

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Bestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland'

Gemeente Maashorst

September 2024

Registratienummer: 30553-2023

INHOUD

- 1. Aanleiding bestemmingsplan**
- 2. Ter inzagelegging**
- 3. Ingediende zienswijzen**
- 4. Beantwoording zienswijzen**
 - 4.1 Bewoner(s) Blazoenlaan x Zeeland
 - 4.2 Bewoner(s) Hoogzoggel x Uden
 - 4.3 Bewoner(s) Udenseweg x Zeeland
 - 4.4 Bewoners(s) Kerkakkers x Zeeland
 - 4.5 Bewoner(s) Kerkakkers x Zeeland
 - 4.6 Bewoner(s) Noordveld x Zeeland
 - 4.7 Arag, namens bewoner(s) Vaandriglaan x
 - 4.8 Arag, namens bewoner(s) Hellebaardlaan x
 - 4.9 DAS, namens bewoner(s) Blazoenlaan x
 - 4.10 DAS, namens bewoner(s) Hellebaardlaan x
 - 4.11 Arag, namens bewoner(s) Hellebaardlaan x
 - 4.12 Bewoners Buitenveld x, x, x Zeeland
 - 4.13 Belangengroep Repelakker Noordveld
 - 4.14 Natuurorganisaties
 - 4.15 Bewoners Rondweg Noord, Stadrijk x
 - 4.16 Bewoners Rondweg Noord, Cellostraat x
 - 4.17 Provincie Noord-Brabant
- 5. Wijzigingen**
 - 5.1** Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen
 - 5.2** Ambtshalve wijzigingen

1 Aanleiding bestemmingsplan

Om te kunnen voorzien in de woningbehoefte in Zeeland is de woningbouwontwikkeling Repelakker III opgestart. Op 28 september 2023 heeft de gemeenteraad de gebiedsvisie Repelakker III vastgesteld. De gebiedsvisie is tot stand gekomen na een participatietraject waarin gemeente, ontwikkelaars, bewoners en gebruikers van het gebied betrokken zijn. De gebiedsvisie geeft op hoofdlijnen weer hoe het woongebied Repelakker III eruit gaat zien. Ongeveer de helft van dit gebied wordt planologisch juridisch geregeld in dit bestemmingsplan voor 200 woningen.

2 Ter inzagelegging

De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is op woensdag 6 december 2023 bekendgemaakt via een publicatie in het Gemeenteblad van Maashorst.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 7 december 2023 tot en met woensdag 17 januari 2024 voor eenieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Maashorst te Uden. Naast deze terinzagelegging was (en is) het ontwerpbestemmingsplan digitaal te raadplegen via de websites www.ruimtelijkeplannen.nl.

Er zijn in totaal 17 zienswijzen binnengekomen tegen het ontwerpbestemmingsplan, waarvan 15 zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ingediend. 2 zienswijzen zijn buiten de termijn ingediend. Volledigheidshalve worden deze zienswijzen in deze nota toch inhoudelijk beantwoord.

3 Ingediende zienswijzen

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. Bewoner(s) Blazoenlaan x Zeeland
2. Bewoner(s) Hoogzoggel x Uden
3. Bewoner(s) Udenseweg x Zeeland
4. Bewoner(s) Kerkakkers x Zeeland
5. Bewoner(s) Kerkakkers x Zeeland
6. Bewoner(s) Noordveld x Zeeland
7. ARAG, namens bewoners Vaandriglaan x Zeeland
8. ARAG, namens bewoners Vaandriglaan Hellebaardlaan x Zeeland
9. DAS-rechtsbijstand, namens bewoners Blazoenlaan x Zeeland
10. DAS-rechtsbijstand, namens bewoners Hellebaardlaan x Zeeland
11. ARAG, namens bewoners Hellebaardlaan x Zeeland
12. Bewoners Buitenveld x, x, x Zeeland
13. Belangengroep Repelakker-Noordveld
14. Natuurorganisaties Maashorst

15. Bewoners Stadrijk x Uden
16. Bewoners Cellostraat x Uden
17. Provincie Noord-Brabant

4 Reactie op ingediende zienswijzen

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Eerst wordt de inhoud van de zienswijze samengevat. Ondanks deze samenvatting, is de zienswijze wel volledig beoordeeld. Bij iedere zienswijze wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.1 Bewoner(s) Blazoenlaan x Zeeland

4.1.1 Inhoud zienswijze

Op 24 maart 2022 hebben medewerkers van de gemeente een bezoek gebracht aan mijn huisadres. Aanleiding was dat mijn perceel direct aansluit aan het plan Repelakker 3. We hebben gezamenlijk onderstaande punten besproken en bekeken.

Hoogteverschil

Geheel fase 2 is opgehoogd waardoor er nabij Blazoenlaan x een hoogteverschil is tussen Fase 2 en toekomstig fase 3 van ongeveer 1,5 meter. Zie afbeelding in zienswijze. Wij zijn het enige perceel van fase 2 dat in de toekomst hinder zou kunnen ondervinden van dit hoogteverschil.

Hoogteverschillen kunnen leiden tot grote verschillen van meningen tussen gemeente en buurtbewoners en buurtbewoners onderling. Denk hierbij met name aan privacy en waterafvoer. Het resultaat is te zien achterin mijn perceel en het perceel van mijn naaste burens waar uiteindelijk door de gemeente een betonnen keerwand is geplaatst van 4 meter hoog en naar schatting 36 meter lang.

Het is wenselijk een wederzijdse geschikte oplossing te creëren. De situatie zoals afgebeeld in de zienswijzen (rode cirkels) en in de bijlage 17 van het bestemmingsplan is geen optie.

Waterhuishouding

Tijdens het bezoek van de gemeente heb ik laten zien hoe het water na een flinke regenbui zich een weg vindt naar de hoek Perceel Blazoenlaan x en de kavels gelegen aan de Kerkstraat. De sloot voert zeer veel water af van de akker, maar voert ook zeer veel regenwater af wat onder de straten en onze percelen (Blazoenlaan x t/m x) door drainage wordt aangevoerd. De sloot is cruciaal voor de waterhuishouding echter volstaat in mijn ogen nog niet.

Om beide problemen op te lossen heb ik destijds een voorstel gedaan om een wadi te realiseren tussen het kavel Blazoenlaan x en het toekomstige naastgelegen nieuwe kavel

Repelakker 3. Op deze manier is het hoogteverschil minder zichtbaar, teneinde de afstand tussen beide woningen breder is, en er wordt tegelijkertijd meer ruimte gecreëerd voor gedegen natuurlijke waterafvoer.

Graag zou ik samen met uw medewerkers voordat de kavels definitief worden ingetekend een vervolgesprek willen.

4.1.2 Reactie gemeente

Hoogteverschil

Naar aanleiding van de zienswijze hebben op 22 januari en 27 juni 2024 gesprekken plaatsgevonden tussen de indiener van de zienswijze, de gemeente en de ontwikkelaar. In die gesprekken is de zienswijze toegelicht door de indiener en zijn mogelijke oplossingsrichtingen aangedragen. De gemeente en de ontwikkelaar hebben in dat gesprek erkend dat de situatie ter plaatse inderdaad een belangrijk aandachtspunt is, met name gelet op het hoogteverschil tussen het perceel van indiener en de nieuwe woonwijk Repelakker III. Er is toegezegd dat er in het nog uit te werken civieltechnisch ontwerp rekening zal worden gehouden met de aandachtspunten die de indiener inbrengt. Uitgangspunt daarbij is dat er voor een oplossing wordt gekozen die voor indiener, ontwikkelaar en de gemeente acceptabel is. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor een precieze oplossingsrichting. Die zal gemaakt worden in het nog uit te werken civieltechnisch ontwerp. Het gegeven dat er nog niet definitief gekozen is voor een oplossingsrichting, heeft geen gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan omdat in deze regio sprake is van gebruikelijke hoogteverschillen waarvoor verschillende oplossingen kunnen worden toegepast. Deze technische opgave is altijd een onderdeel van de civieltechnische uitwerking.

Waterhuishouding

In de nieuwe situatie is geen sprake meer van afstromend regenwater vanaf een akker. De nieuwe inrichting heeft een andere afwatering die gericht zal zijn op afwatering naar centrale waterpartijen. In het civiel technisch ontwerp wordt de afwatering van het nieuwe plan uitgewerkt. Hierbij zal ook met bestaande woonpercelen rekening worden gehouden. De gemeente zal het technisch ontwerp beoordelen op een goede afwatering, onder meer dat er geen nadelige effecten in de bestaande omgeving ontstaan.

Indiener omschrijft afstromend regenwater vanaf huisnummer x naar x. Opgemerkt dient echter te worden dat in de wet is geregeld dat hemelwater in beginsel op eigen terrein dient te worden opgevangen en niet bovengronds naar een lager gelegen perceel mag afwateren. Bij deze percelen ligt een drain met een afwaterende functie voor hoog grondwater bij de keerwand (omdat keerwanden grondwater vaak tegenhouden). Voor deze drain is een afvoerroute voor het water noodzakelijk. In het civieltechnisch ontwerp zal aandacht zijn voor de bestaande afwatering van deze drain, die niet zal worden belemmerd.

De afwatering van de weg van fase II is ook aangesloten op dezelfde watergang (via de nu hoger liggende berm). Deze afwatering wordt ingepast in het technisch ontwerp en is een onderdeel van de wateropgave.

4.1.3 Conclusie

De zienswijze leidt tot niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

4.2 Bewoner(s) Hoodzoggel x Uden

4.2.1 Inhoud zienswijze

Kwaliteit OV-knooppunten

De bushaltes Twee Hekkenweg en Voederheil in Zeeland worden in de plannen genoemd. Er wordt niet uitgewerkt hoe mensen daar moeten komen en hoe de aankleding van eventuele wandel- dan wel fietsroutes wordt. De bushaltes zijn nu geen visitekaartje voor Zeeland. Het zou fantastisch zijn als de bushaltes meer smoel zouden krijgen. Dat wil zeggen betere beplanting, een eetgelegenheid en/of bijvoorbeeld om een versnapering te kunnen nuttigen uit een automaat. Voor mensen buiten de Maashorst, die in Zeeland (komen) werken, de mogelijkheid om langdurig de fiets te kunnen stallen in een overdekte afgesloten fietsenstalling. Het plan Repelakker III kan hieraan een bijdrage leveren.

Hoogbouw bij OV-knooppunten

Natuurlijk dient verdicht te worden bij OV-knooppunten, het liefst met hoogbouw. Of met smalle (diepe) huizen. En waarbij de hoogbouw zo dicht mogelijk bij de haltes Tweehekkenweg en Voederheil ligt. Dat is bij plan Repelakker III nu niet het geval. De hoogbouw ligt dicht bij het winkelcentrum van Zeeland, waar voorheen de bussen van en naar Nijmegen reden. Had voor mij zo mogen blijven. Maar nu gekozen is voor een route langs Zeeland via de Bergmaas, ben ik voorstander om zo dicht mogelijk bij de (toekomstige) (HOV-)haltes aan zo'n compact mogelijke bouw te doen. Dat wil zeggen vele woningen (waaronder ook appartementen) op een kleine oppervlakte. Woningen voor 1 tot 2 personen, want daar is (in de toekomst) vraag naar. Met de nadruk op twee personen.

Huisvesting statushouders

Verder zou ik aandacht willen voor huisvesting van statushouders in Zeeland. Door het dorpse karakter in Repelakker te behouden, komt de druk voor de huisvesting van statushouders in Uden te liggen.

Sociale/betaalbare woningen

Er zouden heel veel meer sociale huurwoningen in het plan opgenomen moeten worden. Dit is ook mogelijk mits flexibel met de parkeernormen wordt omgegaan. Om de parkeerdruk af te doen laten nemen, zou betaald parkeren een oplossing kunnen bieden.

4.2.2 Reactie gemeente

Kwaliteit OV-knooppunten

Wij onderschrijven het belang van een goede bereikbaarheid en dus ook van de bushaltes Tweehekkeweg en Voederheil. In de Gebiedsvisie Repelakker die in september 2013 is vastgesteld staat ook dat het belangrijk is om goede verbindingen richting deze haltes voor langzaam verkeer aan te leggen. Daarmee wordt immers het gebruik van openbaar vervoer toegankelijk en gestimuleerd. De visie is om alternatieve noord-zuid verbindingen in het nieuwe plan Repelakker aan te leggen vanaf rotonde Voederheil-Bergmaas, langs Bergmaas naar het zuiden richting de bushalte bij Tweehekken en vanaf Voederheil op de directe zichtlijn naar de kerk. In het bestemmingsplan wordt niet opgenomen hoe de precieze ligging van de langzaamverkeersroutes zal zijn. Dit is onderdeel van de verdere planuitwerkingen, stedenbouwkundig plan en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte. Ook de genoemde aankleding van deze langzaamverkeersroutes zal onderdeel zijn van de uit te werken plannen. Wij begrijpen dat een bepaalde uitstraling van de bushaltes het gebruik ervan stimuleert. Echter, een eventuele afweging hiervoor is geen onderdeel van de planvorming van het plan Repelakker. Zoals gezegd zal bij de verdere uitwerking van het plan Repelakker wel rekening worden gehouden met de ligging van de bushaltes.

