aanduiding 30 km/u weg. Er is dus feitelijk geen sprake van 30 km/u weg en dat is de verkeersdeelnemers niet aan te rekenen. Het ontbreekt aan informatie hierover. Ten gevolge hiervan wordt er veel harder gereden dan 30 km/u. Dit in combinatie met de verslechterde staat van het asfalt leidt er toe dat er veel overlast is van verkeerlawaai. De feitelijke situatie is niet betrokken en als uitgangspunt gebruikt.	De Grote Bos is wel degelijk een 30 km/u weg. De Dwarsstraat loopt over in de Grote Bos. Bij het inrijden van de Dwarsstraat wordt aangegeven dat er in die zone maximaal 30 km/u gereden mag worden. Vervolgens wordt niet aangegeven dat deze maximale snelheid verandert. Ons inziens is het daarom duidelijk dat het een 30 km/u weg gaat. Ook het uiterlijk en inrichting van de Grote Bos geeft ons inziens geen aanleiding om anders te stellen. Daarnaast vinden wij dat de staat van het asfalt niet dermate slecht is om uit te gaan van een andere situatie dan nu rekening mee is gehouden bij de berekeningen.
4.16 Een nieuw zorgvuldig verkeerstellingenonderzoek zal alsnog moeten worden uitgevoerd. De tellingen zijn niet representatief voor de actuele verslechterde situatie.	Eind november 2022 heeft er gedurende 2 weken een verkeersmeting in de Grote Bos plaatsgevonden op het wegvak tussen de Dwarsstraat en de Gaspeldoorn. Tijdens deze meting zijn er gemiddeld op een werkdag 2.770 mvt/etm geregistreerd. Voor een erftoegangsweg met enige verzamel functie is dit

	een zeer normale etmaalintensiteit. De meting van eind november 2022 is slechts een jaar oud en kan dus nog steeds als representatief gezien worden.
4.17 Omdat deze ontwikkeling onderdeel uitmaakt van een grotere gebiedsontwikkeling waarbij waarden uit het gebied worden toegerekend aan deze ontwikkeling kan niet volstaan worden met een exploitatie-opzet voor alleen de woonbestemming. Er moet een exploitatie komen voor het gebied wat inzichtelijk maakt voor welke kosten de gemeente wordt gesteld en waar inkomsten worden gegenereerd. Dat is er niet. Er is sprake van een oneigenlijke bestemming.	In het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat in de plantoelichting van een bestemmingsplan ingegaan moet worden op de inzichten van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De manier waarop dat gedaan wordt is vormvrij. Aan de wettelijke verplichting is voldaan door de opgenomen zinsnede: Het plan is op basis van het grondgebruik en de daaruit voortvloeiende kosten- en opbrengsten onderzocht. Het plan kent een positief saldo. Gezien het stadium waarin de planontwikkeling zich momenteel bevindt, kan gesteld worden dat de exploitatieopzet realistisch is. Bij het vaststellen van de jaarrekening van 2022 door de Raad is de exploitatie opzet opgenomen in de vastgestelde stukken.
4.18 Kostenverhaal voor coöperatie en ontwikkelaar zijn onvoldoende verduidelijkt en onduidelijk is of de Raad heeft ingestemd met de financiële risico's die nu worden gelopen en op welke wijze daar dekking voor is aangezien juist de opzet is om 2,5 miljoen te kort te dekken.	Gezien het stadium waarin de planontwikkeling zich momenteel bevindt, kan gesteld worden dat de exploitatieopzet realistisch is.
4.19 De optelsom van forse toename van verkeer en een verslechterde gezondheid van de omgeving leidt tot een onaanvaardbare situatie voor opgroeiende jonge kinderen en jongeren.	Bij 4.16 is aangegeven dat een verkeerstelling heeft uitgewezen dat er op een werkdag gemiddeld 2.770 mvt/etm gebruik maken van de weg Grote Bos. Voor een erftoegangsweg wordt doorgaans een bovengrens van 6.000 mvt/etm gehanteerd. De verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling betreft 361 mvt/etm. Een totale etmaalintensiteit van ruim 3.100 motorvoertuigen op deze erftoegangsweg blijft daarmee ver onder deze richtwaarde en leidt niet tot een onaanvaardbare situatie.
4.20 Het plan is in strijd met de omgevingsvisie. Door deze ontwikkeling aan het gebied toe te voegen zal de gezondheid achteruit gaan.	Wij kunnen ons hier niet in vinden en verwijzen naar de milieuonderzoeken, waaruit blijkt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.21 Het plan is in strijd met de omgevingsvisie. Er is namelijk sprake van toename van uitstoot van fijnstof.	Wij verwijzen naar onze reactie op punt 4.20.
4.22 In het bestemmingsplan is geen voorwaardelijke verplichting opgenomen om groen van vergelijkbare waarden terug te brengen en dat betekent per definitie een verslechtering. Dit is in strijd met de omgevingsvisie.	In de 'oksel' van het gebouw zal de enkelbestemming groen worden toegevoegd zodat hier groen van vergelijkbare waarden wordt terug gebracht.
4.23 Er is onterecht besloten geen milieueffectrapportage op te stellen.	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 1.5.
4.24 In de woonvisie is voor de periode tot 2030 vastgelegd op welke locaties welke aantallen woningen maximaal mogen worden gebouwd. Op de locatie Grote Bos is dit 8. Deze ontwikkeling is in strijd met de Woonvisie.	In de woonvisie zijn geen aantallen genoemd voor dit project. Het geldende bestemmingsplan stond de bouw van 8 woningen toe; echter, gezien de demografische ontwikkelingen en de grote woningbouwopgave om meer woningen voor de doelgroepen senioren, starters en 1 en 2 persoonshuishoudens te bouwen, maakt een ander programma wenselijk. Het is voor de hand liggend om daar waar mogelijk meer geschikte woningen te bouwen, welke zowel wat betreft prijs als kwaliteit passen bij de beoogde doelgroepen.
4.25 Er zijn contractafspraken gemaakt over het verdelen van gronden en de kosten. Aangezien het om gemeenschapsgeld gaat zou dat inzichtelijk moeten zijn en zou ook de financiële verdeelsleutel inzichtelijk gemaakt moeten worden. Ook moet duidelijk zijn, bij gedeeld gebruik, hoe de onderhoudskosten zijn geregeld. Maar ook wie beheer bijhoudt.	De gemeente is na realisatie van het project geen eigenaar meer in het gebied. De gemeente besteedt het project aan en is daarna geen partij meer. Dit zal een toekomstige eigenaar worden. Ook in beheer en onderhoud speelt de gemeente dan geen rol.
4.26 Omdat het om een gebiedsontwikkeling gaat zou op dat niveau naar de stikstofdepositie moeten worden gekeken. Dat deze totale ontwikkelingen niet leiden tot depositie op een Natura2000 gebied wat 2 kilometer verderop is niet aangetoond.	De stikstofberekening is ons inziens juist en volgens de huidige standaarden uitgevoerd. Daarbij merken wij op dat de woningbouwontwikkeling separaat gerealiseerd wordt, de rest van de ontwikkelingen is al reeds gerealiseerd en is dus de bestaand. Deze worden daarom niet meegenomen in de berekening. Tevens merken we op dat het oude Strabrecht College verre van duurzaam was en dat met de huidige nieuwe complexen de uitstoot van de

	gebouwen flink is afgenomen (dit is overigens niet meegenomen in de stikstofberekening).
4.27 In het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat alle bestaande situaties dienen te worden gerespecteerd. De nieuwe invulling is juist ernstig in strijd met datgene wat je met het actuele bestemmingsplan beoogd te voorkomen. Ook staat expliciet vermeld dat de belangrijkste kenmerken van bebouwingstypologie, -dichtheid, situering en maatvoering, en van situering ten opzichte van de openbare weg dienen te worden behouden. Ook is er eerder in strijd met dit bestemmingsplan 20 stuks 100 jaar oude bomen gerooid. In de onderbouwing van het nieuwe bestemmingsplan zal op zijn minst moeten worden ingegaan op het veranderde inzicht ten aanzien van deze punten. Dit komt niet of onvoldoende aan bod.	Aan een bestemmingsplan kunnen geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan vanwege veranderde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen een andere bestemming vaststellen. Wij achten het nieuwe bestemmingsplan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Voor wat betreft het rooien van bomen verwijzen wij naar onze reactie op punt 4.10.
4.28 Indiener geeft aan dat niet onderbouwd wordt waarom er appartementen worden gebouwd en niet een ander type zoals grondgebonden woningen, terwijl daar ook vraag naar is.	In de woonvisie staat aangegeven dat de gemeente een grote woningbouw opgave heeft om meer woningen voor senioren, starters en 1 en 2 persoons huishoudens toe te voegen aan de voorraad. Gezien de demografische ontwikkelingen en de grote opgaven die we hebben ten aanzien van de bouw van woningen voor voornoemde doelgroepen is het voor de hand liggend om daar waar mogelijk meer geschikte woningen te bouwen, welke zowel wat betreft prijs als kwaliteit passen bij de beoogde doelgroepen. In dit geval zijn grondgebonden woningen niet passend voor de beoogde doelgroepen en prijsklassen.
4.29 Er is wel sprake van een dreigende overschrijding van de normen. In Europa wordt momenteel gewerkt aan nieuwe normen die de hoeveelheid fijnstof terug moeten brengen. Het fijnstofonderzoek uit de paragraaf luchtkwaliteit moet ingaan op deze nieuwe aankomende wetgeving.	Onderzoeken worden uitgevoerd in lijn met de huidige wet- en regelgeving.
4.30 Er verdwijnt 4200 m2 oppervlak aan maatschappelijke bestemming. Nadat in 2015 ook al 8400 m2 aan maatschappelijke bestemming aan de gronden is onttrokken. Er	De gronden die vallen binnen het voormalige bestemmingsplan in de maatschappelijke bestemming waren volledig eigendom van het Strabrecht College/SILFO. Strabrecht College heeft te

