Hoofdstuk 1. Zienswijze bouwplan Perceel F4733

1. Een uitbreiding van 5 woningen past niet in het karakter van deze (oude) wijk.

De wijk bestaat van oudsher uit ruime percelen en vrijstaande woningen met vaak éénlaagse bewoning in het deel waar het nieuwe plan moet komen. Het kenmerkt zich door openheid, rust, en individuele expressie, waarbij het gaat om ruime percelen met veel groen. De realisatie van drie- en twee-geschakelde woningen binnen dit geheel wijkt fundamenteel af van het bestaande bebouwingspatroon. Dit leidt tot een verhoogde dichtheid en een visuele clustering die niet past binnen het dorps- en kleinschalig karakter van de wijk.

De geldende Welstandsnota Eersel 2013 stelt dat bebouwing dient te worden getoetst op “inpassing in de omgeving” en “gebiedsgerichte samenhang”; het plan voldoet hier **niet** aan.

Ook het streven van onze gemeente om zich als groengemeente te profileren wordt door dit plan ernstig geschaad. Er is nauwelijks groen op het perceel, wat ook al werd opgemerkt door de Adviescommissie kwaliteitsomgeving Eersel. Door ongelukkigerwijs in dit plan bomen op de straat te planten, wil men dit compenseren, wat op deze manier niet wenselijk is. Het geeft vooral ook aan hoe hier geforceerd gekozen wordt voor zoveel mogelijk woningen ten kostte van groen en het aanzien in de buurt. De aanvraag is **strijdig met de ruimtelijke kwaliteit** en het groenverlies wordt zeer nihil gecompenseerd.

Dit plan doet alleen maar afbreuk aan de buurt, daar waar andere keuzes de buurt juist kan opwaarderen.

2. a Bezwaar tegen voorgenomen wijziging rooilijn Bisschop Rythoviusweg 11

Ook maken we hierbij bezwaar tegen het voornemen tot wijziging van de rooilijn voor het plan aan de Bisschop Rythoviusweg 11, waarbij de afstand tot de perceelgrens wordt verkleind ten opzichte van **de eerder vastgestelde 10 meter** in 1997.

Burgemeester en Wethouders van Eersel stelden dit eerder vast op 8 oktober 1997 (zie bijlage 1.1), tot ongenoegen van de toenmalige eigenaar. De situatie van toen verschilt niet met de huidige situatie. Nog steeds geldt dat om een evenwichtig straatbeeld te creëren het reëel is om de rooilijn op 10 meter te handhaven. De bewoners van huisnummer 13 zouden anders te geïsoleerd komen liggen in het straatbeeld.

Ook had de toenmalige eigenaar bij de Gedeputeerde Staten van Noord Brabant beroep aangetekend tegen het bestemmingsplan “Wijzigingsvoorschrift B. Rythoviusweg, behorende bij het plan Kom Eersel", gemeente Eersel (zie bijlage 1.2 brief Gedeputeerde Staten aan de Raad van State). Dit beroep werd ongegrond verklaard.

De eigenaar stelde beroep in bij de Raad van State, waarnaar de gemeente Eersel op 20 maart 1998 reageerde met een brief om hun mening kenbaar te maken (zie bijlage 1.3).

De plattegrond (bijlage 1.4) geeft meer duidelijkheid waarom er zo werd besloten.

We vragen ons af waarom de argumenten om het toentertijd zo te doen niet meer gelden en welke omstandigheden - of beleidskaders een wijziging rechtvaardigen. Voor ons lijkt dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en kan als willekeurig worden aangemerkt.

Bewoners mogen er toch op vertrouwen dat het gemeentelijk beleid ten aanzien van rooilijnen consistent zou blijven, zeker nu dit beleid decennialang is gehandhaafd en juridisch is bevestigd.

Verzoek
Ik verzoek u het voorgenomen besluit tot wijziging van de rooilijn te heroverwegen en vast te houden aan de oorspronkelijke afstand van 10 meter, volgens het eerdere beleid, de inrichtingsschets en de uitspraak van de Gedeputeerde State, die later nog werd voorgelegd aan de Raad van State (zie bijlage 1.5).

Verder wordt de groenstrook naar de Molenweg teruggebracht van 5 -, naar 3,5 meter terwijl deze voor de aangrenzende buren op 5 meter ligt. Hierbij lijkt sprake te zijn van willekeur, zodat we u verzoeken dat voor iedereen op 5 meter te houden.