Hoogbouw bij OV-knooppunten

Wij zijn geen voorstander van zeer compact bouwen in de wijk Repelakker. In de gebiedsvisie (vastgesteld in september 2023) staat dat de wijk een dorpskarakter moet krijgen dat past bij Zeeland. "Hoogbouw" past daar niet bij, ook niet dicht bij de OV knooppunten. Er is echter wel ruimte voor appartementen, bestaande uit meerdere bouwlagen in de groene parkzone die het gebied doorkruist. De schaal en maat ervan zal moeten passen bij het dorps karakter van Zeeland.

Huisvesting statushouders

Behoud van het dorps karakter in Repelakker heeft geen directe relatie met het al dan niet huisvesten van statushouders en staat los van het invullen van onze gemeentelijke taakstelling. In het plan worden ook sociale woningen gerealiseerd. Middels het realiseren van sociale huurwoningen op deze locatie leveren we een bijdrage in het vergroten van het aandeel sociale huur.

Sociale/betaalbare woningen

Repelakker III voorziet in de realisatie van 30% sociale huur waarvan een deel levensloopbestendig. Daarmee wordt deels voorzien in de behoefte aan sociale woningbouw in Zeeland. Hierover zijn contractuele afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen. Het realiseren van meer sociale woningen in Zeeland is niet haalbaar voor het plan. Wat betreft het parkeren zal bij de verdere planuitwerkingen moeten worden aangesloten op de parkeernormen zoals opgenomen in artikel 13.1.5 van de regels uit het bestemmingsplan. Het hanteren van betaald parkeren in de wijk is geen uitgangspunt voor een woonwijk buiten het centrumgebied.

4.2.3 Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3 Bewoner(s) Udenseweg x Zeeland

4.3.1 Inhoud zienswijze

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar tegen het ontwerp bestemmingsplan, ontwerp besluit hogere waarden en de m.e.r. aanmeldnotitie en -beoordelingsbesluit.

Overbelasting wegennet

Het aantal verkeersbewegingen neemt significant toe op de Udenseweg en de Bergmaas. Dit gaat ten koste van de fysieke leefomgeving van de omwonenden. Er staan nu al veelvuldig files vanaf de rotonde richting de Bergmaas. In hoeverre wordt dan de fysieke leefomgeving van omwonenden voldoende geborgd? Bij geuite zorgen op eerdere plannen is helaas nagenoeg niets gedaan.

MER beoordeling

Er ontbreekt een integraal plan met onderzoek naar een gezond woon- en leefklimaat. Er worden steeds relatief kleine ontwikkelingen ter inzage gelegd. Al die plannen worden steeds op het plan beoordeeld, maar nooit betrokken in het grotere geheel. Dit maakt dat per plan minder kritisch gekeken wordt naar de woon- en leefomgeving. Echter, de plannen stapelen zich op en daarmee ook de overlast. Er is ook meer overlast van bijvoorbeeld fijnstof. Hier wordt echter niet of zeker niet voldoende naar gekeken.

Beperking woongenot/ inbreuk fysieke leefomgeving

Op meerdere facetten betekent een toename van het aantal verkeersbewegingen ook een grotere beperking van mijn woongenot. Ook betekent deze toename een inbreuk op de fysieke leefomgeving van mij en mijn gezinsleden. Ik licht dit nader toe.

Geluidsoverlast

Er is sprake van een continue stroom aan auto's en andere voertuigen door de straten. Het gaat dan met name om de Bergmaas en de Udenseweg. Deze voertuigen brengen geluid met zich mee. Hierbij is te denken aan draaiende motoren, optrekkende en remmende auto's, maar ook claxonneren etc. De weg is continu vol, en dit wordt alleen maar erger als er nog meer voertuigen via deze ontsluitingswegen moeten gaan.

Om het geluid te kunnen rechtvaardigen is een ontwerp besluit hogere grenswaarde genomen. Het aantal dB's wordt hiermee wederom opgehoogd naar 63 dB. In het akoestisch onderzoek kan er nog geen rekening mee worden gehouden. Dit is naar mijn optiek te vrijblijvend en zonder goede onderbouwing gedaan. Er wordt eenvoudig een verhoging voorgeschreven, zonder te kijken naar de gevolgen voor de omwonenden. Er is immers weer de mogelijkheid om meer geluid te produceren.

Overlast van fijnstof

Naast geluidsoverlast is er ook sprake van een toename van fijnstof en roetdeeltjes. Op de fruitbomen en de vruchten daarvan komen nu al vaak roetdeeltjes voor. Een onderzoek is echter tot op heden niet of niet voldoende uitgevoerd.

4.3.2 Reactie gemeente

Tijdens de voorbereidingsperiode van de gebiedsvisie en het ontwerpbestemmingsplan is meermaals gesproken met de indiener van de zienswijze. Gezondheid en het woon- en leefklimaat in Zeeland waren daarin de belangrijkste aandachtspunten. De gemeente heeft hierin aangegeven dat geldende wet- en regelgeving hierin leidend is.

Overbelasting wegennet

Uit onderzoek gedaan door adviesbureau Megaborn in 2021 (bijlage 9 van de toelichting) en aanvullend onderzoek van adviesbureau Mobycon in 2024 (bijlage 10 van de toelichting) blijkt dat de belasting op de wegen acceptabel is.

MER beoordeling

In bijlage C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor in bepaalde gevallen een m.e.r.- respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Eén van de genoemde activiteiten betreft 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (Activiteit D11.2). Deze activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig in geval deze betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Het planvoornemen ligt ruim onder de plandrempels waarvoor conform het Besluit m.e.r. een m.e.r.- beoordelingsprocedure noodzakelijk is: het initiatief betreft de realisatie van maximaal 200 nieuwe woningen in een gebied met een oppervlakte van circa 12 ha. Dit betekent dus dat

de (indicatieve) drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet worden overschreden. Ook in dergelijke gevallen moet het bevoegd gezag beoordelen of het initiatief tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu leidt en er desondanks toch aanleiding bestaat te besluiten tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Dit noemt men een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Voor deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een aanmeldingsnotitie opgesteld. Deze aanmeldingsnotitie is in principe vormvrij, mits wordt voldaan aan de criteria uit Bijlage III van de 'Europese richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'.

Gelet op het voorgaande is de aard van de effecten die gekoppeld zijn aan de realisering van de voorgenomen ontwikkeling van een nieuw woongebied met maximaal 200 woningen in voldoende mate in beeld gebracht. Er zijn geen bijzondere omstandigheden aanwezig die leiden tot dermate belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu dat het maken van een milieueffectrapport een toegevoegde waarde zou hebben. Op grond hiervan is besloten dat een verdere m.e.r.- procedure niet aan de orde is.

Voor de verdere inhoud wordt verwezen naar de vormvrije-M.E.R. beoordeling in bijlage 22 van de toelichting.

Beperking woongenot/ inbreuk fysieke leefomgeving

Indiener relateert de beperking van het woongenot met name aan de onderdelen geluids- en fijnstofoverlast. Deze aspecten worden hieronder nader toegelicht.

Geluidsoverlast

Verkeer over de weg zal lawaai produceren. Door de aanleg van de nieuwe woningen zal er meer verkeer gaan rijden. Om de nieuwe woningen te kunnen ontsluiten worden ook wegen aangelegd. Hiervoor is een akoestisch onderzoek opgesteld (bijlage 11 van de toelichting bij het bestemmingsplan) Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er alleen hogere grenswaarden noodzakelijk voor de nieuwe woningen. Hiervoor is een procedure doorlopen. Dit is conform de normstelling in de Wet geluidhinder. Het woon- en leefklimaat in de woningen wordt in dat kader gewaarborgd door het Bouwbesluit 2012, hoofdstuk 3.

Volledigheidshalve is er naar aanleiding van de ingekomen zienswijze vervolgonderzoek uitgevoerd (bijlage 13 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat het extra verkeer door de ontwikkelingen Repelakker en Voederheil niet leidt tot overschrijding van een aanvaardbare situatie ten gevolge van, (conform de Wet geluidhinder, afdeling 2, Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties, afdeling 4 Reconstructies, e.a.), voor bestaande woningen.

Fijnstof

Er zijn in de Wet Milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, grenswaarden opgenomen. Uit de toelichting behorende bij dit bestemmingsplan blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden en niet dreigen te overschrijden. Er kunnen pas mogelijk negatieve gevolgen optreden bij een extra verkeersstroom als gevolg vanaf 1.500 nieuwe woningen per ontsluitingsweg. In dit plan gaat het om veel minder nieuwe woningen (maximaal 200) waardoor op voorhand vaststaat dat de gevolgen van wegverkeer voor de luchtkwaliteit zeer beperkt en dus aanvaardbaar zullen zijn.

4.3.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot het toevoegen van een aanvullend akoestisch onderzoek als bijlage 13 van de toelichting van het bestemmingsplan. De andere onderdelen van de zienswijzen geven geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4.4 Bewoner(s) Kerkakker x Zeeland

4.4.1 Inhoud zienswijze

In het bestemmingsplan staat dat er op termijn noord-zuid fietsroutes worden aangelegd vanaf Repelakker III naar de bushalte Voederheil en naar de bushalte Bergmaas. Het is op het kaartje niet duidelijk waar die fietsroute precies worden gesitueerd. Die fietsroutes kunnen het beste worden aangelegd tussen de Bergmaas en de belendende sloot. Deze locatie geeft tevens een goede aanleiding om de Bergmaas, vanaf Repelakker III, af te waarderen naar een 60 km weg. Het is niet wenselijk de fietsroute aan te leggen door het bosje dat tussen de Bergmaas en het Buitenveld ligt. Het bosje dient als compensatie van de aangrenzende woonwijk. Het is ook niet wenselijk om de fietsroute door de groenstrook tussen de Bergmaas en de Kerkakkers aan te leggen. Het compensatiebosje en de groenstrook vormen namelijk aan de oostzijde van de Bergmaas een ecologische noord-zuid verbindingszone, die aan de westzijde in het intensief agrarisch landschap ontbreekt. Voor veel vogels, kleine zoogdieren en vleermuizen is deze zone van cruciaal belang als verbinding tussen De Maashorst en het aan te leggen landschappelijk groen in de nieuwe wijk Repelakker III. Een druk bereden fietspad zal deze ecologische functie van het aanwezige groen ernstig verstoren of zelfs teniet doen.

4.4.2 Reactie gemeente

Het belang van goede langzaamverkeersverbindingen is verwoord in de gebiedsvisie, waarbij voor de noord-zuid verbinding het wenselijk is als er via Repelakker III ondermeer een goede verbinding is met de bushaltes tweehekkenweg en de Voederheil. De gebiedsvisie is een gewenst toekomstbeeld op hoofdlijnen, maar het is van verschillende factoren afhankelijk of dit gewenste toekomstbeeld daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Bij de nadere uitwerkingen van het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan zal onderzocht moeten worden op welke plek precies en op welke manier de langzaamverkeersverbindingen en de bijbehorende

aansluitingen op bestaande omliggende infrastructuur precies gerealiseerd kunnen worden. Verder moet opgemerkt worden dat de precieze ligging van het fietspad niet in dit bestemmingsplan is geregeld.

4.4.3 Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.5 Bewoner(s) Kerkakkers x Zeeland

4.5.1 Inhoud zienswijze

Sinds jaren ondervinden wij dagelijks last van het steeds drukker wordende verkeer en de daarmee veroorzaakte geluidshinder. Dit is sinds de komst van het busstation, de 60 km weg en verkeersdrempels fors toegenomen.

Onlangs hebben wij namens de buurt onze zorgen uitgesproken over een aan te leggen fietspad vanaf Repelakker naar het Busstation. Dit zou gesitueerd worden achter onze woningen. Gelet op de gevolgen van een fietspad achter onze woningen hebben wij hiervoor een alternatief plan gepresenteerd.

Het plan op hoofdlijnen betreft: geen fietspad en gebruik bestaande route van paden en wegen, realiseer geluidsschermen of een geluidswal en verwijder de aanwezige verkeersdrempels.