wordt op geen enkele manier in gegaan op de afname van de bestemming maatschappelijk. Een toelichting ontbreekt dat de afname van de maatschappelijke bestemming acceptabel is.	kennen gegeven deze gronden niet meer te gebruiken voor onderwijskundige doeleinden en daarmee teruggegeven aan de gemeente. In het verleden is ook overleg gevoerd met de van der Puttschool om naar deze omgeving te verhuizen, maar dit vond men geen geschikte locatie. Gezien de huidige krapte op de woningmarkt heeft daarom de gemeente als eigenaar van de grond besloten, deze in te zetten voor woningbouw.
4.31 Het is niet te achterhalen waarop de nota parkeernormen is gebaseerd.	De Nota Parkeernormen is een uitwerking van de Parkeervisie Geldrop-Mierlo en gebaseerd op de CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren.
4.32 Motivering waarom parkeren niet in een garage op eigen terrein wordt opgelost ontbreekt.	Omwille van efficiënt ruimtegebruik en dubbelgebruik van parkeerplaatsen is er voor gekozen om één gezamenlijk parkeerterrein voor de 3 functies woningbouw Grote Bos, Strabrecht College en Ananz tezamen te realiseren. Het realiseren van een aparte parkeergarage voor alleen de bewoners van de appartementen zou ten koste gaan van dit efficiënt ruimtegebruik. De grootste uitwisseling vindt namelijk plaats tussen de bewoners en het personeel van Ananz/Strabrecht College.
4.33 Niet gegarandeerd is dat met de aanleg van het aantal beoogde parkeerplekken er geen overlast voor de omgeving zal zijn. Ook is de uitkomst m.b.t. het aantal benodigde parkeerplekken onjuist.	Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien. Dit is ook geborgd in de planregels. Wij achten het niet aannemelijk dat het bestemmingsplan desondanks tot een onaanvaardbare parkeeroverlast ter plaatse van indiener leidt.
4.34 Er is sprake van pieken van parkerende auto's tijdens de breng- en haalmomenten. Aangetoond moet worden dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is voor zowel de ouders (tijdens pieken) als het personeel (gehele dag) van de school. Dit is niet geregeld.	Adviesbureau Buiten-Ruimte heeft op verschillende momenten in september en oktober de parkeerdruk in de omgeving onderzocht. Hieruit is gebleken dat het drukste moment tijdens het haalmoment op donderdagmiddag om 15:00u heeft plaatsgevonden. Op dat moment is geconstateerd dat er op het nieuwe parkeerterrein en in de straat Grote Bos nog ruim 100 vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Uitgaande van de aanwezigheidspercentages van het CROW waarbij op werkdagmiddag met een percentage van 50% voor woningen (bewoners) en 20% voor woningen (bezoekers) gerekend moet worden, zijn voor deze woningbouwontwikkeling op dit maatgevend moment nog 47,4 (afgerond 48)

	parkeerplaatsen benodigd. Deze parkeerplaatsen zijn op het maatgevend moment (donderdagmiddag, tijdens haaltijd) nog ruimschoots aanwezig. Hiermee is de werkelijke parkeerdruk lager dan hetgeen in de parkeerberekening is opgenomen. In de praktijk zal dit dus leiden tot acceptabele parkeerdruk en voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers.
4.35 In het paraplu-bestemmingsplan parkeren is een anti-dubbeltelbepaling opgenomen. Dit houdt in dat de gronden die al in gebruik zijn voor de omgevingsvergunningen voor gebouw Heide en het Strabrecht College niet opnieuw betrokken mogen worden bij de situering van de parkeerplaatsen voor het woongebouw.	Het betreft hier een nieuwe situatie waarbij de drie functies gezamenlijk worden opgepakt en ontwikkeld. Het parkeren voor de drie functies vindt gezamenlijk plaats op een mandelig perceel. Er is dan ook geen sprake van de anti-dubbeltelbepaling zoals opgenomen in het paraplu-bestemmingsplan.
4.36 Door de gemeente is aangegeven in een schriftelijke reactie dat de bestaande vergunningen voor het Strabrecht College en gebouw Heide met daarin opgenomen dat op eigen terrein geparkeerd moet worden, zullen worden gerespecteerd. Ook de vervallen parkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden teruggebracht. Dit betekent dat ten behoeve van die ontwikkelingen $75+84=159$ parkeerplaatsen moeten zijn aangelegd op eigen terrein. De nieuwbouw appartementencomplex moet ook zijn parkeren op eigen terrein oplossen. Er kan dus niet worden gesaldeerd.	Er wordt hier ook niet gesaldeerd. Er wordt wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen toegepast om te voorkomen dat er teveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd en dat er onnodige parkeerplaatsen onbezet zijn.
4.37 Bezoekersparkeren voor de appartementen zou op basis van artikel 6.4.1 buiten eigen terrein mogen worden opgelost. Mits deze beschikbaar zijn. Bekend is bij de gemeente dat er veel parkeeroverlast is in de aangrenzende straten. Die worden dichtgeparkeerd door ouders die hun kinderen komen halen en brengen. Dit geeft al aan dat er geen beschikbare ruimte is op de openbare plekken.	Allereerst wordt opgemerkt dat artikel 6.4.1 niet in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voorkomt. Het bezoekersparkeren t.b.v. de woningen vindt met name plaats buiten openingstijden van de school ('s avonds en in het weekend). Daarnaast mogen bezoekers ook op het parkeerterrein parkeren. De verwachting is dat de maximale theoretische parkeerbehoefte voor het bezoek (afgerond 3 pp) op een werkdagmiddag niet tot problemen in de omgeving zal leiden. Zeker niet omdat er volgens het parkeerdrukonderzoek van Buiten-Ruimte nog voldoende restcapaciteit beschikbaar is.
4.38 Er wordt gesteld dat aftrek wel gerechtvaardigd is. Ter onderbouwing voor de	De ontwikkeling van het totale gebied moet in zijn geheel gezien worden. Om zoveel mogelijk

af trek wordt gesteld dat dit kan voor alle 3 de ontwikkelingen. Dat klopt niet. Immers Strabrecht College en gebouw Heide zijn reeds vergund en die vergunningen worden gerespecteerd. Wat inhoudt dat zij op basis van 6.4.1 geen bezoekers in de openbare ruimte laten parkeren. De aftrek waarmee gerekend wordt zou dan alleen betrekking kunnen hebben op het bezoekersparkeren van het nieuwe appartementencomplex. Maar er zijn ten behoeve van Strabrecht en Anna al 159 parkeerplaatsen aanwezig. Er is dus geen noodzaak om parkeerplaatsen in de openbare ruimte te benutten. De aftrek van 35 parkeerplaatsen heeft om die reden onterecht plaatsgevonden. In de toelichting worden de benodigde parkeerplaatsen netjes uitgerekend. Volgens narekening met de aanwezigheidspercentages ontstaat op het maatgevende moment een behoefte van 233 parkeerplaatsen. Aftrek is om bovengenoemde redenen niet van toepassing. Er is dus een tekort van 58 parkeerplaatsen. Daarbij wordt een verkeerde aanname gedaan. Gesteld wordt dat in de openbare ruimte 34 parkeerplaatsen aan de weg Grote Bos aanwezig zijn. Er zijn echter door aanleg van uitwegen openbare parkeerplaatsen vervallen. Het aantal aangehouden parkeerplaatsen in de openbare ruimte is onjuist.	dubbelgebruik te kunnen toepassen en zo min mogelijk leegstand van parkeerplaatsen te creëren is er voor gekozen een gezamenlijk parkeerterrein voor de drie functies te realiseren. De bestaande openbare parkeerplaatsen aan de weg Grote Bos zijn in het verleden altijd gebruikt door het Strabrecht College. Vanuit de bestaande omgeving werden deze niet gebruikt. Om die reden mogen deze parkeerplaatsen voor 100% meegerekend worden in de nieuwe ontwikkeling voor de drie functies. Onduidelijk is hoe indiener komt tot een parkeerbehoefte van 233 parkeerplaatsen. Dit is niet juist. Gesteld wordt dat een verkeerde aanname wordt gedaan over het aantal bestaande parkeerplaatsen aan de Grote Bos. Er is echter wel degelijk rekening gehouden met de aanleg van de uitwegen. Daardoor zijn er in plaats van 36 slechts 34 parkeerplaatsen aan de weg Grote Bos beschikbaar.
4.39 Bij de vergunning voor gebouw Heide wordt aangegeven ter motivering voor de omgevingsvergunning, dat er 33 parkeerplaatsen worden verwijderd en dat deze gecompenseerd zouden moeten worden op het nieuwe parkeerterrein. In strijd daarmee, worden nog 15 parkeerplaatsen extra weggehaald. Dus in plaats van het verwijderen van 33 parkeerplaatsen zijn er 48 verwijderd. Wel zijn er 5 invalide parkeerplaatsen voor terug gekomen en 2 losse parkeerplaatsen, wat resulteert in een extra te kort van 8 parkeerplaatsen. Die zijn niet meegenomen in de motivering voor het nieuwe bestemmingsplan. Indiener heeft met zienswijze gereageerd op de uitgangspunten in het ontwerpbestemmingsplan. Maar de feitelijke situatie blijkt dus anders te zijn. In het ontwerpbestemmingsplan is voor de	Het is onbekend welke 15 parkeerplaatsen indiener hiermee bedoelt. Wij zijn van mening dat er 33 parkeerplaatsen als gevolg van de nieuwbouw van Anna zijn komen te vervallen. Deze 33 parkeerplaatsen zijn gecompenseerd op het nieuwe parkeerterrein waarmee weer voldaan wordt aan de parkeerbehoefte.