2.b Problemen met stroomvoorziening en riolering spelen nu al op in de wijk
Nu al zijn er problemen met de riolering, waardoor de wc overspoeld geraakt. En het netwerk aan stroom zorgt nu al voor problemen met (gedeeltelijke) stroomuitval tot gevolg.

3. De infrastructuur van de wijk is niet berekend op zo'n grote uitbreiding.
De doodlopende straat van de Bisschop Rythoviusweg is vanwege de scherpe bocht en een vertakking naar de Molenweg te verdelen in drie delen van ongeveer 100 meter. Eén van die delen zou door dit plan geconfronteerd worden met bijna een verdubbeling van het aantal woningen wat een disproportioneel aantal betreft.
Bovendien zijn er aangrenzend bedrijven gelegen. Mede hierdoor wordt er al buitenproportioneel gebruik gemaakt van de openbare ruimte.
Het toenemende vrachtverkeer, pakketbezorging en het overmatig gebruik van de beschikbare parkeerruimte leidt nu al tot parkeersituaties waarbij auto's soms op het trottoir worden geparkeerd tegenover het te realiseren plan.
Ronduit gevaarlijk zijn die (vaak de grootste) vrachtauto's (bijv. van Galvano) die met hun voorzijde gericht naar de Nieuwstraat vanaf B. Rythoviusweg 5, achteruitrijdend bij de achterste woning van nummer 15 willen komen. Hierbij gaat men door de scherpe bocht, waarbij onvoldoende zicht is op naderend verkeer. De (snel)fietsers/fatbikes die

vanuit B. Rythoviusweg 7A de neiging hebben twee keer de binnenbocht te nemen, zouden wel eens voor verrassingen kunnen komen staan met ongewenste gevolgen van dien. De overzichtelijkheid en het veilige karakter van het woongebied zijn zelfs nu al in het geding en zullen alleen maar toe gaan nemen, zeker ook als snelfietspad F67 aan de Molenweg gerealiseerd zal zijn. Dan is het reëel om een ruime toename van “snelfietsers", in onze straat te verwachten.
Hier enkele foto's (blz. 4) om te illustreren wat het vrachtverkeer achter in de straat met de (nu dus verzakte) stoep en de veiligheid achter in onze straat doet. Juist daar wonen nog kinderen die de basisschool bezoeken en nog vaak op straat spelen!





Een verkeerstoename in deze wijk, maar vooral ook in de nu al overbelaste Johannes de Kortstraat en de kruising met de Bospoort nabij het aangrenzende Rythoviuscollege met meer dan elfhonderd leerlingen en bijna tweehonderd

personeelsleden zal nog meer leiden tot gevaarlijke situaties. De infrastructuur om dit op te vangen is onvoldoende om dat in goede banen te leiden, zeker tijdens het merendeel van het jaar waarop ouders en het personeel van de school zijn aangewezen op parkeervoorzieningen in de wijk.
Het is daarbij maar zeer de vraag in hoeverre het plan voorziet in de parkeerbehoefte op eigen terrein, mede gezien de geringe manoeuvreerruimte. Omdat de 2 parkeerplekken per woning liggen tegenover de berging waar vaak fietsen, brommers en kliko's staan zal in de praktijk slechts 1 parkeerplek benut gaan worden om beschadiging aan auto's te voorkomen. Op 1 tekening in tegenstelling tot andere tekeningen beschikte de woning slechts over 1 parkeerplek (zie bijlage 1.6), waardoor foutief staat vermeld dat per woning de mogelijkheid bestaat om twee auto’s te parkeren.
Afwenteling op de openbare ruimte dreigt. Dit leidt tot nog meer verhoogde parkeerdruk, visuele vervuiling en een aantasting van de leefomgeving, die de buurt er niet bij kan hebben.
Kortom, we hebben hier te maken met een unieke lokale situatie zodat het noodzakelijk is om de gevolgen van de ontwikkeling op het gebied van verkeer en leefkwaliteit nader te onderzoeken. Redenen hiervoor zijn:

- De wijk betreft een **doodlopende straat** met beperkte manoeuvreerruimte.
- De **enige ontsluiting** van de wijk verloopt via een **kruising direct naast het Rythoviuscollege**, een school met ongeveer **1.100 leerlingen en 200 personeelsleden**.
- Deze school is qua **parkeervoorzieningen een groot deel van het jaar** voor personeel en bezoekers aangewezen op parkeervoorzieningen in de omliggende smalle woonstraten.
- Achter in de doodlopende straat bevinden zich **bedrijven** die dagelijks worden bevoorraad door **vrachtverkeer**, dat soms **achteruitrijdend door een scherpe bocht** door de smalle Bisschop Rythoviusweg met geparkeerde auto's moet manoeuvreren.
- In de toekomst wordt met de komst van het snelfietspad F 67 een toename van “snelfietsers” verwacht.