Antwoorden blijven uit. Wij zijn bezorgd geraakt en vrezen dat aandacht voor onze problematiek afneemt. De ontwikkeling van Repelakker III heeft onoverkomelijk consequenties voor wijken die erom heen gelegen zijn. Wij zijn bezorgd en willen serieus genomen worden en een oplossing voor de problematiek. Ook willen wij voorkomen dat wij straks opnieuw voor verrassingen komen te staan als gevolg van Repelakker.

In het bestemmingsplan staat dat er op termijn noord-zuid fietsroutes worden aangelegd vanaf Repelakker III naar de bushalte Voederheil en naar de bushalte Bergmaas. Het is op het kaartje in het plan echter niet duidelijk waar die noord-zuid routes precies worden gesitueerd. Wij stellen voor deze fietsroutes aan te leggen op bestaande paden en wegen. Indien een geluidswal niet wordt aangelegd dan tussen de Bergmaas en de belendende sloot. Deze locatie geeft tevens een goede aanleiding om de Bergmaas, vanaf Repelakker III, af te waarderen naar een 60 km weg. Het is niet wenselijk om de fietsroute door het bosje dat tussen de Bergmaas en het Buitenveld ligt aan te leggen. Dit is een bosje ter compensatie van de aangrenzende woonwijk. Het is ook niet wenselijk om de fietsroute door de groenstrook die tussen de Bergmaas en de Kerkakkers ligt aan te leggen. Het compensatiebosje en de groenstrook vormen namelijk aan de oostzijde van de Bergmaas een ecologische noord-zuid verbindingzone,

die aan de westzijde in het intensief agrarisch landschap ontbreekt. Voor veel vogels, kleine zoogdieren en vleermuizen is deze zone van cruciaal belang als verbinding tussen De Maashorst en het aan te leggen landschappelijk groen in de nieuwe wijk Repelakker III. De aanleg van een, druk bereden, fietspad zal deze ecologische functie van het aanwezige groen ernstig verstoren of zelfs teniet doen.

4.5.2 Reactie gemeente

Eind 2023 heeft hierover een gesprek plaatsgevonden tussen de bewoners en de gemeente. Toen hebben de bewoners hun zorgen geuit over een mogelijke langzaamverkeersverbinding die door de groenzone achter hun percelen loopt. In dat gesprek zijn twee alternatieven aangedragen, namelijk een route door de bestaande wijk en een route aan de overzijde ('zijde Zevenhuis') van de Bergmaas. In dat gesprek is door de gemeente aangegeven dat in de gebiedsvisie de ambitie is opgenomen om een langzaamverkeersverbinding te realiseren naar beide bushaltes. Er is nog geen routing bepaald en bovendien is de groenzone achter de percelen van de indieners geen onderdeel van het bestemmingplan. De gepresenteerde alternatieven zullen meegenomen worden bij de afwegingen die in het vervolg gemaakt worden bij verdere planuitwerkingen voor de fietsverbindingen. Verder wordt voor dit onderdeel verwezen naar de beantwoording in 4.4.2. van deze zienswijzennota.

Indiener van de zienswijze verzoekt tevens om het realiseren van een geluidsscherm. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat er geen afscherming (wal of scherm) noodzakelijk is. Uit akoestisch onderzoek (zie bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan) komt naar voren dat er alleen hogere grenswaarden noodzakelijk zijn voor de nieuwe woningen. Hiervoor is een procedure opgestart. Dit is conform de Wet geluidhinder. Het woon- en leefklimaat in de woningen wordt in dat kader gewaarborgd door het Bouwbesluit 2012, hoofdstuk 3. Naar aanleiding van ingekomen zienswijzen is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek (bijlage 13 van de toelichting bij het bestemmingsplan) blijkt dat het extra verkeer door de ontwikkelingen Repelakker en Voederheil niet leidt tot overschrijding van een aanvaardbare situatie, (conform de Wet geluidhinder, afdeling 2, Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties, afdeling 4 Reconstructies, e.a.), voor bestaande woningen.

Door adviesbureau Mobycon is in 2024 (bijlage) een aanvullend verkeersonderzoek gedaan. Hierin wordt geadviseerd om de weg Bergmaas niet af te waarderen naar 60 km/h.

4.5.3 Conclusie

Voor het onderdeel verkeer heeft de zienswijze niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan bestond al het voornemen om aanvullend verkeersonderzoek uit te voeren. De aanpassingen die daaruit volgen zijn daarom ambtshalve wijzigingen. De zienswijze leidt wel tot het toevoegen van een aanvullend akoestisch onderzoek, dat als bijlage 13 van de toelichting is bijgevoegd en

waarop paragraaf 5.7 van de toelichting is aangepast. De andere onderdelen uit de zienswijze leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4.6 Bewoner(s) Noordveld x Zeeland

4.6.1 Inhoud zienswijze

De volgende punten zijn door mij de afgelopen jaren meerdere malen naar voren gebracht in gesprek met gemeente 15 februari 2022, e-mails, enquête en een brief aan de gemeenteraad van 2 november 2022.

- Er is geen rekening gehouden met het vrije uitzicht en de gemeente is niet ingegaan op het verzoek om hierover in gesprek te komen.
- In het kader van het concept masterplan heeft de gemeente geen inhoudelijke reactie gegeven op een aangedragen oplossingsrichting voor een fietspad, die in was ingetekend tussen de Bergmaas en de twee tuinen behorende bij het Noordveld.
- Bodemonsters hebben aangetoond dat de Breuklijn niet op de in het Masterplan ingetekende lijn ligt. Opmerkelijk is dat in het visiedocument staat dat ‘Het breuklijnen- en wijstonderzoek’ geen aanleiding zijn om in het plan rekening te houden met breuklijnen”, maar toch op de “vermoedelijke ligging” “geen bebouwing zal komen”. Er wordt geen onderbouwing gegeven voor de juistheid van de bepaling van de “vermoedelijke ligging” in het ontwerpbestemmingsplan. De onderbouwing en aangedragen informatie door mij (email 18 maart 2022, betreffende sondering en fundering onderzoek 29 januari 1979) over de werkelijk ligging van de breuklijn zijn niet meegenomen het ontwerpbestemmingsplan.
- In het bestemmingsplan is het plangebied niet gelijk aan de plancontour bij de aanmelding van 3 juni 2022 in het kader van de regeling uitvoering Crisis- en herstelwet (15e tranche).

4.6.2 Reactie gemeente

Vrij uitzicht

Wij begrijpen dat u veel waarde hecht aan het vrije uitzicht over de weilanden dat u nu heeft. De algemeen maatschappelijke belangen met betrekking tot onze grote woningbouwopgave wegen voor ons echter zwaarder. Deze plek, aangrenzend aan het dorp is uitermate geschikt voor het realiseren van deze woningen. In onze Structuurvisie Landerd die als sinds 2012 van kracht is, de Gebiedsvisie Repelakker 2023 én onze onlangs vastgestelde Omgevingsvisie Maashorst is dit gebied als (potentieel) woongebied aangewezen. Ook bij het bestemmen en de verdere uitwerking van de plannen weegt het algemeen maatschappelijk belang voor een goede invulling van de nieuwe woonwijk zwaarder dan het individuele belang van een vrij uitzicht. Uit jurisprudentie blijkt overigens dat een vrij uitzicht geen beoordelingscriterium is voor een goed woon- en leefklimaat. Wij kunnen daarom bij de verdere planvorming geen rekening houden met uw vrije uitzicht.

Betrekken van perceel bij ontwikkeling

De bewoners hebben in een vroeg stadium van de ontwikkeling aangegeven in gesprek te willen over het betrekken van delen van hun percelen bij de ontwikkeling. Bij het verkleinen van het plangebied en de bijbehorende ambities is gekozen om te focussen op het plangebied. De betreffende percelen zijn dus geen onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan. Als indiener wensen heeft voor ontwikkelingen op zijn percelen dan zal hiervoor via www.omgevingsloket.nl een concept verzoek moeten worden ingediend. Bij de beoordeling ervan zijn de bestaande omgevingsstructuur én de plannen van Repelakker III leidend. Mocht de beoordeling positief zijn dan geldt hiervoor ook een separate vergunning-/afwijkingsprocedure.

Fietspad

De oplossingsrichtingen van de bewoners worden beoordeeld in de verdere planuitwerkingen voor de fietsverbindingen.

Verder wordt voor de beantwoording aangaande de fietsverbindingen verwezen naar 4.4.2 van deze zienswijzennota.

Breuklijn

Vanwege het vermoeden van een breuklijn in het plan Repelakker is in het gebied onderzoek gedaan naar de exacte ligging van de breuklijn(en). Na aanwijzingen uit de omgeving is aanvullend onderzoek gedaan op de genoemde locatie door middel van een sleuvenonderzoek. De conclusie van beide onderzoeken is dat er geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van een breuklijn op deze locatie (sleuven 2 en 3). Er hoeft in het plan daarom geen rekening te worden gehouden met deze breuken (zie voor het uitgevoerde onderzoek bijlage 5 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Op één plek is diep in de ondergrond mogelijk wel een breuk aanwezig, maar dit vormt geen belemmering voor de woningbouw. Desondanks is in de gebiedsvisie en in de opzet van het plan wel rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid en de (ecologische) kansen die dit biedt. In deze zone is geen bebouwing voorzien, maar groen- en infrastructurele voorzieningen omdat dit kansen biedt om een eventuele breuklijn te accentueren en eventuele (bouw-)risico's te minimaliseren.

Plangebied bestemmingsplan in relatie tot het kader crisis- en herstelwet

De constatering klopt dat het plangebied behorende bij het bestemmingsplan niet gelijk is aan de kaart behorende bij de aanmelding van het bestemmingsplan in het kader van de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet. Het plangebied van het bestemmingsplan kleiner, met name omdat het bestemmingsplan zich alleen beperkt tot realisatie van de eerste fase van de uiteindelijk beoogde ontwikkeling. Ook is de verbeelding en ander kaartmateriaal behorende bij het bestemmingsplan meer uitgewerkt. De door indiener opgemerkte verschillen hebben echter geen planologisch juridische consequenties.

4.6.3 Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.7 ARAG, namens bewoner(s) Vaandriglaan x Zeeland

4.7.1 Inhoud zienswijze

Cliënten kunnen zich niet geheel verenigen met het onderhavige ontwerpplan. Onderstaand de bezwaren van cliënten.

Algemeen

- Voor de inhoudelijke bezwaren wordt in de eerste plaats verwezen naar de door belangengroep Repelakker-Noordveld ingediende zienswijze (bijlage 1).
- tevens wordt verwezen naar de aan uw Commissie Ruimte Economie en Financiën toegestuurde reactienota en inspraakreactie d.d. 19 september 2023 (bijlage 2 en 3).

Verkeer

In paragraaf 5.6.1 van de toelichting bij het ontwerpplan wordt opgemerkt:

Dit betekent dat de verkeersmodelstudie geactualiseerd dient te worden en er nu geen precieze cijfers van de extra verkeersbewegingen op de diverse wegen kunnen worden gegeven. De actualisatie van de verkeersmodelstudie, waarbij de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven, zal in overleg met de omwonenden plaatsvinden. Aan de hand van de nieuwe verkeersmodelstudie zal bij de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie naar een stedenbouwkundig plan ook de interne verkeersstructuur verder worden uitgewerkt, waarbij een evenwichtige verdeling van het interne verkeer binnen de wijk, maar bovenal ook de aansluiting op de bestaande wegen een belangrijk aspect is. Deze uitwerking zal in samenspraak met de omgeving worden opgepakt.

Gezien bovenstaande is de uitvoerbaarheid van de ontsluiting niet gewaarborgd.

Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd:

- een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;
- de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

Zeker gezien de aard van de ontwikkeling met de hiermee samenhangende toename aan verkeersbewegingen, kan de planologische inpassing van de ontsluiting niet 'los gekoppeld' worden van de woningen. In het kader van de uitvoerbaarheid van de voorziene woningbouw is, zeker ook gezien de belangen van omwonenden (waaronder cliënten), vooraf duidelijkheid over de verkeersafwikkeling vereist.

Bestemmingsplan CHW

In de toelichting van het ontwerpplan wordt opgemerkt dat sprake is van een zogeheten 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte c.q. globaal bestemmingsplan', op basis van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Volgens Chw is een bestemmingsplan mogelijk met een globaal karakter, maar dat is niet onbegrensd. Er mogen zich geen omstandigheden voordoen op grond waarvan het op voorhand aannemelijk is dat de ontwikkeling die in het omgevingsplan is voorzien niet kan worden gerealiseerd. De verbeelding en planregels dienen voldoende inzicht te bieden in de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het plan, dit vanwege de rechtszekerheid -ook- voor omwonenden van het plangebied. In casu is in het geheel niets geregeld wat betreft de verkeersafwikkeling, er is in het geheel geen inzicht in hoe de ontsluiting toekomstig zal worden voorzien. Het in het geheel doorschuiven van dit verkeersaspect is in strijd met de rechtszekerheid.