berekening van het aantal parkeerplaatsen dus een onjuist uitgangspunt gehanteerd. Dit moet worden gerepareerd en zal leiden tot een extra compensatie van 8 parkeerplaatsen dus van 33 parkeerplaatsen maar met 41 parkeerplaatsen.	
4.40 74 parkeerplaatsen voor 1500 leerlingen is te laag aangehouden. Op het terrein van het voormalige Strabrecht college was plaats voor 75 parkeerplaatsen. In het advies wordt aangegeven dat deze parkeerplaatsen allemaal in gebruik zijn. In deze bestaande situatie waren er 1350 leerlingen op school. In dit zelfde advies wordt geconcludeerd dat ten gevolge van groei naar 1500 leerlingen 74 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Trekken we de lijn echter rechtevenredig door dan moeten er voor 1500 leerlingen, 84 parkeerplaatsen worden aangelegd.	74 parkeerplaatsen over 1500 leerlingen is de parkeerbehoefte voor het Strabrecht College, waarbij uitgegaan wordt van de kencijfers van het CROW en de Nota parkeernormen. Er is geen reden om te twijfelen aan deze uitgangspunten en ook het parkeerdrukonderzoek (uitgevoerd door adviesbureau Buiten-Ruimte) geeft geen aanleiding om ten behoeve van het Strabrecht College extra parkeerplaatsen bovenop de norm te realiseren.
4.41 Met betrekking tot dubbelgebruik is als uitgangspunt voor het aantal parkeerplaatsen de piek genomen van het moment waarop het meeste gebruik zou worden gemaakt van de parkeerplaatsen. Dat zou in de middag zijn. Onduidelijk is hoe dit verwerkt is in de kiss & ride of in de parkeeroplossing. Op dat moment zou er geen parkeerplek meer beschikbaar zijn doordat school, zorg en wonen de parkeerplekken maximaal bezetten.	Het CROW en de Nota Parkeernormen gaan ervan uit dat Kiss&Ride in de parkeernormering voor een middelbare school is opgenomen. Daar wordt dus al in de berekening rekening mee gehouden. Extra parkeerplaatsen t.b.v. Kiss&Ride zijn dus niet benodigd.
4.42 De piek voor deze 3 ontwikkelingen ligt niet op het aangegeven moment.	Door toepassing van de aanwezigheidspercentages blijkt uit de berekening dat het maatgevend moment op de werkdagmiddag is gelegen. Indiener komt niet met een contra-berekening om aan te tonen dat het maatgevend moment onjuist zou zijn.
4.43 De nota parkeernormen gaat uit van ontmoediging van autogebruik. De gedachte dat de gemeente het autogebruik van nieuwe bewoners kan beïnvloeden, en deze schuilt achter de uitgangspunten van de parkeernota, gaat niet op voor de bezoekers van dit gebied. Dat doet de gemeente niet door te rekenen met minder auto's en daardoor minder parkeerplaatsen aan te leggen. De	Wij delen niet de opvatting van indiener dat wordt uitgegaan van een onjuist uitgangspunt ten aanzien van parkeren voor bezoekers. De verwachting is dat dit niet zal leiden tot overlast in de omgeving. Het parkeeronderzoek van Buiten-Ruimte bevestigt dit ook.

parkeerdruk op de omgeving zal dus niet verminderen. Een van de uitgangspunten uit de nota parkeren is dat er geen overlast voor de omgeving mag ontstaan.	
4.44 In het doelstellingenakkoord wordt expliciet uitgesproken dat ingegaan zal worden op de wensen van omwonenden. Daarin wordt gesteld als doel dat er met de omwonenden in gesprek wordt gegaan over de vragen die zij stellen en zal er gezocht moeten worden naar mogelijke oplossingen. Hieraan is onvoldoende tegemoet gekomen.	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 1.2 en 1.3.
4.45 Een ander uitgangspunt uit de nota parkeren is dat een goede leef-en verblijfskwaliteit gewaarborgd moet blijven. De onderbouwing hiervan ontbreekt in de toelichting. Graag ziet indiener gemotiveerd, anders dan de financiële grondslag, waarom er niet geparkeerd wordt onder de bebouwing. Dit geeft ook andere voordelen zoals minder parkeerplaatsen aanleggen en minder waterberging.	Wanneer t.b.v. de woningbouw onder het gebouw parkeervoorzieningen worden gerealiseerd, kunnen deze parkeerplaatsen overdag niet meer ingezet worden voor het parkeren van personeel en bezoekers van Anna en het Strabrecht College. Het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen vervalt daarmee volledig, omdat de grootste uitwisseling tussen woningen en Strabrecht College/Anna te behalen is. Hierdoor zullen dus veel meer parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden wat ongewenst is.
4.46 In Hoofdpijn 4 wordt beschreven dat het van belang is om goede afspraken te maken tussen gemeente en initiatiefnemer. Dus niet met derden. Onduidelijk is waarom een derde belanghebbende geen onderdeel van die afspraak mag en kan zijn. Of de gemeente dit volgens wetgeving verplicht is, is onbekend. De nota zegt immers wat anders. Maar het is wel 1 van de doelstellingen die de Raad heeft gesteld. Daarmee wordt in strijd gehandeld. Om die reden maak indiener ook bezwaar tegen de nota parkeernormen, die onvoldoende de belangen van derden waarborgt en waar onvoldoende de participatie in is opgenomen zoals gesteld in het doelstellingenakkoord.	Het betreft hier de mogelijkheid zienswijzen in te dienen tegen het bestemmingsplan Grote Bos. Een bezwaar gericht tegen, of opmerkingen op de Nota Parkeernormen is niet mogelijk.
4.47 In artikel 1.1 van de parkeernota wordt terecht de vraag gesteld, 'Hoe voorkomt de gemeente dat ontwikkelingen leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk in de	Zie beantwoording 4.46.

openbare ruimte?'. Indien er heeft deze vraag in de nota echter nergens beantwoord zien worden. De nota is daarom niet volledig.	
4.48 Er mag vanwege de op korte afstand gelegen bushalte een mobiliteitscorrectie worden toegepast. Dit mag, maar is geen vereiste. Om die correctie weloverwogen te kunnen toepassen, mag verwacht worden dat onderzoek gedaan is om een mobiliteitskorting te kunnen toepassen. De toelichting, of dit plan zich leent voor deze korting, is niet toegevoegd.	In de Nota Parkeernormen is opgenomen dat een mobiliteitscorrectie als gevolg van een ligging in de nabijheid van een OV-halte wordt toegepast. Deze mobiliteitscorrectie wordt standaard toegepast, omdat er in de Nota Parkeernormen vanuit wordt gegaan dat een deel van de bewoners het openbaar vervoer zal gaan gebruiken. Dat hoeft niet verder te worden toegelicht. De locatie van de ontwikkeling en de aanwezigheid van een OV-halte zijn namelijk een vast gegeven.
4.49 Indien er maakt bezwaar tegen de keuze in de nota Parkeernormen om overal in het restgebied met dezelfde norm, te weten Gemiddeld, te rekenen.	Zie beantwoording 4.46.
4.50 Er moeten in totaal 292 parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Van aftrek kan geen sprake zijn omdat geen van de drie ontwikkelingen een claim legt ten gevolge van vergunningverlening op de openbare parkeerplaatsen. Verrekening is derhalve niet aan de orde. Omdat dit wel is gebeurd is dit in strijd met de uitgangspunten.	Indien er heeft niet onderbouwd waarom er 292 parkeerplaatsen aangelegd zouden moeten worden. Zie voor de verdere beantwoording van dit onderdeel de beantwoording van 4.38.
4.51 In artikel 5.3 wordt aangegeven dat er contact opgenomen kan worden als men twijfels heeft over de genoemde aantallen. Bij deze. Door het opnemen van dit artikel wordt ruimte gelaten voor overleg en dat geeft aan dat de parkeernormen niet als absoluut gehanteerd hoeven te worden. Dit sluit aan bij de CROW-informatie dat hun cijfers als richtlijnen moeten worden gehanteerd.	Dat is onjuist. In de planregels is geborgd dat aan de geldende parkeernormen moet worden getoetst.
4.52 Laadinfra voor elektrische voertuigen. Volgens de vergunningen voor Strabrecht en Heide moeten een x-aantal parkeerplaatsen voorzien zijn van oplaadpunten. Deze voorzieningen ontbreken op het terrein. Ook moet naar elk van de 159 parkeerplaats ondergrondse infra zijn voorbereid om die	Op dit moment zijn er inderdaad nog geen oplaadpalen op het nieuwe parkeerterrein gerealiseerd. De benodigde ondergrondse infra hiervoor is echter wel aangelegd, zodat eenvoudig op gewenste locaties op het parkeerterrein oplaadpalen geplaatst kunnen worden.