Impact van vijf extra woningen:

- De berekening van **41 verkeersbewegingen per etmaal** (zie bijlage 1.7 pagina 54 ; 5 woningen × 8,2) is **theoretisch** en houdt **geen rekening met cumulatieve druk** op de kruising en de parkeerdruk.
- Hoewel er **2 parkeerplekken per woning** zijn voorzien, blijkt uit praktijkervaring en de eerdergenoemde redenen dat vaak **slechts één plek per woning** daadwerkelijk gebruikt wordt, waardoor extra parkeerdruk ontstaat in de wijk.
- De extra woningen zullen leiden tot **meer verkeer op een al kwetsbare ontsluitingsroute**, met verhoogd risico op **onveilige situaties voor scholieren, (snel)fietsers en vrachtverkeer**.

Verzoek
Wij verzoeken de gemeente om:

- Een **locatiespecifiek verkeersonderzoek** uit te voeren, inclusief tellingen en observaties tijdens piekmomenten.
- De **verkeersveiligheid bij de schoolkruising** en de manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer expliciet mee te nemen in de beoordeling.
- De **praktische parkeerdruk** in de wijk te analyseren, inclusief het effect van schoolpersoneel en bezoekers.
- Rekening te houden met grote toename van “snelfietsers” in de wijk.

Buurtenquête Belangengroepering Rythoviusbuurt (zie bijlage 1.8)
Het is dan ook niet voor niets dat 21 van de 42 respondenten (50 %) bij de buurtenquête aangaven dat 2 woningen op perceel F4733 voldoende was. Slechts 8 huishoudens (19 %) hadden aangegeven dat het plan voldeed, en 13 huishoudens (31 %) waren neutraal (dat betekent dus niet vóór, en ook niet tegen).

4. Archeologiewaarde 4.2 is van toepassing op perceel F4733
1. Juridisch kader – Waarde Archeologie 4.2
Het betreffende perceel valt volledig binnen de dubbelbestemming

Waarde – Archeologie 4.2. In artikel 33 van NL.IMRO.0770.BPE2011 is bepaald dat:

- voor **bodemingrepen dieper dan 50 cm** een **omgevingsvergunning** vereist is;
- het **rooien van diepgewortelde beplanting waarbij stobben worden verwijderd** expliciet onder deze vergunningplicht valt;

Deze regels zijn volgens de Rijksoverheid Erfgoedwet bedoeld om archeologische waarden in de bodem te beschermen.

2. Feitelijke situatie op perceel F4733
Op het perceel zijn al in januari 2026 opruimwerkzaamheden uitgevoerd waarbij:
> Veel diepgewortelde beplanting is verwijderd;
> Grond is verzet tot een diepte die **zichtbaar dieper is dan 50 cm**;
> Geen omgevingsvergunning is aangevraagd of verleend voor deze werkzaamheden.
Hiermee is sprake van een **overtreding van de vergunningplicht** zoals opgenomen in de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 4.2.

3. Gevolgen en risico's
Door het uitvoeren van bodemingrepen zonder vergunning bestaat het risico dat:

- ✓ · archeologische waarden onherstelbaar zijn verstoord;
- ✓ · de gemeente haar wettelijke zorgplicht voor archeologisch erfgoed niet kan waarborgen;
- ✓ · verdere werkzaamheden de schade vergroten.

Op grond van hetgeen hierboven wordt aangegeven is het maar zeer de vraag in hoeverre het bouwplan gerealiseerd kan worden. Van de gemeente verwachten we dat ze hierop zullen toezien en zullen handhaven.

Ten slotte
De uitstraling en allure van onze wijk zal door het plan behoorlijk gaan devalueren, wat zijn weerslag zal hebben op het welbevinden van de

bewoners in deze wijk. Ook zal de sociale cohesie in de straat negatief worden beïnvloed daar waar we nu nog vriendelijk en gemoedelijk met elkaar omgaan. Laat dat als gemeente niet gebeuren en kies voor de mensen die in deze mooie wijk wonen. Een uitbreiding met hooguit 2 (luxe) bungalows (bij voorkeur met plat dak), op het perceel zou beter passend zijn en de mooie uitstraling van deze wijk in stand houden of kunnen vergroten.