Conclusie

Namens cliënten verzoek ik u het onderhavige ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland', ontwerp besluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit' niet vast te stellen.

4.7.2 Reactie gemeente

Algemeen

Voor de beantwoording van de zienswijze van de belangengroep Repelakker-Noordveld wordt verwezen naar paragraaf 4.13.2 van deze nota van zienswijzen.

Verkeer

Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden verder te onderzoeken.

In 2021 is een uitgebreide variantenstudie uitgevoerd waarbij een brede groep belanghebbenden actief betrokken is. Wij staan inhoudelijk achter deze verkeersstudie, hoewel de resultaten niet door alle betrokkenen als representatief worden gezien. Wij hebben wel geconstateerd dat een aanvulling op deze verkeersstudie wenselijk is. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is geworden en anderzijds om meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet.

Om die reden heeft de gemeente in samenspraak met de initiatiefnemer ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie. In drie opeenvolgende bijeenkomsten is met Belangengroep Repelakker (vertegenwoordigers bewoners) en Initiatiefgroep Zeeland (vertegenwoordiging inwoners Zeeland) tot een onderzoeksopzet

gekomen voor een aanvullende verkeersstudie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau onderzocht worden. Het bureau is geselecteerd in samenspraak met de betrokkenen.

Uit het rapport dat is opgesteld door Mobycon (2024) zijn een aantal varianten doorgerekend die verkeerskundig gezien mogelijk zijn. Daarmee is op voorhand duidelijk geworden dat de verkeersafwikkeling de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg zal staan.

Hoewel het niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden zich kunnen vinden in de uitkomsten, hebben de gemeente en de initiatiefnemer zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen. Dit proces is met de Belangengroep Repelakker-Noordveld afgestemd.

Bestemmingsplan CHW

Het betreft een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte op grond van de Crisis- en Herstelwet. Met deze werkwijze kan gedurende de looptijd van het plan meer flexibiliteit geboden worden om te kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Hiervoor is het plan in 2021 reeds aangemeld bij het ministerie van binnenlandse zaken en koninkrijksrelaties. Onderdelen als akoestiek, landschappelijke inpassing, verkeer en de stedenbouwkundige invulling kunnen daarmee in een later stadium integraal nader worden uitgewerkt. Deze werkwijze past bij een plan dat over een langere tijd ontwikkeld wordt, zoals hier het geval is.

Evengoed wordt voor het onderdeel verkeer meer duidelijkheid gegeven over de verkeersafwikkeling in het gebied ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. In navolging op de variantenstudie van Megaborn is een variantenstudie door Mobycon opgesteld voor de interne ontsluitingsmogelijkheden. Gelijktijdig met het vaststellen van dit bestemmingsplan is op basis van het onderzoek van Mobycon een keuze gemaakt voor de verkeersstructuur in Repelakker III. Daarmee is er nu duidelijkheid gegeven over de verkeersafwikkeling van het gebied. De keuze voor de verkeersstructuur is niet alleen afhankelijk van het onderzoek van Mobycon. Ook andere factoren zoals stedenbouw en landschap zijn een factor hierin. De beoogde ligging van de toekomstige verkeersstructuur in het plangebied, waaronder de beoogde aansluiting op de Bergmaas, zijn meegenomen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.

4.7.3 Conclusie

Onder andere deze zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van aanvullend verkeersonderzoek, die als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

4.8 ARAG, namens bewoner(s) Hellebaardlaan x Zeeland

4.8.1 Inhoud zienswijze

Cliënten kunnen zich niet geheel verenigen met het onderhavige ontwerpplan. Onderstaand de bezwaren van cliënten.

Algemeen

- Voor de inhoudelijke bezwaren wordt in de eerste plaats verwezen naar de door belangengroep Repelakker-Noordveld ingediende zienswijze (bijlage 1).
- tevens wordt verwezen naar de aan Uw Commissie Ruimte Economie en Financiën toegestuurde reactienota en inspraakreactie d.d. 19 september 2023 (bijlage 2 en 3).

Verkeer

In paragraaf 5.6.1 van de toelichting bij het ontwerpplan opgemerkt:

Dit betekent dat de verkeersmodelstudie geactualiseerd dient te worden en er nu geen precieze cijfers van de extra verkeersbewegingen op de diverse wegen kunnen worden gegeven. De actualisatie van de verkeersmodelstudie, waarbij de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven, zal in overleg met de omwonenden plaatsvinden. Aan de hand van de nieuwe verkeersmodelstudie zal bij de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie naar een stedenbouwkundig plan ook de interne verkeersstructuur verder worden uitgewerkt, waarbij een evenwichtige verdeling van het interne verkeer binnen de wijk, maar bovenal ook de aansluiting op de bestaande wegen een belangrijk aspect is. Deze uitwerking zal in samenspraak met de omgeving worden opgepakt.

Gezien bovenstaande is de uitvoerbaarheid van de ontsluiting niet gewaarborgd. Als gevolg hiervan is strijd met het (per 1 januari 2024 vervallen) artikel 3.1.6 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening welke luidt:

Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd:

- een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;
- de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

Zeker gezien de aard van de ontwikkeling met de hiermee samenhangende toename aan verkeersbewegingen, kan de planologische inpassing van de ontsluiting niet 'los gekoppeld' worden van de woningen. In het kader van de uitvoerbaarheid van de voorziene woningbouw is, zeker ook gezien de belangen van omwonenden (waaronder cliënten), vooraf duidelijkheid over de verkeersafwikkeling vereist.

In de toelichting van het ontwerpplan wordt opgemerkt dat sprake is van een zogeheten 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte c.q. globaal bestemmingsplan', op basis van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Volgens Chw is een bestemmingsplan mogelijk met een globaal karakter, maar dat is niet onbegrensd. Er mogen zich geen omstandigheden voordoen op grond waarvan het op voorhand aannemelijk is dat de ontwikkeling die in het omgevingsplan is voorzien niet kan worden gerealiseerd. De verbeelding en planregels dienen voldoende inzicht te bieden in de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het plan, dit vanwege de rechtszekerheid -ook- voor omwonenden van het plangebied. In casu is in het geheel niets geregeld wat betreft de verkeersafwikkeling, er is in het geheel geen inzicht in hoe de ontsluiting toekomstig zal worden voorzien. Het in het geheel doorschuiven van dit verkeersaspect is in strijd met de rechtszekerheid.

Conclusie

Namens cliënten verzoek ik u het onderhavige ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland', ontwerp besluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit' niet vast te stellen.

4.8.2 Reactie gemeente

Algemeen

Voor de beantwoording van de zienswijze van de belangengroep Repelakker-Noordveld wordt verwezen naar paragraaf 4.13.2 van deze nota van zienswijzen.

Verkeer

Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden verder te onderzoeken.

In 2021 is een uitgebreide variantenstudie uitgevoerd waarbij een brede groep belanghebbenden actief betrokken is. Wij staan inhoudelijk achter deze verkeersstudie, hoewel de resultaten niet door alle betrokkenen als representatief worden gezien. Wij hebben wel geconstateerd dat een aanvulling op deze verkeersstudie wenselijk is. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is geworden en anderzijds om meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet.

Om die reden heeft de gemeente in samenspraak met de initiatiefnemer ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie omtrent het thema verkeer. In drie opeenvolgende bijeenkomsten is met Belangengroep Repelakker (vertegenwoordigers bewoners) en Initiatief Zeeland (vertegenwoordiging inwoners Zeeland) tot een onderzoeksopzet gekomen voor een aanvullende verkeersstudie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele

aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau onderzocht worden. Het bureau is geselecteerd in samenspraak met de betrokkenen.

Uit het rapport dat is opgesteld door Mobycon (2024) zijn een aantal varianten gekomen die verkeerskundig gezien mogelijk zijn.

Hoewel het niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden zich kunnen vinden in het proces en de uitkomsten, heeft de gemeente en de initiatiefnemer zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen.

Verkeer in relatie tot bestemmingsplan CHW

In navolging op de variantenstudie van Megaborn, is een variantenstudie door Mobycon opgesteld voor de interne ontsluitingsmogelijkheden. Gelijktijdig met het vaststellen van dit bestemmingsplan is op basis van het onderzoek van Mobycon een keuze gemaakt voor de verkeersstructuur in Repelakker III. Daarmee is er nu duidelijkheid gegeven over de verkeersafwikkeling van het gebied. De keuze voor de verkeersstructuur is niet alleen afhankelijk van het onderzoek van Mobycon. Ook andere factoren zoals stedenbouw en landschap zijn een factor hierin. De beoogde ligging van de toekomstige verkeersstructuur in het plangebied, waaronder de beoogde aansluiting op de Bergmaas, zijn meegenomen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.

4.8.3 Conclusie

Onder andere deze zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van aanvullend verkeersonderzoek, die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

4.9 DAS-rechtsbijstand, namens bewoner(s) Blazoelaan x Zeeland

4.9.1 Inhoud zienswijze

Algemeen

Cliënten kunnen zich niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt naar de zienswijze van de belangengroep Repelakker-Noordveld (bijlage). Aanvullend navolgende.

Verkeersafwikkeling onzorgvuldig voorbereid.

Verkeer is reeds lang een bron van zorg. Door de belangengroep Repelakker-Noordveld is het onderzoek van Megaborn betwist. Volgens de belangengroep zijn de door hun gepresenteerde alternatieven niet serieus bekeken.

Uitgangspunt in het onderzoek was het in een keer ontwikkelen van Repelakker III conform de Gebiedsvisie. Met dit bestemmingsplan worden in het zuidelijk deel 200 woningen voorzien. Het

noordelijke deel wordt op een later moment juridisch-planologisch ingeregeld. Op dit moment is onduidelijk wanneer.

Gekozen is voor het maken van een verbinding met de Vaandriglaan en een aansluiting op de Bergmaas via een rotonde, zodat er een rechtstreekse verbinding met de Kerkstraat ontstaat. Dit heeft Megaborn niet geadviseerd. Ontsluiting ging altijd gepaard met een noordelijke ontsluiting ter hoogte van het tankstation op de Kerkstraat. Deze aansluiting is uit het bestemmingsplan gehaald omdat het noordelijke deel nu niet wordt ontwikkeld. Men kan echter niet volstaan met de opmerking dat het noordelijke deel (voorlopig) nog niet hoeft te worden ontsloten. Uit het bestemmingsplan en het onderzoek van Megaborn blijkt namelijk het doel voor een oost-west verbinding met de Bergmaas om zo de (te) drukke Kerkstraat te ontlasten.

Megaborn adviseert het verkeer Bergmaas - Kerkstraat te spreiden. Zie pagina 8 van het onderzoek:

De weg naar de Vaandriglaan is minder direct dan de noordelijke route door Repelakker. Hiermee wordt het beperken van het doorgaande verkeer door de Vaandriglaan beoogd.

Er wordt dus beoogd het doorgaande verkeer door de Vaandriglaan te beperken. Met dit bestemmingsplan gebeurt het tegenovergestelde: al het oost-west verkeer wordt op de Vaandriglaan afgewenteld. Onduidelijk is of het verkeerskundig verantwoord is of de Vaandriglaan alleen wel geschikt is om -naast het extra verkeer vanuit de Repelakker III- ook al het nieuwe doorgaande verkeer op een veilige manier te verwerken. In paragraaf 5.6 van de toelichting staat dat door de nieuw ontstane situatie de verkeersmodelstudie zal moeten worden geactualiseerd. De ontsluitingsroute in het noordelijke deel mag niet worden meegenomen, nu fase 2 een onzekere ontwikkeling is. Het toch meenemen is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Het alsnog positief bestemmen van de noordelijke ontsluitingsroute, zoals ook in de zienswijze van de belangengroep wordt aangegeven, kan wel.

Het voorgaande laat overigens onverlet dat cliënten de uitgangspunten en conclusies zoals gehanteerd door Megaborn nog steeds betwisten, en pleiten voor een van de door de belangengroep aangedragen alternatieven.

Aan de huidige verkeersoplossing ligt hoe dan ook geen verkeerskundige onderbouwing ten grondslag, is daarmee niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid en is daarmee in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 Awb.