parkeerplaatsen laten van oplaadpalen te kunnen voorzien. Ook die infra ontbreekt.	
4.53 Volstrekt onduidelijk is hoe bij gedeeld parkeerplaatsen de elektrische oplaadpunten worden georganiseerd. Dit volgt ook niet uit de toelichting op het bestemmingplan.	De parkeerplaatsen zijn voor de bezoekers/personeel van Anna, Strabrecht College en bewoners van de nieuwe woningen toegankelijk. Daarmee zijn de oplaadpalen op het parkeerterrein dus ook voor hen toegankelijk. Bezoekers/personeel van Anna, Strabrecht College en bewoners van de nieuwe woningen kunnen hier dus gezamenlijk gebruik van maken.
4.54 Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om hele grote woningen te bouwen. Het totale BVO bedraagt 12400 m2. Er komen 73 woningen. Dit geeft een oppervlak van 173 m2 per woning. Daar vanaf gaat de interne infra, ruwweg 20 % Er resteren dan 73 woningen met een vloeroppervlak van 140 m2. Die vallen onmogelijk in het goedkope of middensegment. Duur, midden, goedkoop staat verder niet gedefinieerd. Om die reden wordt aangenomen dat een appartement met een woonoppervlak van 140 m2 in de categorie duur gaat vallen. Dat resulteert in de aanleg van meer parkeerplaatsen omdat er geen middeldure woningen worden gerealiseerd. $42 \times 1,9$ i.p.v. $42 \times 1,7 = 8,4$ parkeerplaatsen extra. Er worden 8,4 te weinig parkeerplaatsen aangelegd.	In de berekening van reclamant is ons inziens geen rekening gehouden met de nodige stijgpunten, bergingen en installaties waarvoor ruimte wordt gereserveerd. Hierdoor worden de grote vloeroppervlaktes niet gehaald in onderhavig plan. Ons inziens heeft dit daarom geen effect heeft op het totaal aantal parkeerplaatsen.
4.55 In de toelichting op het bestemmingsplan ontbreekt het verslag van het parkeeratelier. Het gespreksverslag en de uitkomst van dit parkeeratelier ontvang indiener dan ook graag.	Met het parkeeratelier wordt in de Nota Parkeernormen bedoeld dat er overleg plaatsvindt over het parkeren tussen de gemeente en de ontwikkelende partij(en). In dit geval heeft de gemeente verschillende overlegmomenten gehad met het Strabrecht en Anna om gezamenlijk met de ontwikkeling van de woningbouw tot een gedegen parkeeroplossing te komen.
4.56 Parkeereisen gebaseerd op duur, middel, goedkoop. Er is geen definitie gevonden van de begrippen duur, middel en goedkoop. Die toelichting komt indiener dus niet tegen in de nota parkeernormen, noch in de toelichting op het bestemmingsplan.	In de Nota Parkeernormen is opgenomen dat voor de doelgroepenindeling binnen de functie wonen (goedkoop, middelduur en duur) de regionale begrippenlijst wonen wordt gehanteerd. Deze begrippenlijst wordt jaarlijks door de MRE (Metropool Regio Eindhoven) vastgesteld.

4.57 Uit de stukken volgt niet dat het gaat om een besloten parkeerterrein. Dat betekent dat eenieder op dit terrein kan parkeren. Hoe is dan gewaarborgd dat het aantal vereiste parkeerplekken beschikbaar is?	Door de locatie van het parkeerterrein in het gebied is de verwachting dat het parkeerterrein alleen door gebruikers/bezoekers van de drie geplande functies zal worden gebruikt. In de omgeving zijn verder alleen woningen gevestigd, die met name een hoge parkeerdruk in het weekend en 's nachts hebben. Eventuele overloop op deze momenten (wat niet te verwachten is) zou geen probleem zijn, omdat er op die momenten voldoende restcapaciteit op het parkeerterrein aanwezig is.
4.58 Al op 28 maart 2023, is er besloten tot de aanleg van één parkeerterrein ten gunste van alle ontwikkelingen op de locatie Grote Bos. De ontwikkelende partij die de vrije sectorwoningen zal gaan ontwikkelen was in mei nog niet bekend. Zonder contract en dus dekking is toch het parkeerterrein al aangelegd. Dat betekent dat de kosten door de gemeente worden gedragen en het volstrekt onduidelijk of deze kosten terugverdiend worden. Ondanks de forse overschrijding van de kosten voor het Strabrecht College blijft de gemeente kiezen voor financiële risico's. Dit getuigt van onbehoorlijk gedrag. In beide gevallen lijkt er op zijn minst sprake te zijn van dubieus handelen.	De kosten voor het parkeerterrein worden betaald uit de grondexploitatie van het project. Deze is door de raad vastgesteld met de jaarrekening van 2022. Met de realisatie van één parkeerterrein waar meerdere functies gebruik van maken ontstaan door dubbelgebruik ruimtelijke, maar ook financiële voordelen. Hetgeen appellant stelt klopt dus niet. Nota bene vanwege de ervaren parkeeroverlast van onder meer reclamant heeft de gemeente er voor gekozen om haar parkeerplaatsen nu al te realiseren. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in termen als dubieus handelen en onbehoorlijk gedrag en vinden deze ook niet passend in dezen.
4.59 Kiss & ride is ten dienste van de maatschappelijke bestemming. Uit de nu voorliggende plankaart blijkt dat er geen kiss & ride volgens de presentatie van de gebiedsvisie zal worden aangelegd. Waar deze wel komt is onduidelijk. Kiss & ride t.b.v. school moet op de bestemming maatschappelijk zijn gelegen. Deze kan alleen bereikbaar zijn via een weg door de woonbestemming. Volgens de nu voorliggende plannen kan de kiss & ride alleen bereikt worden via een weg door de woonbestemming. De woonbestemming sluit het aanleggen van wegen echter uit.	Kiss&Ride zit in de parkeernormering voor het Strabrecht College inbegrepen. Een extra aparte Kiss&Ride strook is dus niet noodzakelijk en zou een extra service zijn. Overigens moet een Kiss&Ride strook niet binnen de bestemming maatschappelijke doeleinden gerealiseerd worden. Hiervoor is de bestemming verkeersdoeleinden benodigd.
4.60 Omdat een bouwhoogte van 14 meter (15,4 na binnenplanse afwijking waarvan de	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 3.14.

afweging in handen van het college ligt) geen enkele aansluiting vindt bij de omgeving, mag op zijn minst verwacht worden dat men daar inhoudelijk op in gaat. Die motivering ontbreekt.	
4.61 Uitvoering in gestapelde bouw vindt geen enkele aansluiting met de omgeving. Er wordt een solitair hiërarchisch woongebouw toegestaan, in een omgeving met alleen vrijstaande woningen op grotere percelen. Ook hiervoor geldt dat het niet lukt om dit woongebouw van een goede stedenbouwkundige onderbouwing te voorzien.	Een belangrijk onderdeel van de kenmerken van de omgeving is de morfologische opbouw van de (bestaande) ruimtelijke context. Hieruit blijkt dat er sprake is van een substantieel verschil op het gebied van de stedenbouwkundige korrelgrootte tussen de bebouwing van het plangebied van de nieuwbouw zelf. Het nieuwe gebouw maakt ruimtelijk gezien primair onderdeel uit van het gebied aan de binnenzijde van Grote Bos en de Dwarsstraat. Dit gebied vormt, wat stedenbouwkundige korrelgrootte betreft, in beginsel al een contrast met de omliggende omgeving. Met het begrip 'korrelgrootte' wordt de grootte van de bebouwingseenheid bedoeld. In dit gebied liggen veel gebouwen met een grotere korrelgrootte, bijvoorbeeld het schoolgebouw Strabrecht College, de gebouwen 'Heuvel' en 'Berk', woonzorgcentra van de Stichting St. Anna Zorggroep. Ook is te zien dat er een nieuw gebouw met een ruime korrelgrootte in het gebied is gerealiseerd. Er is namelijk gekozen voor de bouw van een nieuw woonzorgcentrum in dit gebied aan de Grote Bos, genaamd 'Heide'. De woonomgeving rondom de Grote Bos kent juist een kleinere korrelgrootte, gevormd door veel vrijstaande woningen (Grote Bos en omgeving) en relatief korte rijen met rijwoningen (Dwarsstraat). Er is in beginsel dus sprake van een vrij groot contrast tussen de korrelgrootte van de gebouwen binnen het plangebied en de bebouwing daarbuiten (overzijde Grote Bos). De stedenbouwkundige korrelgrootte van het voormalige Strabrecht College was verreweg het grootste van het grotere plangebied (masterplan). Het nieuwe schoolgebouw heeft wat dat betreft een kleinere korrelgrootte. Ook de korrelgrootte van het nieuwe woongebouw is wat dat betreft beperkt. In principe had het gehele bouwvlak van het oude schoolgebouw ingevuld kunnen worden/ Maar door de splitsing in twee subvolumes blijft de korrel-

	grootte van het gebouw relatief beperkt en sluit daardoor minder contrastrijk aan bij de omgeving. <i>Bouwhoogte</i> In het hierboven genoemde middengebied tussen de straten Grote Bos en de Dwarsstraat staan reeds gebouwen, die ook hoger zijn dan de woningen in de omgeving. Een voorbeeld hiervan is het gebouw genaamd 'Heuvel'. Dit gebouw bestaat grotendeels uit volumes van drie volledige, plat afgedekte bouwlagen. Ook het gebouw 'Berk' heeft onderdelen van 2 bouwlagen met een kap. Behalve het nieuwe schoolgebouw van het Strabrecht College staan de meeste gebouwen in het (plan)gebied grotendeels wat minder 'zichtbaar' in het gebied. Wat dat betreft vormt het nieuw woongebouw, samen met het nieuwe gebouw van het Strabrecht College meer een accent binnen het 'middengebied' dan de overige volumes. Om die reden is het niet onlogisch dat dit gebouw net iets hoger is dan het gebouw genaamd 'Heuvel'. Dit gebouw staat aan een minder doorgaande route en is drie bouwlagen hoog. De hoogte van drie bouwlagen 'plus' van het nieuwe woongebouw is dan ook geheel niet als 'ongepast' te benoemen.
4.62 Artikel 2.1 en artikel 2.3 In artikel 1.53 is peil zo gedefinieerd dat het afhankelijk is gemaakt van de gebouwhoogte bij oplevering. Om de maximale peilhoogte te weten moet je de maximale bouwhoogte aftrekken van de gerealiseerde hoogte. Dat is dan je peil. Op de wijze waarop nu peil is gedefinieerd bouw je dus nooit in strijd met artikel 2.1 en 2.3. Volstrekt onduidelijk is nu voor de omgeving hoe hoog het te realiseren gebouw mag worden.	De definitie peil is aangepast. peil: • voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang; • voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld, op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan. • indien in of op het water wordt gebouwd: de hoogte van het terrein ter plaatse van het meest nabij gelegen punt waar het water grenst aan het vaste land.
4.63 Artikel 1.65 'Indien deze regeling wordt gewijzigd of herzien of wordt vervangen door gemeentelijk parkeerbeleid, is deze wijziging danwel	Het betreffende artikel betreft een definitiebepaling van 'voldoende parkeergelegenheid' waarbij een koppeling is gemaakt met het gemeentelijk beleid. Bij de toelichting van het bestemmingsplan zit een

herziening van toepassing'. Door deze regel toe te voegen ontstaat er rechtsonzekerheid. In de omgevingsvergunningen voor gebouw Heide en Strabrecht College is geen instandhoudingsverplichting opgenomen voor de aan te leggen parkeerplaatsen. Aangezien de parkeerplaatsen van Strabrecht conform vergunning zich uitstrekken over dit nieuwe bestemmingsplan, kan de situatie ontstaan dat die parkeerplaatsen verdwijnen. Dat kan overlast voor de omgeving opleveren. Door deze regel toe te voegen kan een verslechtering van de leefomgeving optreden. Deze toevoeging moet eruit.	onderbouwing van de parkeercapaciteit (4.12). Deze onderbouwing toont aan dat er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan, waarmee het bestemmingsplan (wat 73 appartementen mogelijk maakt) uitvoerbaar is. Mocht er in de toekomst een hogere parkeernorm worden vastgesteld in het gemeentelijk beleid, dan zal aan die nieuwe parkeernorm moeten worden getoetst.
4.64 Artikel 3.1 onder b. Dit is wel een heel algemeen begrip. Aangezien het specifiek staat opgenomen, ontstaat het vermoeden dat daarvoor al plannen zijn. Wat hiermee mogelijk gemaakt wordt is huisvesting voor alle mensen met een zorgbehoefte. Dat is een heel breed begrip en biedt te veel rechtsonzekerheid voor de omgeving. Er is gekozen voor wonen en niet voor zorg. Derhalve moet deze toevoeging uit het bestemmingsplan.	Er zijn geen plannen voor het toestaan van zorgwoningen. Het uitsluiten van verzorging aan huis betreft ook tijdelijke thuiszorg wat niet per definitie enkel voorkomt bij zeer zorgbehoevende personen. Door middel van 24-uurs begeleiding uit te sluiten wordt voorkomen dat er sprake is van zorgwoningen.
4.65 Artikel 3.2.1a Aantal woningen moet naar beneden. De aantallen zijn veel te fors voor deze omgeving. Instandhoudingstermijn is niet gedefinieerd. Waarom is dit opgenomen in het bestemmingsplan?	De hoeveelheid woningen is op alle aspecten getoetst en wordt haalbaar geacht. De instandhoudingstermijn is gedefinieerd in artikel 1.38. Dit is opgenomen om te kunnen voldoen aan de doelgroepenverordening.
4.66 Artikel 3.2.1d De bouwhoogte mag nog met 1,1 meter worden opgehoogd. Hiermee kunnen afscheidingen voor dakterrassen worden mogelijk gemaakt. Zowel het lage dak als het hoge dak mag als dakterras worden gebruikt. Met daarbij de bouwwerken geen gebouw zijnde kan een daktuin mogelijk gemaakt worden. Dat moet worden uitgesloten. Dakterrassen moeten worden uitgesloten i.v.m. privacy. Deze uitsluiting moet expliciet worden opgenomen omdat de verwachting is	Dakterrassen zijn niet noodzakelijk en zullen zodoende naast dakopbouwen eveneens uitgesloten worden in artikel 3.2.1 sub e.

dat vooral bij de grote appartementen er de wens zal liggen om een buitenruimte toe te voegen. Als u aan de buurt presenteert dat er een terugliggende bouwlaag komt omdat anders de impact voor de omgeving te groot is, zult u ook het gebruik van het dak als dakterras expliciet moeten uitsluiten. Wanneer dit opgenomen wordt als regel kan daar later duidelijk op worden gehandhaafd.	
4.67 Artikel 3.2.1e Een dakopbouwverbod opnemen is zinloos als voorgeschreven wordt dat er alleen platte daken mogen komen.	Een dakopbouw kan ook voorzien zijn van een plat dak. Enkel het voorschrijven van een plat dak sluit een dakopbouw niet uit, zodoende is dit specifiek uitgesloten.
4.68 Artikel 3.2.2a Pergola staat niet gedefinieerd. Deze kan dus ook op het gebouw worden geplaatst.	Een pergola is niet vergelijkbaar met de bouwdelen die in artikel 5.1 worden genoemd. Dit betreft dus geen ondergeschikt bouwdeel.
4.69 Artikel 3.2.2c Op de inloopavond en in verslag van de omgevingsdialoog is een open gebied gepresenteerd en daar werd veel waarde aan gehangen. Waarom is er dan een regel voor erfafscheidingen opgenomen?	De regel voor erfafscheidingen is overeenkomstig met het Besluit omgevingsrecht.
4.70 Artikel 3.2.2d Dit artikel maakt mogelijk dat de oppervlakten genoemd onder e en f 3,5 meter mogen zijn. Onduidelijk is waarom deze bouwwerken zo hoog mogen zijn en wat daarmee wordt beoogd. Onduidelijk is ook waarom deze specifieke hoogte van 3.5 meter voorgeschreven wordt.	Het betreft standaard regels voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Gedacht kan worden aan kunstwerken of iets dergelijks welke niet bij definitie uitgesloten zijn.
4.71 Artikel 3.2.2e Is dit 50 m2 per overkapping? Er staat namelijk niet dat het totale oppervlak van de overkappingen 50 m2 mag bedragen.	Het betreft totaal niet meer dan 50 m². Dus niet per overkapping 50 m² maar in zijn totaliteit.
4.72 Artikel 3.2.2f Wat valt hieronder? En geldt dit oppervlak van 25 m2 per overig bouwwerk?	Zie reactie op 4.70. Het betreft totaal niet meer dan 25 m². Dus niet per bouwwerk 50 m² maar in zijn totaliteit.
4.73	

Artikel 3.5.2 Dit artikel is volledig onleesbaar. Compleet onduidelijk is wat er wordt bedoeld.	In dit artikel wordt omschreven dat de gronden met de bestemming 'Wonen' alleen gebruikt mogen worden als de afvoer van regenwater wordt gecompenseerd conform de eisen van het waterschap. Er moet tenminste 60 mm waterberging per m² verhard oppervlak worden gerealiseerd.
4.74 Artikel 3.6.2 onder b In het vigerende bestemmingsplan is dezelfde vergunningplicht opgenomen. Waarom is dan dit artikel toegevoegd?	Er kan hypothetisch sprake zijn van een omgevingsvergunning waarbij afgeweken wordt van een bestemmingsplan. Als dit artikel niet toegevoegd wordt, zou bij vaststelling die eventueel verleende omgevingsvergunning niet meer geldig zijn.
4.75 Artikel 3.6.3 Stedenbouwkundig verantwoord is een relatief begrip. Hoe wordt dit gezien in relatie tot het aanlegwerkzaamheden?	Mocht een aanvraag omgevingsvergunning ingediend worden voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, dient dit getoetst te worden door het college. Het college zal de aanvraag door een stedenbouwkundig laten toetsen.
4.76 Artikel 5.1 Dit maakt dus een bouwhoogte mogelijk van 16 meter zolang het maar als ondergeschikt deel kan worden gedefinieerd. Bijvoorbeeld door hoge gevellijsten of gevelversieringen of daarmee gelijk te stellen onderdelen. 14 meter is al ontoelaatbaar, laats staan 16 meter. Dit artikel maakt tevens mogelijk dat 2 meter dicht op de bestaande bebouwing wordt gebouwd. Het artikel maakt niet duidelijk dat balkons hier ook onder vallen. Mocht dit bedoeld zijn met 'daarmee gelijk te stellen bouwdelen' dan moet vanuit het oogpunt van privacy worden uitgesloten dat balkons 2 meter kunnen uitsteken.	De overschrijding van goot- en/of bouwhoogten, bouw-, c.q. bestemmingsplangrenzen zal worden beperkt tot maximaal 1 meter.
4.77 Artikel 6.2.1b In lid a wordt het aantal parkeerplaatsen geregeld wat bij een ontwikkeling moet worden aangelegd. In de nota zijn diverse aftrekmogelijkheden opgenomen. Dit artikel maakt mogelijk om nog minder parkeerplaats aan te hoeven leggen. Waarom wordt deze aanvulling opgenomen? Volstrekt onduidelijk is waarom de regels uit de parkeernota onvoldoende zijn en de daarop aanvullende	Het betreft hier een algemeen regel over parkeergelegenheid. Deze regel is overgenomen uit het 'Parapluplan Parkeren Geldrop-Mierlo' en is zodoende al vastgesteld binnen de gemeente Geldrop-Mierlo.