Aspect verkeersafwikkeling niet conform een goede ruimtelijke ordening

Ondanks het ontbreken van een deugdelijke verkeerskundige onderbouwing is wel gekozen voor opname van een specifieke afwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan.

- Zo blijkt uit artikel 3.1.1 sub g van de planregels dat binnen de bestemming 'Groen' mede kan worden aangewend voor een ontsluitingsweg tussen Bergmaas en Vaandriglaan.

- aan de zijde van de Bergmaas binnen de bestemming 'Woongebied' rust de functie-aanduiding 'specifieke vorm van verkeer- hoofdontsluiting', blijkens artikel 5.1.1 sub g bedoeld voor de hoofdontsluiting van het woongebied.

Als uit het onderzoek blijkt dat de Vaandriglaan als enige ontsluitingsroute niet geschikt is om ook al het doorgaande oost-west verkeer op te vangen, dan is er binnen het bestemmingsplan geen flexibiliteit meer om de verkeersafwikkeling op een andere wijze te regelen. Artikel 3.1.1. sub f bepaalt immers dat de gronden kunnen worden gebruikt voor 'ontsluitingswegen woningclusters', en dus niet voor ontsluiting buiten het plangebied. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 lid Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Bouwhoogte: onevenredig nadelig, onduidelijk en niet inpasbaar

Voor de bouwhoogten verwijst artikel 5.3.1 sub b (Woongebied) naar paragraaf 4.6 van de Gebiedsvisie (Bijlage 3 bij de planregels). In de bestemming 'Groen' mag gebouwd worden ter hoogte van de functieaanduiding 'wonen' (artikel 3.1.1. sub i). Uit artikel 3.2.1 sub a in combinatie met de plankaart blijkt dat er een maximumaantal van 4 bouwlagen is toegestaan. Dit wordt bevestigd op de kaart in paragraaf 4.6 van de Gebiedsvisie.

Dit betekent dat er appartementen in 4 bouwlagen kunnen worden gerealiseerd op slechts 30 meter afstand. In de tussenliggende strook 'Groen' mogen ook wegen, paden of speelvoorzieningen worden gerealiseerd. Van een bufferzone is in dat geval geen sprake. Opgaand groen van enige hoogte en dichtheid dient in ieder geval geborgd te zijn. Op grond van het bestemmingsplan kan vanaf 4 hoog direct in de tuin en woning van cliënten worden gekeken. Dit zou een onevenredige inbreuk op de privacy van cliënten betekenen. De maximale bouw mogelijkheden zijn onevenredig nadelig en in strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Awb.

Ook is onduidelijk wat de exacte bouwhoogte wordt. Een bouwlaag kan variëren van 2,50 tot 3,50 meter of misschien nog wel hoger. Met 4 bouwlagen kan dan mogelijk tot 15 meter hoog worden gebouwd. Opgeroepen wordt hierover duidelijkheid te geven in de vorm van een maximale goothoogte- en bouwhoogte.

Ook moet duidelijk zijn welke hoogte van het plangebied is beoogd.

Van belang is dat er weliswaar een omgevingsvergunningplicht geldt voor het ophogen van de bodem (artikel 6.4.1. sub b) maar dat de ruimtelijke belangen van omwonenden daar gelet op het toetsingskader in artikel 6.4.3 geen plaats in hebben. Dat betekent dat reeds nu duidelijk moet worden wat de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn en of die ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Het bestemmingsplan is ook op dit punt in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

Tenslotte onderschrijven cliënten ten volle daar waar in de zienswijze van de belangengroep is betoogd dat van inpasbaarheid geen sprake is. Uw gemeente geeft aan dat de Zeelandse norm twee bouwlagen met een kap is. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarom hier op zoveel plekken in het plangebied van wordt afgeweken, tot wel 5 bouwlagen.

Onder verwijzing naar de zienswijze van de belangengroep stellen cliënten dat dit stedenbouwkundig niet inpasbaar is en dat -gelet op de gebruikelijke bouwhoogten- een deugdelijke onderbouwing van de aanvaardbaarheid ontbreekt. Dit is eveneens in strijd met het criterium van een goede ruimtelijke ordening zoals bedoeld in artikel 3.1 lid 1 Wro.

4.9.2 Reactie gemeente

Algemeen

Voor de beantwoording van de zienswijze van de belangengroep Repelakker-Noordveld wordt verwezen naar paragraaf 4.13.2 van deze nota van zienswijzen.

Verkeer

Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden verder te onderzoeken.

In 2021 is een uitgebreide variantenstudie uitgevoerd waarbij een brede groep belanghebbenden actief betrokken is. Wij staan inhoudelijk achter deze verkeersstudie, hoewel de resultaten niet door alle betrokkenen als representatief worden gezien. Wij hebben wel geconstateerd dat een aanvulling op deze verkeersstudie wenselijk is. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is geworden en anderzijds om meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet.

Om die reden heeft de gemeente in samenspraak met de initiatiefnemer ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie omtrent het thema verkeer. In drie opeenvolgende bijeenkomsten is met Belangengroep Repelakker (vertegenwoordigers bewoners) en Initiatief Zeeland (vertegenwoordiging inwoners Zeeland) tot een onderzoeksopzet gekomen voor een aanvullende verkeersstudie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau onderzocht worden. Het bureau is geselecteerd in samenspraak met de betrokkenen.

Uit het rapport dat is opgesteld door Mobycon (2024) zijn een aantal varianten gekomen die verkeerskundig gezien mogelijk zijn.

Hoewel het niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden zich kunnen vinden in het proces en de uitkomsten, heeft de gemeente en de initiatiefnemer zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen.

Verkeer in relatie tot bestemmingsplan

In navolging op de variantenstudie van Megaborn, is een variantenstudie door Mobycon opgesteld voor de interne ontsluitingsmogelijkheden. Gelijktijdig met het vaststellen van dit bestemmingsplan wordt op basis van het onderzoek van Mobycon een keuze gemaakt voor de verkeersstructuur in Repelakker III. Daarmee wordt duidelijkheid gegeven over de verkeersafwikkeling van het gebied. De beoogde ligging van de toekomstige verkeersstructuur in het plangebied, waaronder de beoogde aansluiting op de Bergmaas, zijn meegenomen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.

Bouwhoogtes

Parallel aan de vaststellingsfase van het bestemmingsplan vindt stedenbouwkundig onderzoek plaats. De uitgangspunten uit de gebiedsvisie zijn daarbij richtinggevend. Het stedenbouwkundig onderzoek en het stedenbouwkundig plan zijn nog niet gereed. Dat hoeft ook niet om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen. Bovendien zijn in de regels van de bestemmingen Groen, Wonen en Woongebied van het bestemmingsplan voorwaardelijke bepalingen opgenomen dat vergunningen pas verleend kunnen worden zodra deze passen binnen het door het college van burgemeester en wethouders goedgekeurd stedenbouwkundig en groenplan en een door de gemeenteraad goedgekeurd beeldkwaliteitsplan. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal ook onderzocht worden welke bouwmassa's (en bouwhoogtes) passen bij het dorpse karakter van Zeeland. In de groenbestemming is een bouwaanduiding opgenomen voor een gebouw met een hoogte van 4 lagen bovenop een laag die voor parkeren en bergingen kan dienen. In de begripsbepalingen is opgenomen wat de maximale hoogte in meters is van een bouwlaag. In de bestemming woongebied is op het zuidelijke deel van de verbeelding (aangrenzend aan bestaand woongebied) een bouwaanduiding opgenomen. Hier geldt een maximale bouwhoogte van 11,5 meter. Voor het overige deel van de bestemming woongebied zijn geen specifieke bouwhoogtes opgenomen. Zoals in het begin van deze paragraaf is aangegeven zal voor het plangebied nog een stedenbouwkundig plan moeten worden opgesteld en goedgekeurd door het college waaraan vergunningaanvragen moeten voldoen. Een belangrijke waarde en uitgangspunt voor het stedenbouwkundige plan is het dorpse karakter van Zeeland.

4.9.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot het opnemen van een maximale bouwhoogte van 11,5 meter op het zuidelijke deel van de verbeelding in de bestemming woongebied. In de begripsbepalingen wordt de hoogte van een bouwlaag nader gedefinieerd.

Voor het onderdeel verkeer heeft onder andere deze zienswijze geleid tot het uitvoeren van aanvullend verkeersonderzoek, die als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

4.10 DAS-rechtsbijstand, namens bewoner(s) Hellebaardlaan x Zeeland

4.10.1 Inhoud zienswijze

Algemeen

Cliënten kunnen zich niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt naar de zienswijze van de belangengroep Repelakker-Noordveld (bijlage). Aanvullend navolgende.

Verkeersafwikkeling onzorgvuldig voorbereid.

Verkeer is reeds lang een bron van zorg. Door de belangengroep Repelakker-Noordveld is het onderzoek van Megaborn betwist. Volgens de belangengroep zijn de door hun gepresenteerde alternatieven niet serieus bekeken.

Uitgangspunt in het onderzoek was het in een keer ontwikkelen van Repelakker III conform de Gebiedsvisie. Met dit bestemmingsplan worden in het zuidelijk deel 200 woningen voorzien. Het noordelijke deel wordt op een later moment juridisch-planologisch ingeregeld. Op dit moment is onduidelijk wanneer.

Gekozen is voor het maken van een verbinding met de Vaandriglaan en een aansluiting op de Bergmaas via een rotonde, zodat er een rechtstreekse verbinding met de Kerkstraat ontstaat. Dit heeft Megaborn niet geadviseerd. Ontsluiting ging altijd gepaard met een noordelijke ontsluiting ter hoogte van het tankstation op de Kerkstraat. Deze aansluiting is uit het bestemmingsplan gehaald omdat het noordelijke deel nu niet wordt ontwikkeld. Men kan echter niet volstaan met de opmerking dat het noordelijke deel (voorlopig) nog niet hoeft te worden ontsloten. Uit het bestemmingsplan en het onderzoek van Megaborn blijkt namelijk het doel voor een oost-west verbinding met de Bergmaas om zo de (te) drukke Kerkstraat te ontlasten.

Megaborn adviseert het verkeer Bergmaas - Kerkstraat te spreiden. Zie pagina 8 van het onderzoek:

De weg naar de Vaandriglaan is minder direct dan de noordelijke route door Repelakker. Hiermee wordt het beperken van het doorgaande verkeer door de Vaandriglaan beoogd.

Er wordt dus beoogd het doorgaande verkeer door de Vaandriglaan te beperken. Met dit bestemmingsplan gebeurt het tegenovergestelde: al het oost-west verkeer wordt op de Vaandriglaan afgewenteld. Onduidelijk is of het verkeerskundig verantwoord is of de Vaandriglaan alleen wel geschikt is om -naast het extra verkeer vanuit de Repelakker III- ook al het nieuwe doorgaande verkeer op een veilige manier te verwerken. In paragraaf 5.6 van de toelichting staat dat door de nieuw ontstane situatie de verkeersmodelstudie zal moeten worden geactualiseerd. De ontsluitingsroute in het noordelijke deel van mag niet worden meegenomen, nu fase 2 een onzekere ontwikkeling is. Het toch meenemen is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Het alsnog positief bestemmen van de noordelijke ontsluitingsroute, zoals ook in de zienswijze van de belangengroep wordt aangegeven, kan wel.

Het voorgaande laat overigens onverlet dat cliënten de uitgangspunten en conclusies zoals gehanteerd door Megaborn nog steeds betwisten, en pleiten voor een van de door de belangengroep aangedragen alternatieven.

Aan de huidige verkeersoplossing ligt hoe dan ook geen verkeerskundige onderbouwing ten grondslag, is daarmee niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid en is daarmee in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 Awb.

Aspect verkeersafwikkeling niet conform een goede ruimtelijke ordening

Ondanks het ontbreken van een deugdelijke verkeerskundige onderbouwing is wel gekozen voor opname van een specifieke afwikkeling in het ontwerpbestemmingsplan.

- Zo blijkt uit artikel 3.1.1 sub g van de planregels dat binnen de bestemming 'Groen' mede kan worden aangewend voor een ontsluitingsweg tussen Bergmaas en Vaandriglaan.
- aan de zijde van de Bergmaas binnen de bestemming 'Woongebied' rust de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer- hoofdontsluiting', blijkens artikel 5.1.1 sub g bedoeld voor de hoofdontsluiting van het woongebied.