regels in het bestemmingsplan moet worden opgenomen.	
4.78 Artikel 6.2.2 In dit artikel is opgenomen dat een instandhoudingsplicht kan worden opgenomen in de omgevingsvergunning. Dat kan toch altijd? 'Kunnen' in dit artikel moet vervangen worden door 'moeten' om de rechtszekerheid voor de omgeving te waarborgen. Door de definitie in de begripsbepalingen wordt getornd aan de rechtszekerheid. Die rechtszekerheid wordt weggenomen door de instandhoudingsverplichting verplicht op te laten nemen in de vooraarden bij de omgevingsvergunning.	Artikel 6.2.2 wordt gewijzigd in: de parkeergelegenheid die op grond van artikel 6.2.1 moet worden gerealiseerd, moet in stand worden gehouden. De standaard borging al in artikel 6.2.1 is geregeld.
4.79 Artikel 6.2.3 Zegt niets over de verplichting tot de daadwerkelijke aanleg van de parkeerplaatsen. Het is alleen strijdig als er niet genoeg ruimte is. Wat is het verschil tussen parkeren en stallen van auto's? Stallen van auto's is niet gedefinieerd. Wanneer je niet in- of uitstapt, of spullen laadt of lost bent én je auto staat stil, dan parkeer je. Wat is dan stallen en waarom wordt dit onderscheid gemaakt?	Er is geen verschil tussen het stallen of parkeren van auto's. Beide termen worden nog wel eens door elkaar gebruikt. Om verwarring te voorkomen wordt het woord "stallen" in artikel 6.2.3 weggelaten.
4.80 Artikel 7.1a In het plan zijn geen oppervlakte en inhoudsmaten afstandseisen en percentages genoemd. Daarmee is het een oneigenlijk artikel.	Dit betreft een standaard artikel waar naast oppervlakte, inhoudsmaten, afstandseisen en percentages ook goothoogten en bouwhoogten worden genoemd. In het bestemmingsplan worden goothoogten en bouwhoogten genoemd, daar heeft dit artikel zodoende betrekking op.
4.81 Artikel 7.1b Er mag toegestaan worden om de grens van het bouwvlak te overschrijden met 2.5 meter indien dit nodig is i.v.m. de uitmeting van het terrein. Wat wordt hiermee bedoeld en hoe heeft dit betrekking op het nu voorliggende bouwvlak? Verder behoeft dit lid de toevoeging dat geen medewerking wordt verleend aan deze overschrijding als er conflict kan ontstaan met	Dit betreft een standaard artikel. De afwijking is bedoeld om in bijzondere situaties maatwerk te kunnen bieden bij bouwplannen. Niemand kan een recht claimen op het moeten verlenen van die 2,5 meter afwijking van het bestemmingsplan. Het verlenen van die afwijking is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders, maar geen plicht. Die wordt ook niet zomaar en te pas en onpas verleend. Een eventuele aanvraag zal getoetst

bestaand groen. Opgenomen moet worden dat groen niet ten koste mag gaan van deze overschrijding. Als er aan de noordzijde 2,5 meter noordelijker gegaan wordt kan een conflict ontstaan. Onder doelmatig gebruik wordt toch niet verstaan het plaatsen van balkons?	worden aan de relevante ruimtelijke en milieukundige aspecten.
4.82 Artikel 7.1c Indiener gaat niet akkoord met dit artikel. Het is absoluut onwenselijk dat er kunstwerken of masten kunnen komen van 40 meter hoog. Dit moet worden aangepast.	Echter artikel 7.1 sub c wordt niet nodig geacht om deze specifiek op te nemen in de planregels en wordt zodoende geschrapt.
4.83 Artikel 7.2b Om dit artikel te kunnen handhaven zullen er regels moeten worden opgesteld. Het gebied is welstandsvrij. Zodat aan die regels getoetst kan worden of de omgevingsvergunning geweigerd moet worden.	Er is een beeldkwaliteitsplan opgesteld welke is toegevoegd als bijlage 16 van de toelichting.
4.84 Artikel 7.2c De omgevingsvergunning regelt geen stedenbouwkundige verantwoording.	In de omgevingsvergunning kunnen voorschriften opgenomen worden welke voortkomen uit de stedenbouwkundige toetsing.
4.85 Artikel 10 Volstrekt onduidelijk is waarom laden en lossen onder de overige regels is geplaatst. Ook is onduidelijk waarom er regels voor laden en lossen worden opgenomen bij de bestemming wonen. Wel doel dient dit? Indien er geen doelstelling achter zit kan dit artikel eruit. Indien dit gehandhaafd blijft moet aan artikel 3 ook laden en lossen worden toegevoegd. Anders is het in strijd met de bestemmingsomschrijving.	Artikel 10.1 is niet relevant voor het beoogde gebruik binnen dit bestemmingsplan, zodoende wordt dit artikel uit de planregels geschrapt.
4.86 Wanneer dit bestemmingsplan wordt vastgesteld kan de omgevingsvergunning van het Strabrecht College niet meer worden nageleefd. Volgens de omgevingsvergunning heeft het Strabrecht College haar diensten voor laden en lossen georganiseerd aan de zuidkant van hun gebouw. De weg daar naartoe verloopt via een uitweg aan de Oostzijde van het perceel Grote Bos. Van deze	Dit is onjuist. Door de woorden 'met daaraan ondergeschikt' wordt geen functionele relatie gelegd tussen de daarvoor onder a, b en c genoemde doeleinden. Het is dus niet zo dat verkeersvoorzieningen alleen ten dienste mogen staan aan de functie 'wonen'.

weg kan het Strabrecht straks geen gebruik maken omdat dat in strijd is met het bestemmingsplan 'Grote Bos, Geldrop' waarbij alleen ondergeschikte verkeersvoorzieningen t.b.v. wonen mogen worden aangelegd.	
Conclusie: <i>De zienswijze is deels gegrond. Voor de wijzigingen naar aanleiding van deze zienswijze wordt verwezen naar de opsomming op pagina 1.</i>	

Indiener 5 - Zaaknummer 1764301	
5.1 Uit de toelichting blijkt niet dat het wettelijk vooroverleg met de voorlooverlegpartners zoals provincie en waterschap heeft plaatsgevonden. Dit moet gedaan worden voordat een ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Er staat in paragraaf 6.2.1 van de toelichting dat het voorontwerp bestemmingsplan WORDT toegezonden aan de overlegpartners. Nergens is te lezen, welke overlegpartners betrokken zijn, of zij een reactie op het plan hebben gegeven en zo ja wat deze reactie in hield. Dat betekent dat het bestemmingsplan in strijd met artikel 3.1.1. lid 1, Bro tot stand is gekomen.	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 4.4.
5.2 Tussen het ontwerp bestemmingsplan en de op 17 mei 2022 gepresenteerde gebiedsvisie zit dusdanig veel verschil, dat men niet kan stellen dat de informatieavond van mei 2022 'de omgevingsdialoog' voor dit ontwerp bestemmingplan is geweest.	Verwezen wordt naar onze reactie op punten 1.2 en 1.3
5.3 Indiener vindt het onvoorstelbaar dat het aanleggen van een parkeergarage onder de woongebouwen niet is meegenomen in het plan. De toelichting van het plan gaat expliciet uit van zorgvuldig ruimtegebruik. Waarom gaat men wel de hoogte in, maar niet de diepte? Indiener kan niet anders concluderen dan dat dit vanuit financieel oogpunt gekozen is.	Er is gekozen voor een parkeeroplossing waarbij de nabijgelegen school en de zorgvoorziening eveneens gebruik maken van een gezamenlijke parkeervoorziening. Een gezamenlijke parkeervoorziening leidt tot een lagere parkeerdruk en daarmee tot een zorgvuldiger ruimtegebruik en tevens voor lagere kosten.
5.4 De mobiliteitscorrectie van 10% wordt ingezet aangezien de woningen binnen 400-750 meter loopafstand van een HOV halte is	Het gaat hierbij ook om een theoretische benadering. Het blijft altijd de vraag in hoeverre nieuwe bewoners gebruik gaan maken van het OV. In

gelegen. Wanneer indiener in Google Maps een meting uitvoert is de loopafstand van de dichtstbijzijnde woning inderdaad zo'n 650 meter, die van de verst gelegen woning zou zo'n 750 meter bedragen. Het klopt dus in theorie. Of de aanwezigheid van een bushalte op deze afstanden, ook daadwerkelijk een reductie van 10% van de parkeerbehoefte veroorzaakt, valt te betwijfelen.	de vastgestelde Nota Parkeernormen wordt daar vanuit gegaan, dus wordt deze reductie van 10% meegenomen in de parkeerberekening.
5.5 Een parkeerdrukmeting ontbreekt bij het ontwerp bestemmingsplan.	Dat klopt. Inmiddels is deze wel beschikbaar. In september/oktober uitgevoerd door adviesbureau Buiten-Ruimte. Deze wordt meegezonden met de zienswijzennota en toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.
5.6 In de berekening voor de parkeerbehoefte van de woningen worden de bestaande parkeerplaatsen in openbare ruimte toegerekend aan de nieuwe woningen. Dit uitgangspunt bevreemd indiener ten zeerste. Volgens de door de raad vastgestelde parkeerbeleid is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein gebeurt. Daarvoor is ook nog ruimte, namelijk onder het gebouw. Bovendien zijn de bestaande parkeerplaatsen gedurende werkdagen bijna volledig bezet door gebruikers van het Strabrecht college. Hoe kunnen deze parkeerplaatsen dan in de toekomst opeens beschikbaar zijn voor de bewoners of hun bezoekers?	Zie beantwoording 4.38 en 4.45.
5.7 Een parkeerbalans ontbreekt bij het ontwerp bestemmingsplan.	In de plantoelichting is inzichtelijk gemaakt op welke manier in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien. Voor onaanvaardbare parkeeroverlast hoeft niet te worden gevreesd.
5.8 Gesteld wordt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen zonder gevolgen kan worden afgewikkeld over de Grote Bos. In theorie zal dit best kloppen. De praktijk is vooral op de piekmomenten (ochtend en middag van de werkdag) wel anders. Daar komen met dit ontwerp bestemmingsplan nog eens 73 woningen bij. Het ontwerp bestemmingsplan bevat geen integrale	In het bestemmingsplan is opgenomen dat de verkeersgeneratie als gevolg van de woningbouwontwikkeling 361 mvt/etm betreft. Deze extra verkeersintensiteit kan de bestaande verkeersstructuur nog goed verwerken. Voorgesteld wordt om de leerlingen die via de Dwarsstraat komen fietsen daar al het terrein van de school op te laten gaan. Dit is een optie die nader onderzocht en met het Strabrecht College besproken kan worden,

gebiedsvisie, waardoor mogelijke verbetering aan bijvoorbeeld de Dwarsstraat niet worden meegenomen. Denk hierbij aan: laat de scholieren die via de Dwarsstraat de school naderen zo snel mogelijk het terrein van de school op gaan.	maar niet noodzakelijk is voor de aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan.
5.9 Het plan geeft geen duidelijkheid over het fiets-parkeren, en over laden en lossen. Dit geldt voor de 3 functies. Denk hierbij vooral aan de pakketbezorging.	In het bestemmingsplan is opgenomen dat voor woningen kleiner dan 75m2 minimaal 2 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Voor woningen tussen de 75 en 125 m2 zijn dit 3 fietsparkeerplaatsen en voor woningen groter dan 125 m2 moeten 4 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Deze fietsparkeerplaatsen zullen op eigen terrein in een fietsenberging gerealiseerd worden. Pakketbezorging bij de woningbouw zal met name vanaf het parkeerterrein bij de hoofdentree van het gebouw plaatsvinden. Het laden en lossen bij het Strabrecht en Anna zal ook vanaf het parkeerterrein plaatsvinden.
5.10 Het centrale parkeerterrein, bedoeld voor zowel de maatschappelijke functie (zorgcentrum en school) als voor de nieuwe woningen, is deels gelegen in de maatschappelijke bestemming en deels gelegen in de woonbestemming. Dit betekent dat dubbelgebruik planologisch niet zonder meer is toegestaan. De parkeerplaatsen in de Maatschappelijke bestemming mogen uitsluitend ten behoeve van de maatschappelijke bestemming gebruikt worden en niet voor wonen.	Door de woorden 'met daaraan ondergeschikt' wordt geen functionele relatie gelegd met de andere doeleinden. Het is dus niet zo dat verkeersvoorzieningen alleen ten dienste mogen staan aan de functie 'maatschappelijk'.
5.11 Voorafgaand aan het ter inzage leggen van een ontwerp bestemmingsplan is voor 73 woningen wordt al wel een parkeerterrein aangelegd voor deze woningen. Voor de aanleg van dit parkeerterrein was een aanlegvergunning nodig, deze is niet verleend.	Het parkeerterrein ligt gedeeltelijk in het vigerende bestemmingsplan 'Inbreidingslocaties'. Hierin is aangegeven dat er op de locatie archeologie waarde 2 en 3 gelden. De archeologische waarden worden gebruikt om de archeologische potentie van gebieden vast te stellen en te bepalen of er aanlegvergunningen nodig zijn voor bouw- en grondwerkzaamheden. Recent archeologisch onderzoek heeft echter aangetoond dat het specifieke gebied in kwestie geen significante archeologische waarden meer bevat. Dit onderzoek is uitgevoerd door erkende

	archeologen en heeft geleid tot de conclusie dat er geen aanwezige archeologische resten zijn die behoudenswaardig zijn en die bescherming behoeven volgens de geldende voorschriften. Hieruit volgt dat het gebied in kwestie niet langer onder de beperkingen valt die voorheen werden opgelegd op basis van de archeologische waardenkaart. Als gevolg hiervan is er geen aanlegvergunning vereist voor het parkeerterrein, aangezien er geen archeologische belemmeringen meer zijn die een dergelijke vergunning rechtvaardigen.
5.12 Gemeten op ruimtelijke plannen lijkt het bouwvlak zo'n 29 meter diep te zijn. Dit is totaal niet in lijn met de gebruikelijk diepte van een appartementencomplex. Dit maakt dan ook dat de 'korrelgrootte' van het gebouw forser kan worden dan bijvoorbeeld de 'armen' van het Strabrecht college. Het ontwerp bestemmingsplan geeft geen duidelijkheid over de uiteindelijke bouwmassa. Het opgenomen bouwvlak maakt een te massaal bouwvolume mogelijk, dit is geen passende korrelgrootte.	Het bouwvlak is op sommige plekken inderdaad ongeveer 29 meter diep. Dit is geen ongebruikelijke diepte voor een appartementencomplex. Sterker nog: dit bouwvlak is letterlijk gebaseerd op een bestaande referentie. Wellicht gaat de indiener uit van een complex met van de ene naar de andere zijde lopende 'doorzon'-appartementen. Dan is 29 meter inderdaad te diep. Het uitgangskoncept voor dit complex zijn echter gebouwen met een middencorridor. Dit betekent dat de ontsluiting van de appartementen vanuit binnen plaatsvindt met een doorlopende gang. Aan beide zijden van deze ontsluiting liggen appartementen. Uitgaand van een midden-corridor van enkele meters breed en mogelijke de buitenruimtes komt men, uitgaande van twee appartementen aan weerszijden van de corridor, wel degelijk uit op een diepte tussen de 25 en 30 meter. Een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke opbouw van de omgeving is de morfologische opbouw van de (bestaande) context. Hieruit blijkt dat er sprake is van een substantieel verschil op het gebied van de stedenbouwkundige korrelgrootte tussen de bebouwing van het plangebied van de nieuwbouw zelf. Het nieuwe gebouw maakt ruimtelijk gezien primair onderdeel uit van het gebied aan de binnenzijde van Grote Bos en de Dwarsstraat. Dit binnengebied vormt, wat stedenbouwkundige korrelgrootte betreft, in beginsel al een contrast met de omliggende omgeving. Met het begrip 'korrelgrootte' wordt de grootte van de bebouwingseenheid bedoeld. In dit gebied liggen veel gebouwen met een grotere korrelgrootte, bijvoorbeeld het schoolgebouw Strabrecht College,

	de gebouwen 'Heuvel' en 'Berk', woonzorgcentra van de Stichting St. Anna Zorggroep. Ook is te zien dat er een nieuw gebouw met een ruime korrelgrootte in het gebied is gerealiseerd. Er is namelijk gekozen voor de bouw van een nieuw woonzorgcentrum in dit gebied aan de Grote Bos, genaamd 'Heide'. De woonomgeving rondom de Grote Bos kent juist een kleinere korrelgrootte, gevormd door veel vrijstaande woningen (Grote Bos en omgeving) en relatief korte rijen met rijwoningen (Dwarsstraat). Er is in beginsel dus sprake van een vrij groot contrast tussen de korrelgrootte van de gebouwen binnen het plangebied en de bebouwing daarbuiten (overzijde van Grote Bos). De stedenbouwkundige korrelgrootte van het voormalige Strabrecht College was verreweg de grootste van het grotere plangebied. Het nieuwe schoolgebouw heeft wat dat betreft een relatief kleinere korrelgrootte. Ook de korrelgrootte van het nieuwe woongebouw is wat dat betreft beperkt. In principe had het gehele bouwvlak van het oude schoolgebouw ingevuld kunnen worden. Naast het hierboven beschreven kenmerk dat veel gebouwen in het middengebied een relatief grote korrelgrootte hebben, is het ook een gegeven dat veel van deze grotere korrelgroottes van de bestaande bebouwing worden genuanceerd. Dit gebeurt door het 'opknippen/ opdelen' van de hoofdvolumes, waardoor de grotere korrelgrootte bestaat uit een compilatie van minder grote korrels. Dit is ook de insteek voor het nieuwe gebouwcomplex. Door de splitsing in twee subvolumes blijft de korrelgrootte van het gebouw relatief beperkt en sluit daardoor minder contrastrijk aan op de omgeving.
5.13 De oppervlakte van het bouwvlak meet zo'n 3445m² met een diepte van zo'n 30 meter. Volgens de waterparagraaf in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt er echter zo'n 2350m² dakoppervlak aangelegd. Dit sluit niet aan bij de maximale mogelijkheden van het ontwerp bestemmingsplan, de waterparagraaf is dus onjuist.	Niet het gehele bouwvlak zal worden bebouwd. Er wordt 2.350 m² aan dakoppervlak gerealiseerd. Het bouwvlak is ruimer aangehouden zodat binnen dit bouwvlak nog geschoven kan worden met de bebouwing. Mocht er een grotere oppervlakte aan verharding worden gerealiseerd moet voldaan worden aan artikel 3.5.2 zodat voldoende waterberging is geborgd. Binnen het plangebied is ruimte voor een