Als uit het onderzoek blijkt dat de Vaandriglaan als enige ontsluitingsroute niet geschikt is om ook al het doorgaande oost-west verkeer op te vangen, dan is er binnen het bestemmingsplan geen flexibiliteit meer om de verkeersafwikkeling op een andere wijze te regelen. Artikel 3.1.1. sub f bepaalt immers dat de gronden kunnen worden gebruikt voor 'ontsluitingswegen woningclusters', en dus niet voor ontsluiting buiten het plangebied. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 lid Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Bouwhoogte: onevenredig nadelig, onduidelijk en niet inpasbaar

Voor de bouwhoogten verwijst artikel 5.3.1 sub b (Woongebied) naar paragraaf 4.6 van de Gebiedsvisie (Bijlage 3 bij de planregels). In de bestemming 'Groen' mag gebouwd worden ter hoogte van de functieaanduiding 'wonen' (artikel 3.1.1. sub i). Uit artikel 3.2.1 sub a in combinatie met de plankaart blijkt dat er een maximumaantal van 4 bouwlagen is toegestaan. Dit wordt bevestigd op de kaart in paragraaf 4.6 van de Gebiedsvisie.

Dit betekent dat er appartementen in 4 bouwlagen kunnen worden gerealiseerd op slechts 30 meter afstand. In de tussenliggende strook 'Groen' mogen ook wegen, paden of speelvoorzieningen worden gerealiseerd. Van een bufferzone is in dat geval geen sprake. Opgaand groen van enige hoogte en dichtheid dient in ieder geval geborgd te zijn. Op grond van het bestemmingsplan kan vanaf 4 hoog direct in de tuin en woning van cliënten worden gekeken. Dit zou een onevenredige inbreuk op de privacy van cliënten betekenen. De maximale bouw mogelijkheden zijn onevenredig nadelig en in strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Awb.

Ook is onduidelijk wat de exacte bouwhoogte wordt. Een bouwlaag kan variëren van 2,50 tot 3,50 meter of misschien nog wel hoger. Met 4 bouwlagen kan dan mogelijk tot 15 meter hoog worden gebouwd. Opgeroepen wordt hierover duidelijkheid te geven in de vorm van een maximale goothoogte- en bouwhoogte.

Ook moet duidelijk zijn welke hoogte van het plangebied is beoogd.

Van belang is dat er weliswaar een omgevingsvergunningplicht geldt voor het ophogen van de bodem (artikel 6.4.1. sub b) maar dat de ruimtelijke belangen van omwonenden daar gelet op het toetsingskader in artikel 6.4.3 geen plaats in hebben. Dat betekent dat reeds nu duidelijk moet worden wat de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn en of die ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Het bestemmingsplan is ook op dit punt in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

Tenslotte onderschrijven cliënten ten volle daar waar in de zienswijze van de belangengroep is betoogd dat van inpasbaarheid geen sprake is. Uw gemeente geeft aan dat de Zeelandse norm twee bouwlagen met een kap is. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarom hier op zoveel plekken in het plangebied van wordt afgeweken, tot wel 5 bouwlagen.

Onder verwijzing naar de zienswijze van de belangengroep stellen cliënten dat dit stedenbouwkundig niet inpasbaar is en dat -gelet op de gebruikelijke bouwhoogten- een deugdelijke onderbouw van de aanvaardbaarheid ontbreekt. Dit is eveneens in strijd met het criterium van een goede ruimtelijke ordening zoals bedoeld in artikel 3.1 lid 1 Wro.

4.10.2 Reactie gemeente

Algemeen

Voor de beantwoording van de zienswijze van de belangengroep Repelakker-Noordveld wordt verwezen naar paragraaf 4.13.2 van deze nota van zienswijzen.

Verkeer

Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden verder te onderzoeken.

In 2021 is een uitgebreide variantenstudie uitgevoerd waarbij een brede groep belanghebbenden actief betrokken is. Wij staan inhoudelijk achter deze verkeersstudie, hoewel de resultaten niet door alle betrokkenen als representatief worden gezien. Wij hebben wel geconstateerd dat een aanvulling op deze verkeersstudie wenselijk is. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is geworden en anderzijds om meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet.

Om die reden heeft de gemeente in samenspraak met de initiatiefnemer ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie omtrent het thema verkeer. In drie opeenvolgende bijeenkomsten is met Belangengroep Repelakker (vertegenwoordigers bewoners) en Initiatief Zeeland (vertegenwoordiging inwoners Zeeland) tot een onderzoeksopzet gekomen voor een aanvullende verkeersstudie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau onderzocht worden. Het bureau is geselecteerd in samenspraak met de betrokkenen.

Uit het rapport dat is opgesteld door Mobycon (2024) zijn een aantal varianten gekomen die verkeerskundig gezien mogelijk zijn.

Hoewel het niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden zich kunnen vinden in het proces en de uitkomsten, heeft de gemeente en de initiatiefnemer zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen.

Verkeer in relatie tot bestemmingsplan

Op de verbeelding van het bestemmingsplan is weergegeven in welk gebied de beoogde ontsluiting op de Bergmaas is voorzien. In navolging op de variantenstudie van Megaborn, is een variantenstudie door Mobycon opgesteld voor de interne ontsluitingsmogelijkheden. Gelijktijdig met het vaststellen van dit bestemmingsplan wordt op basis van het onderzoek van Mobycon een keuze gemaakt voor de verkeersstructuur in Repelakker III. Daarmee wordt duidelijkheid gegeven over de verkeersafwikkeling van het gebied.

Voor het onderdeel bouwhoogtes wordt volledigheidshalve verwezen naar de beantwoording van de zienswijze in paragraaf 4.10.

4.10.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot het opnemen van een maximale bouwhoogte van 11,5 meter op het zuidelijke deel van de verbeelding in de bestemming woongebied. In de begripsbepalingen wordt de hoogte van een bouwlaag nader gedefinieerd.

Voor het onderdeel verkeer heeft onder andere deze zienswijze geleid tot het uitvoeren van aanvullend verkeersonderzoek, die als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

4.11 ARAG, namens bewoner(s) Hellebaardlaan x Zeeland

4.11.1 Inhoud zienswijze

Cliënten kunnen zich niet geheel verenigen met het onderhavige ontwerpplan. Onderstaand de bezwaren van cliënten.

Algemeen

- Voor de inhoudelijke bezwaren wordt in de eerste plaats verwezen naar de door belangengroep Repelakker-Noordveld ingediende zienswijze (bijlage 1).
- tevens wordt verwezen naar de aan Uw Commissie Ruimte Economie en Financiën toegestuurde reactienota en inspraakreactie d.d. 19 september 2023 (bijlage 2 en 3).

Verkeer

In paragraaf 5.6.1 van de toelichting bij het ontwerpplan opgemerkt:

Dit betekent dat de verkeersmodelstudie geactualiseerd dient te worden en er nu geen precieze cijfers van de extra verkeersbewegingen op de diverse wegen kunnen worden gegeven. De actualisatie van de verkeersmodelstudie, waarbij de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven, zal in overleg met de omwonenden plaatsvinden. Aan de hand van de nieuwe verkeersmodelstudie zal bij de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie naar een stedenbouwkundig plan ook de interne verkeersstructuur verder worden uitgewerkt, waarbij een evenwichtige verdeling van het interne verkeer binnen de wijk, maar bovenal ook de aansluiting op de bestaande wegen een belangrijk aspect is. Deze uitwerking zal in samenspraak met de omgeving worden opgepakt.

Gezien bovenstaande is de uitvoerbaarheid van de ontsluiting niet is gewaarborgd. Als gevolg hiervan is strijd met het (per 1 januari 2024 vervallen) artikel 3.1.6 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening welke luidt:

Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd:

- een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;
- de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

Zeker gezien de aard van de ontwikkeling met de hiermee samenhangende toename aan verkeersbewegingen, kan de planologische inpassing van de ontsluiting niet 'los gekoppeld' worden van de woningen. In het kader van de uitvoerbaarheid van de voorziene woningbouw is, zeker ook gezien de belangen van omwonenden (waaronder cliënten), vooraf duidelijkheid over de verkeersafwikkeling vereist.

In de toelichting van het ontwerpplan wordt opgemerkt dat sprake is van een zogeheten 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte c.q. globaal bestemmingsplan', op basis van de Crisis- en herstelwet (Chw).

Volgens Chw is een bestemmingsplan mogelijk met een globaal karakter, maar dat is niet onbegrensd. Er mogen zich geen omstandigheden voordoen op grond waarvan het op voorhand aannemelijk is dat de ontwikkeling die in het omgevingsplan is voorzien niet kan worden gerealiseerd. De verbeelding en planregels dienen voldoende inzicht te bieden in de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het plan, dit vanwege de rechtszekerheid -ook- voor omwonenden van het plangebied. In casu is in het geheel niets geregeld wat betreft de verkeersafwikkeling, er is in het geheel geen inzicht in hoe de ontsluiting toekomstig zal worden voorzien. Het in het geheel doorschuiven van dit verkeersaspect is in strijd met de rechtszekerheid.

Conclusie

Namens cliënten verzoek ik u het onderhavige ontwerpbestemmingsplan 'CHW Repelakker III Zeeland', ontwerp besluit hogere waarde, m.e.r.-aanmeldnotitie en m.e.r.-beoordelingsbesluit' niet vast te stellen.

4.11.2 Reactie gemeente

Algemeen

Voor de beantwoording van de zienswijze van de belangengroep Repelakker-Noordveld wordt verwezen naar paragraaf 4.13.2 van deze nota van zienswijzen.

Verkeer

Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden verder te onderzoeken.

In 2021 is een uitgebreide variantenstudie uitgevoerd waarbij een brede groep belanghebbenden actief betrokken is. Wij staan inhoudelijk achter deze verkeersstudie, hoewel de resultaten niet door alle betrokkenen als representatief worden gezien. Wij hebben wel geconstateerd dat een aanvulling op deze verkeersstudie wenselijk is. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is geworden en anderzijds om meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet.

Om die reden heeft de gemeente in samenspraak met de initiatiefnemer ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie omtrent het thema verkeer. In drie opeenvolgende bijeenkomsten is met Belangengroep Repelakker (vertegenwoordigers bewoners) en Initiatief Zeeland (vertegenwoordiging inwoners Zeeland) tot een onderzoeksopzet gekomen voor een aanvullende verkeersstudie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele

aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau onderzocht worden. Het bureau is geselecteerd in samenspraak met de betrokkenen.

Uit het rapport dat is opgesteld door Mobycon (2024) zijn een aantal varianten gekomen die verkeerskundig gezien mogelijk zijn.

Hoewel het niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden zich kunnen vinden in het proces en de uitkomsten, heeft de gemeente en de initiatiefnemer zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen.

Verkeer in relatie tot bestemmingsplan

In navolging op de variantenstudie van Megaborn, is een variantenstudie door Mobycon opgesteld voor de interne ontsluitingsmogelijkheden. Gelijktijdig met het vaststellen van dit bestemmingsplan wordt op basis van het onderzoek van Mobycon een keuze gemaakt voor de verkeersstructuur in Repelakker III. Daarmee wordt duidelijkheid gegeven over de verkeersafwikkeling van het gebied. De beoogde ligging van de toekomstige verkeersstructuur in het plangebied, waaronder de beoogde aansluiting op de Bergmaas, zijn meegenomen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.

Volledigheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze in paragraaf 4.10 van deze zienswijzennota.

4.11.3 Conclusie

Onder andere deze zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van aanvullend verkeersonderzoek, die als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

4.12 Bewoners Buitenveld x, x, x Zeeland

4.12.1 Inhoud zienswijze

Groenvoorziening Buitenveld

Ons bezwaar richt zich m.n. op opname van de groenvoorziening/speelveld achter het Buitenveld in het plan. Reden hiervoor is (zoals eerder veelvuldig mondeling, telefonisch, per mail en in overleggen aangekaart) dat wij eraan hechten dat de groenvoorziening/speelveld achter het Buitenveld intact blijft als groenvoorziening/speelveld.

We willen niet dat de groenvoorziening/speelveld gebruikt/opgeofferd wordt voor de afwikkeling van verkeersstromen naar de Tweehekkenweg. Geen inzet voor langzaam verkeer (fiets- en/of voetpad).

Het is voor ons volstrekt onbegrijpelijk waarom plots de gehele groenvoorziening/speelveld achter Buitenveld in het plan Repelakker III is opgenomen, zonder dat wij hierin gekend zijn,

terwijl Repelakker I en II reeds zijn ontwikkeld. Eerder is van gemeentewege herhaald aangegeven dat er geen plannen zouden zijn voor een fietsvoorziening achter het Buitenveld.

Wij zijn van mening dat als er een nieuwbouwwijk wordt ontwikkeld, er vooraf een duidelijke lange termijnvisie voor de verkeersafwikkeling moet zijn waardoor niet steeds ad hoc besluiten genomen dienen te worden.

Historie

De wijk de Strepen heeft heel weinig groen. Vanuit de historie heeft de gemeente steeds gesteld dat de groenvoorziening/speelveld achter het Buitenveld voor de wijk behouden dient te blijven (kosten betaald uit verkoop van grond aan zelfbouwers bij ontwikkeling van de wijk). Als bewoners van het Buitenveld is ons in het verleden steeds gegarandeerd dat tussen onze woningen en de Bergmaas niets ontwikkeld zal worden.

Veiligheid

In de groenvoorziening/speelveld, achter Buitenveld is geen enkele sociale controle waardoor de veiligheid op geen enkele manier geborgd is. De groenvoorziening/speelveld is middels een hekwerk af- en omsloten en de toegang voor gemotoriseerd verkeer werd na eerdere klachten geblokkeerd. De aanleg van een voorziening voor langzaam verkeer nodigt uit tot ongewenste activiteiten. De huidige groenvoorziening/speelveld wordt nu al regelmatig vervuild. En we ervaren meer en meer overlast.

De al beperkte groenvoorziening/speelveld in onze wijk mag niet het afvalputje voor andere wijken worden. De groenvoorziening is bedoeld ter ontspanning en recreatief - /speelgebruik. Een achteraf ontsluiting zal de onveiligheid en overlast alleen maar doen toenemen en het recreatief (o.a. speel)gebruik beperken.

Ontsluiting

De wijk de Strepen is voldoende ontsloten voor zowel het langzaam- als gemotoriseerd verkeer. Door gebruik te maken van de bestaande infrastructuur is de bushalte aan de Tweehekkenweg voldoende en goed bereikbaar voor het langzaam verkeer. Ook vanuit de Repelakker. Wij zien vanwege de sociale controle liever verkeer voor onze woningen dan achter door de groenvoorziening/speelveld en achter onze tuinen.

Bezwaar

Wij zijn het niet eens met het opnemen van de volledige groenvoorziening achter Buitenveld in de gebiedsvisie, ontwikkelingen ter ontsluiting en anderszins voor de Repelakker III. Eerder stuurden wij een brief waarin wij onze grote moeite en overwegingen kenbaar maakten.

Geluid/verkeer/gezondheidsrisico

Wij maken ons daarnaast grote zorgen over de toenemende geluidsbelasting.

De geluidsbelasting is al hoog, zo bleek uit diverse eerdere metingen. Het oprekken van de normen betekent een toename van de alom bekende gezondheidsrisico's voor zittende (en toekomstige) bewoners. Wij vinden dat de geluidsbelasting niet verder verhoogd mag worden.

Woningbouw

Ons bezwaar laat onverlet dat wij verheugd zijn dat er woningen gebouwd gaan worden voor de diverse doelgroepen. Een mooi plan met veel groen. Het mag echter niet zo zijn dat hierdoor de belangen van de zittende burger in andere wijken, geschaad wordt. En dat dit ten koste gaat van hun woon- en leefgenot en gezondheid. Met betrekking tot toewijzingsbeleid achten wij het van groot belang dat sociale- en/of economische binding en doorstroming een belangrijke factor wordt. En dat door zorgvuldig maatwerk er zoveel mogelijk woningzoekenden geholpen kunnen worden.

Tot slot

We vertrouwen erop dat de door ons aangedragen items en zorgen serieus genomen worden. En dat de gehele groenvoorziening/speelveld achter Buitenveld uit het bestemmingsplan gehaald wordt. En dientengevolge er ook géén langzaamverkeersvoorziening door de groenvoorziening/speelveld wordt gerealiseerd.

4.12.2 Reactie gemeente

Groenvoorziening Buitenveld

De bewoners hebben meermaals kenbaar gemaakt te hechten aan de groenvoorziening achter hun percelen. Hierover is eind 2023 ook een gesprek gevoerd tussen de bewoners en de gemeente. De gemeente heeft in dit gesprek kenbaar gemaakt dat de groenzone geen onderdeel is van het bestemmingsplan, en dat de gemeente niet de intentie heeft om de groenvoorziening en het speelveld te verwijderen.

Verkeer

Inzake verkeer is een uitvoerige modelstudie uitgevoerd in 2021 die uitgaat van een volledige ontwikkeling van het gebied (conform gebiedsvisie). In deze studie zijn ook autonome ontwikkelingen en andere ontwikkelingen in Zeeland meegenomen. Deze studie laat zien hoe de verkeersafwikkeling in Zeeland er in de toekomst uit kan zien. Daarnaast is er in 2024 een aanvullende verkeerstudie uitgevoerd om tot concrete oplossingen te komen die voor zowel de korte als de lange termijn gelden. In dit onderzoek is namelijk de uitwerking van het huidige bestemmingsplan bekeken, alsmede een eventuele verdere uitwerking van de gehele gebiedsvisie. Uit het onderzoek zijn een aantal varianten gekomen die verkeerskundig gezien acceptabel zijn. De acceptabele varianten zijn daarna gewogen op verschillende criteria om tot een keuze te komen.

Het thema verkeer is daarmee zorgvuldig en uitvoerig onderzocht, waarbij verder is gekeken dan de nabije toekomst en ook andere ontwikkelingen in Zeeland in ogenschouw zijn genomen.

Verkeer, geluid en gezondheid

Verkeer over de weg zal lawaai produceren. Door de aanleg van de nieuwe woningen zal er meer verkeer gaan rijden. Om de nieuwe woningen te kunnen ontsluiten worden ook wegen aangelegd. Hiervoor is een akoestisch onderzoek opgesteld (bijlage 9 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er alleen hogere grenswaarden noodzakelijk voor de nieuwe woningen. Hiervoor is een procedure doorlopen. Dit is conform de normstelling in de Wet geluidhinder. Het woon- en leefklimaat in de woningen wordt in dat kader gewaarborgd door het Bouwbesluit 2012, hoofdstuk 3.

Volledigheidshalve is er naar aanleiding van de ingekomen zienswijze vervolgonderzoek uitgevoerd (bijlage 15 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat het extra verkeer door de ontwikkelingen Repelakker en Voederheil niet leidt tot overschrijding van een aanvaardbare situatie ten gevolge van, (conform de Wet geluidhinder, afdeling 2, Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties, afdeling 4 Reconstructies, e.a.), voor bestaande woningen.

Er zijn in de Wet Milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, grenswaarden opgenomen. Uit de toelichting behorende bij dit bestemmingsplan blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden en niet dreigen te overschrijden. Er kunnen pas mogelijk negatieve gevolgen optreden bij een extra verkeersstroom als gevolg vanaf 1.500 nieuwe woningen per ontsluitingsweg. In dit plan gaat het om veel minder nieuwe woningen (maximaal 200) waardoor op voorhand vaststaat dat de gevolgen van wegverkeer voor de luchtkwaliteit zeer beperkt en dus aanvaardbaar zullen zijn.

Woningbouw

Het bestemmingsplan is niet het instrument dat kan voorzien in toewijzingsbeleid van woningen aan de doelgroepen op de woningenmarkt. In het bestemmingsplan zijn wel afspraken vastgelegd voor het realiseren van goedkopere woningen, die ook contractueel met de ontwikkelende partijen zijn afgesproken. Repelakker III voorziet in de realisatie van 30% sociale huur waarvan een deel levensloopbestendig. Daarmee wordt deels voorzien in de behoefte aan sociale woningbouw in Zeeland.

4.12.3 Conclusie

De zienswijze leidt voor het onderdeel akoestiek tot het toevoegen van een aanvullend akoestisch onderzoek, dat als bijlage 13 bij de toelichting is gevoegd en waarop paragraaf 5.7 is aangepast. De onderzoeksresultaten leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. De andere onderdelen van de zienswijzen geven geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4.13 Belangengroep Repelakker-Noordveld

4.13.1 Inhoud zienswijze

Verkeer (algemeen)

Uiteindelijk zal de wijk Repelakker met 380 woningen worden uitgebreid, waarvan in fase 2, 200 woningen. De gevolgen moeten daarom goed worden doordacht. Dit geldt zeker voor de ontsluiting en verkeerskundige gevolgen voor Repelakker I en II en Noordveld. Gevraagd wordt daarom om in het definitieve bestemmingsplan, op basis van deugdelijk verkeerskundig onderzoek, alsnog volledige duidelijkheid te geven over de definitieve wijze van ontsluiting, en de verkeerskundige gevolgen voor onze wijk moeten dan volledig helder zijn. *Daarbij is onze inzet dat sluipverkeer, onnodige drukte en gevaarlijke situaties in de wijk absoluut voorkomen moeten worden.*

Er spelen nu dagelijks veel jonge kinderen in onze wijk. De variant die nu is uitgewerkt, waarbij de Vaandriglaan wordt gebruikt als ontsluitingsweg, vrezen wij dat sprake zal zijn van zeer veel sluipverkeer, wat tot gevaarlijke situaties zal leiden. Ook wordt veel overlast verwacht op de Vaandriglaan.

Gevraagd wordt om Belangengroep Repelakker-Noordveld nauw te betrekken en samen toe te werken naar een definitief bestemmingsplan met een ontsluitingsvariant die wél kan rekenen op draagvlak bij de Belangengroep.

Wij vinden het niet correct dat voorafgaand aan de verkeersstudie in het ontwerp bestemmingsplan al gekozen is voor een rotonde op de Bergmaas. In de verkeersstudie zouden ook andere varianten meegenomen moeten worden dan een rotonde op de Bergmaas.

Ook de nu opgenomen fasering leidt tot beperkingen in de opties voor de beste verkeerskundige oplossing. Nadrukkelijk vragen wij u om in de verkeersstudie ook verkeerskundige varianten te onderzoeken die buiten het plangebied van fase 1 liggen, bijvoorbeeld de suggesties die door Belangengroep zijn voorgesteld. In het bijzonder willen we de aandacht vestigen op de gespreksnotitie van de Belangengroep van december 2023 (bijlage 1) waarin wordt gevraagd om 5 varianten mee te nemen in de verkeersstudie.

Overige opmerkingen met betrekking tot verkeer:

- In paragraaf 8.2.1 en het participatieverslag (bijlage 20) staat wat er is gewijzigd in de definitieve gebiedsvisie (en nu ook het ontwerpbestemmingsplan). Op pagina 34 is hierover opgemerkt: *“De ontsluiting tussen Repelakker III en I-II loopt niet meer via de Hellebaardlaan, maar nu via de Vaandriglaan, die wordt doorgetrokken richting Repelakker II”*. Tijdens het participatietraject was iedereen zeer negatief over het idee om het verkeer door de bestaande wijk te leiden. We zijn daarom blij dat dit is aangepast. Tot onze grote verbazing begrepen we onlangs dat de gemeente deze oude ontsluitingsoptie toch alsnog wil

meenemen als een van de varianten in de in het verkeersonderzoek. We zijn het hiermee niet eens. Je moet problemen van het te verwachten sluipverkeer niet afwentelen op nog meer straten in Repelakker I en II. Dat zijn smalle straten die daar niet op ingericht zijn. Dit zijn ook juist de straten waar veel kinderen zelfstandig van en naar school gaan. Mogen wij erop vertrouwen dat de gemeente woord houdt en deze optie definitief laat vervallen?