	grotere waterberging. Eventueel kan ook altijd nog aan andere mogelijkheden voor waterberging worden gedacht, zoals het toepassen van een groen dak. In de toelichting zal worden verwerkt wat de waterberging zal moeten zijn als het volledige bouwvlak zal worden bebouwd.
5.14 In het beeldkwaliteitplan en in de toelichting van het bestemmingsplan wordt de suggestie gewekt dat er straks twee losse volumes gerealiseerd zullen worden. Er is echter sprake van 1 bouwvlak waardoor er dus 1 volume opgericht kan worden. Om aan te sluiten bij het beeldkwaliteitplan is het noodzakelijk dat het bouwvlak wordt aangepast naar twee losse bouwvlakken.	De primaire insteek is het realiseren van twee losse volumes. Dit is inderdaad ook het uitgangspunt van het beeldkwaliteitplan. Achter deze keuzes zitten verschillende argumenten. Ten eerste verkleint de opbouw in twee volumes de stedenbouwkundige korrelgrootte waardoor deze op een subtielere wijze aansluit bij de omliggende bebouwing. Ondanks het feit dat een grotere korrelgrootte juist heel bepalend en passend is voor het gebied aan de binnenzijde van de straten Grote Bos en Dwarsstraat en de korrelgrootte van de oorspronkelijke school erg groot was, is het ook een feit dat veel van de grotere korrelgroottes van de bestaande bebouwing worden genuanceerd. Dit gebeurt door het 'opknippen/ opdelen' van de hoofdvolumes, waardoor de grotere korrelgrootte bestaat uit een compilatie van minder grote korrels. Dit is ook de insteek voor het nieuwe gebouwcomplex. Daarnaast is het ook vanuit de verschillende programmatische, doelgroepgerichte invulling van de volumes (enerzijds sociale huur en anderzijds vrije sector koop) logisch om de twee subvolumes gescheiden te houden.
5.15 Het gehele plangebied heeft de woonbestemming gekregen. Dit geeft geen garantie op de gesuggereerde groene binnentuin. Op de afbeeldingen in het bestemmingsplan is er groen, een wadi en bomen te zien. De woonbestemming kan deze invulling echter niet afdwingen. Indien er acht het noodzakelijk om een deel van het terrein een groen bestemming te geven zodat de gesuggereerde binnentuin ook daadwerkelijk gerealiseerd moet worden.	De bestemming Wonen kan de invulling als Groen inderdaad niet afdwingen. Maar de bestemming Groen zelfs ook niet. De angst dat de bestemming Wonen zal worden volgebouwd is niet terecht, aangezien men zich sowieso aan het beperkte bouwvlak moet houden. Daarnaast zijn er allerlei aanvullende eisen op het gebied van groenpercentage, ruimte voor waterberging en klimaat-adaptatie, die er voor zorgen dat dit gebied zeker groen en duurzaam zal worden ingericht. Om tegemoet zal in de 'oksel' van het gebouw de enkelbestemming groen worden toegevoegd.
5.16	

In het beeldkwaliteitsplan (bijlage 16 bij de toelichting) staat onderstaande tekst over bijgebouwen: • Alle bijgebouwen maken in beginsel integraal onderdeel uit van het stedenbouwkundige en architectonische geheel (opgenomen in de 2 hoofdvolumes) . • Eventuele bij de appartementen behorende (en toch ‘buiten liggende’) bijgebouwen dienen hier zoveel mogelijk aan te worden gekoppeld en/of geclusterd. Deze wens uit het beeldkwaliteitsplan moet verankerd worden in de regels van het bestemmingsplan.	Het beeldkwaliteitsplan is een inspiratiekader. Er hoeven dus geen bijgebouwenregels zoals bij bijvoorbeeld grondgebonden woningen toegevoegd te worden.
5.17 Uit het beeldkwaliteitsplan blijkt dat alle bebouwing in de omgeving bestaat uit 1 laag met kap, 2 lagen of tweelagen met kap. Het enige bouwvolume in de omgeving dat uit drie bouwlagen bestaat, gebouw ‘Heuvel’ is niet te zien vanaf de weg. Kennelijk heeft men recent nog (bij de nieuwbouw van het Strabrecht) gemeend dat 2 bouwlagen passend is, heeft men bij het gebouw Heide 3 lagen passend gevonden. Dit ligt overigens veel verder af van bestaande woningen dan het geplande appartementen complex. Indiener kan dan ook in het geheel niet volgen dat nu voor deze locatie 4 bouwlagen passend zou zijn in de omgeving.	Het nieuwe gebouw heeft een opzet van 3 lagen ‘plus’. Het gebouw bestaat namelijk uit drie volledige bouwlagen met een zogenaamde setback. Dit betekent dat de 4^e laag niet de volledige diepte beslaat, maar substantieel naar achteren gelegen is. Vandaar de naam setback. Dit is altijd het uitgangspunt geweest en dit ligt ook als harde randvoorwaarde vast (o.a. in het beeldkwaliteitsplan dat onderdeel is van het bestemmingsplan). Een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke opbouw van de omgeving is de morfologische opbouw van de (bestaande) context. Hieruit blijkt dat er sprake is van een substantieel verschil op het gebied van de ‘stedenbouwkundige korrelgrootte’ tussen de bebouwing van het plangebied van de nieuwbouw zelf. Het nieuwe gebouw maakt ruimtelijk gezien primair onderdeel uit van het gebied aan de binnenzijde van Grote Bos en de Dwarsstraat. Dit gebied vormt, wat stedenbouwkundige korrelgrootte betreft, in beginsel al een contrast met de omliggende omgeving. Met het begrip ‘korrelgrootte’ wordt de grootte van de bebouwingseenheid bedoeld. In dit gebied liggen veel gebouwen met een grotere korrelgrootte, bijvoorbeeld het schoolgebouw Strabrecht College, de gebouwen ‘Heuvel’ en ‘Berk’, woonzorgcentra van de Stichting St. Anna Zorggroep. <i>Bouwhoogte</i> Het gebouw ‘Heuvel’ bestaat grotendeels uit volumes van drie volledige, plat afgedekte bouwlagen. Ook het gebouw ‘Berk’ heeft onderdelen van 2 bouwlagen met een kap.

	Behalve het nieuwe gebouw van het Strabrecht College staan de meeste gebouwen in het (plan)gebied grotendeels inderdaad wat minder zichtbaar in het gebied. Wat dat betreft vormt het nieuw woongebouw, samen met het nieuwe gebouw van het Strabrecht College meer een accent binnen het gebied dan de overige volumes. Het is begrijpelijk dat het vanuit de omwonenden logischer lijkt om juist de verder weg gelegen gebouwen hoger/ het hoogste te maken. Dit is echter een eenzijdige benadering. Vanuit een objectiever ruimtelijk perspectief is het, gezien de accentvormige positie op de hoek van Grote Bos juist niet onlogisch dat dit gebouw net even iets hoger is. De hoogte van drie bouwlagen 'plus' van het nieuwe woongebouw op de hoek van het masterplan (en de hoek van de straat Grote Bos) is vanuit deze benadering dan ook volledig passend. Rekening houdend met de ruimtelijke context (en dus ook de omliggende woonhuizen) is er bewust voor gekozen om de setback naar binnen te schuiven, waardoor de lagere dakvlakken aan de noordelijke en oostelijke zijde van het complex komen te liggen. Hierdoor wordt het gebouw vanaf de zijde van de straat Grote Bos visueel gezien als lager ervaren. Het nieuwe gebouwcomplex staat daarnaast op minimaal 50 meter van de hoofdvolumes van de woningen aan de Sleedoorn en minimaal 40 meter van woningen aan Grote Bos, waardoor de aangrenzende, visuele bouwhoogte van 3 bouwlagen niet of nauwelijks hinderlijk effect heeft
5.18 In artikel 7 van de regels is de mogelijkheid opgenomen om 10% van de maatvoering af te wijken. Dat betekent dat het college van B&W een bouwhoogte van 15,4 meter (in plaats van 14 meter) en 12,1 meter (in plaats van 11 meter) kan toestaan. De noodzaak tot het opnemen van deze zogenaamde 10% regel ontbreekt.	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 3.14.
5.19 In de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan wordt niet ingegaan op de woondeal 2023. Hierin is afgesproken dat er minimaal 30% sociale huur en minimaal 2/3	De Woondeal is ondertekend in maart 2023 en geldt voor alle nieuwe plannen vanaf dat moment. De planvorming rondom deze locatie was toen al in volle ontwikkeling. Desondanks is er getracht zoveel

betaalbare woningen ontwikkeld moeten worden. Voor betaalbare koop geldt een prijs tot 355.000 euro. Voor onderhavige plan is het programma als volgt: 4 dure koopappartementen, 42 middeldure koopappartementen en 27 sociale huurappartementen. Het is niet aangetoond dat het plan voldoet aan de woondeal.	mogelijk betaalbare woningen te realiseren. Zo zijn er ruim 30 % sociale huurwoningen in het plan opgenomen en een deel betaalbare woningen in het middeldure koopsegment. In Geldrop-Mierlo streven we ernaar om in de totale woningvoorraad te komen tot de percentages uit de woondeal en niet per se per ontwikkeling. Afgezet tegen de totale programmering draagt dit plan positief bij aan de opgave om uiteindelijk gemiddeld 30% sociaal en 36% betaalbaar te realiseren in de nieuw te ontwikkelen woningbouwplannen.
5.20 In de interim omgevingsverordening provincie Noord Brabant staat het volgende artikel over het Natuur Netwerk Brabant. Dit NNB ligt aan de overzijde van de Grote Bos op zo'n 20 meter afstand. In de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan is onvoldoende aangetoond dat de ontwikkeling geen aantasting geeft van de ecologische waarden en kenmerken.	Er is een nieuwe quick scan natuur uitgevoerd. In de toelichting is de toetsing met betrekking tot het Natuur Netwerk Brabant overgenomen uit de quick scan. Hierin wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van aantasting van de ecologische waarden en kenmerken.
5.21 De QuickScan Flora en Fauna stamt uit 2018. Een quickscan behoort niet ouder te zijn dat 3 tot 5 jaar oud, op voorwaarde dat er niet veel veranderd is in het gebied. Aangezien het gebied wel veranderd is, is de QuickScan verouderd.	Verwezen wordt naar onze reactie op punt 4.3
Conclusie: <i>De zienswijze is deels gegrond. Voor de wijzigingen naar aanleiding van deze zienswijze wordt verwezen naar de opsomming op pagina 1.</i>	