- In paragraaf 5.6.1 van de toelichting wordt verwezen naar de verkeersmodelstudie van Megaborn (bijlage 8). Dit is niet de meest actuele versie van het onderzoek. De definitieve versie is van 27 oktober 2021 (versie d2.0). Er schort veel aan dit onderzoek. Dit werd ook door de gemeenteraad erkend omdat de raad de gebiedsvisie heeft vastgesteld zonder het onderdeel verkeer. Immers is in het raadsbesluit van 28 september 2023 aangegeven dat 'alles omtrent verkeer nog vrij is'. Een verwijzing naar dit onderzoek dient dan ook te worden verwijderd, en mag niet meer terugkomen in het definitieve bestemmingsplan.
- Door de Belangengroep Repelakker is al diverse malen aangekaart dat dit verkeersonderzoek fouten bevat. Zie ook bijlage 2 als onderbouwing (brief 7 december 2021). Daarbij is in het raadsbesluit de volgende verplichting voor de gemeente opgenomen: "Verkeer dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland", wat tot op heden niet is gebeurd.
- In de periode tussen december 2021 en 2023 is nog geen invulling gegeven aan een nieuw verkeersonderzoek. Hierbij heeft de actualiteit het verkeersonderzoek inmiddels ook ingehaald. De gemeente Maashorst is gestart met het uitwerken van de plannen voor de weg Voederheil. Deze weg is in het verkeersonderzoek aangeduid als een Erftoegangsweg (ETW BiBeKo, lees: 30km/uur). In de nieuwe plannen voor deze weg wordt de weg beschouwd als een Gebiedsontsluitingsweg (GOW BiBeKo, lees: 50km/uur). Dit heeft een impact op de functie, gebruik en capaciteit van deze weg, omdat het nu wellicht een betere optie is dan voorheen om (ook) te ontsluiten op Voederheil nu die is aangemerkt als een ETW BiBeKo. Dit heeft ook weer gevolgen voor de mogelijke ontsluitingsopties van onderhavige planontwikkeling. Het geheel moet alsnog in samenhang met andere ontwikkelingen worden gezien. Dat is helaas nog niet gebeurd.
- De paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) dient, in de definitieve versie aangepast te worden, waarbij alle uitwerkingen die nu nog gekoppeld zijn aan het niet actuele verkeersonderzoek (2021) worden verwijderd, in lijn met het raadsbesluit van 28 september 2023. Ook de stelling dat de rotonde op de Bergmaas voor ontsluiting van het plangebied nog steeds uitgangspunt is moet om deze reden worden verwijderd.
- In de paragraaf Verkeer van de toelichting (paragraaf 5.6.1) wordt nu nog gesteld: "De actualisatie van de verkeersmodelstudie, waarbij de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven, zal in overleg met omwonenden plaatsvinden". In een definitieve versie van het bestemmingsplan dient een uitwerking te worden opgenomen op basis van een actueel verkeersonderzoek, waarbij wij nadrukkelijk vragen ook op in te gaan op het standpunt van de Belangengroep Repelakker-Noordveld. Wij merken daarbij nadrukkelijk op dat we het niet eens zijn met de opmerking dat de uitgangspunten uit de eerste studie leidend blijven. Er werden toen namelijk uitgangspunten gehanteerd (bijv. dat de drukte op de Kerkstraat niet

zou mogen toenemen) die simpelweg niet realistisch (en wenselijk) zijn bij zo'n enorme toename van woningen. Overigens wordt dit uitgangspunt ook niet gebruikt bij andere ontwikkelingen die plaatsvinden binnen Zeeland. Wij hopen dat dan sprake zal zijn van een gedeeld standpunt over wat de beste ontsluitingsoptie is.

- In de paragraaf Analyse van de toelichting (paragraaf 5.7.2) wordt het volgende gesteld: "door het op dit moment alleen mogelijk maken fase 1 van Repelakker III is het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek niet meer representatief". We kunnen ons volledig vinden in deze opmerking. Alle verwijzingen of uitgangspunten/kaders die zijn gekoppeld aan dit verouderde en incorrecte verkeersonderzoek in het ontwerpbestemmingsplan dienen dan ook te worden verwijderd/aangepast in een definitieve versie. Een nieuw verkeersonderzoek in combinatie met de juiste uitgangspunten en waarbij alle ontwikkelingen in acht worden genomen (zoals toegezegd in het raadsbesluit van 28 september 2023) is de enige oplossing.
- In de paragraaf Kernkwaliteiten van de toelichting (paragraaf 3.1.1) wordt verwezen naar de gebiedsvisie (bijlage 1). Deze gebiedsvisie is in de raadsvergadering van 28 september 2023 vastgesteld. In het raadsbesluit is de volgende passage als onderdeel van de vaststelling: "Verkeer dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland. Er ligt nog niets vast qua verkeer. Om te komen tot concrete uitwerking van het stedenbouwkundig plan en de verkeersafwikkeling zullen gesprekken met betrokkenen (inwoners en gebruikers) gevoerd worden". Gelet op dit besluit van de gemeenteraad, dient paragraaf 3.1.1. te worden aangepast, waar nu nog staat: "Vanuit de mobiliteit-gedachte is het van belang dat er voor Repelakker III een auto-ontsluiting met zowel de Bergmaas als met Kerkstraat als met Repelakker 1-11 wordt gemaakt." Deze keuze loopt namelijk vooruit op de resultaten uit het verkeerskundig onderzoek, terwijl in het raadsbesluit juist is vastgesteld dat het onderdeel verkeer nog dient te worden gezien in samenhang met andere ontwikkelingen in Zeeland.
- In de paragraaf Vlekkenplan van de toelichting (paragraaf 3.1.2) is de kaart van de Gebiedsvisie opgenomen. Hier is het volgende opgemerkt: "De Gebiedsvisie geeft de kaders aan voor het stedenbouwkundig plan en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte". Dit is niet correct voor het onderdeel Verkeer. De gebiedsvisie is door de gemeenteraad namelijk vastgesteld met de opmerking "Er ligt nog niets vast qua verkeer" (zie eerdere opmerkingen). Deze plankaart kan voor het opstellen van inrichtingsplannen voor de openbare ruimte dan ook niet als kader worden gehanteerd.
- In de paragraaf Stedenbouwkundige kaders van de toelichting (paragraaf 3.1.3) onder de alinea (langzaam) verkeer en parkeren is het volgende gesteld: "Om het toekomstige verkeer goed af te wikkelen is spreiding van het verkeer noodzakelijk om overbelasting op een van de omliggende wegen te voorkomen. Vanuit eerder genoemd onderzoek is naar voren gekomen dat het gewenst is om de nieuwe wijk op drie plekken te verbinden met het omliggende netwerk. De ontsluiting richt zich op een aansluiting op de Bergmaas (rotonde), een aansluiting op de Kerkstraat (ter hoogte van het tankstation) en een aansluiting op Repelakker II (verlengde van de Vaandriglaan)." Omdat de gebiedsvisie is vastgesteld met de opmerking dat 'er nog niets vastligt qua verkeer' kan dit niet als kader voor het autoverkeer worden gehanteerd. Uit nader verkeersonderzoek moet blijken wat de beste oplossing is voor

de afwikkeling van het autoverkeer.

- In de paragraaf Stedenbouwkundige kaders van de toelichting (paragraaf 3.1.3) onder de alinea (langzaam) verkeer en parkeren is het volgende gesteld: *"Om de centrale parkzone nog meer kwaliteit te geven is het streven om dit gebied verkeersluw te maken. Dit betekent dat er geen wegen voor gemotoriseerd verkeer lopen voor de woningen die aan dit park liggen."*

Dit sluit niet aan op de keuzes die zijn gemaakt in de gebiedsvisie. Hierin is namelijk het volgende opgenomen: "Om de centrale parkzone nog meer kwaliteit te geven is het streven om dit gebied verkeersluw te maken. Dit betekent dat er geen doorlopende wegen voor gemotoriseerd verkeer lopen, maar dat er voornamelijk voor bestemmingsverkeer iets wordt aangelegd" (Gebiedsvisie paragraaf 4.4.1 Gemotoriseerd verkeer en parkeren). De Gebiedsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad en vormt de basis voor de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan. Het kader voor het (langzaam) verkeer en parkeren zoals gedefinieerd in het ontwerpbestemmingsplan moet daarmee worden aangepast conform de stelling in de gebiedsvisie en moet het uitgangspunt vormen voor de uitwerking van het thema 'verkeer'.

- In paragraaf 3.1.4 wordt verwezen naar het verkeersonderzoek uitgevoerd door Megaborn, dat onderdeel is van de gebiedsvisie.

Echter, de gebiedsvisie is in de raadsvergadering vastgesteld met de opmerking in het raadsbesluit: *"Er ligt nog niets vast qua verkeer". De genoemde paragraaf dient dan ook volledig te worden herschreven zonder concrete uitwerking, op basis van een verkeersonderzoek dat geactualiseerd moet zijn voor het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan. Ook de opmerking dat, vanuit dit onderzoek, naar voren is gekomen dat het gewenst is om de nieuwe wijk op drie plekken te verbinden met het omliggende netwerk is nu prematuur. Het moet immers nog nader worden uitgewerkt. Dat geldt ook voor de opmerking: "De ontsluiting richt zich op een aansluiting op de Bergmaas (rotonde of kruising), een aansluiting op de Kerkstraat (ter hoogte van het tankstation) en een aansluiting op Repelakker 11 (verlengde van de Vaandriglaan)" en de zin "De aansluiting op de Vaandriglaan is nog wel steeds mogelijk en gewenst".*

Fasering

In paragraaf 1.1.1 staat dat dit bestemmingsplan alleen betrekking heeft op fase 1. Dit omdat de gemeente ervoor kiest om de ontwikkeling gefaseerd plaats te laten vinden, waarbij de verwachting is dat de looptijd van fase 1, 10 tot 20 jaar zal zijn (par. 1.1.2). Opmerkelijk genoeg wordt in deze gebiedsvisie voor het gehele gebied ook een te verwachten termijn van gebiedsontwikkeling genoemd van 10 tot 15 jaar. In paragraaf 3.1.2 lezen we immers: "De te verwachten duur van de gebiedsontwikkeling ligt op minimaal 10 tot 15 jaar."

In de paragraaf Repelakker III (fase 1) wordt dan weer het volgende gesteld: "De totaalvisie van Repelakker III is gericht op de lange termijnplanning tot circa 2050". Hier wordt dus gesproken over een ontwikkeling van ca. 25 jaar.

Al met al zijn dit zijn soort opmerkingen tegenstrijdig. We vragen u om dit te verduidelijken in het

definitieve bestemmingsplan. Het is nu niet duidelijk wat de voorziene termijn is voor fase 1 en hoe dit zich verhoudt tot de latere fases. Dit is wel relevant om helder te hebben, ook bijvoorbeeld bij het maken van keuzes over (eventueel tijdelijke) ontsluitingsopties. Ook moet dit helder zijn in relatie tot de toepassing van een bestemmingsplan conform de Crisis- en Herstelwet (Chw).

Wij zijn overigens van mening dat een definitieve keuze over fasering pas gemaakt kan worden na afronding van het verkeerskundig onderzoek (dit is nu niet gedaan). Zoals hierboven verwoord vinden wij bijvoorbeeld dat het mogelijk moet zijn om ook in het gebied buiten fase 1 te betrekken bij het huidige plan, als dat zou leiden tot betere ontsluitingsopties (zonder sluipverkeer).

Inhoudelijk missen wij verder een heldere onderbouwing waarom er voor wordt gekozen om eerst fase 1 als gepland te ontwikkelen. In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt het volgende gesteld: "Gezien de recente woningbouwontwikkelingen zal de ontwikkeling van Repelakker fase III gefaseerd worden uitgevoerd. De eerste fase betreft het zuidelijk deel" Er is geen onderbouwing van de recente woningbouwontwikkelingen gegeven én er is geen onderbouwing waarom de splitsing in een zuidelijke- (fase 1) en noordelijke ontwikkeling wordt gemaakt. Wij denken dat er planologisch betere keuzes te maken zijn voor de fasering, namelijk om eerst in het verlengde van Repelakker II te gaan bouwen (en zo het bestaande lint door te trekken) en daarnaast alvast de groene parkstructuur aan te leggen.

Groene parkzone

Waar we erg positief over zijn in de plannen, is het idee van een robuuste parkzone (met veel groen en water) die een echte groene buffer vormt tussen de bestaande wijken (Repelakker I, II en Noordveld) en de nieuwe wijk Repelakker III. In het participatietraject hebben veel buurtbewoners daar al op aangedrongen en dit is nu overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Wel vinden we het belangrijk dat de gemeente in het definitieve bestemmingsplan concreter (harder) de voorwaarden vastlegt waardoor we als buurtbewoners de zekerheid hebben dat dit park daadwerkelijk gerealiseerd zal worden.

Wij vragen daarom om de volgende aanpassingen door te voeren:

- Leg in het definitieve CHW-bestemmingsplan alsnog hard de kaders vast waar deze groene parkzone precies zal komen te liggen. Het CHW-bestemmingsplan kent nu veel goede bedoelingen, maar onze angst is dat in de praktijk hier van mag (en zal) worden afgeweken, waarbij de verleiding groot zal zijn om in de praktijk te kiezen om een deel van dat nu nog is ingetekend als groen te vervangen door bijvoorbeeld (ontsluitings-)wegen, geclusterde parkeerplaatsen. Dit is kennelijk ook toegestaan op grond van artikel 3.1.1, dan wel met een omgevingsvergunning op grond van de afwijkingsbevoegdheid.

Wij vragen daarom om in het definitieve CHW-bestemmingsplan te regelen dat er geen (of in elk geval) minder mogelijkheden zijn om af te wijken van het bestemmingsplan als dit tot gevolg heeft dat de groene parkzone (hét hart van dit plan!) daardoor wordt aangetast. Wij

denken dat, als alle wijkbewoners de zekerheid hebben dat zij aangrenzend een groene (blauwe) buffer langs zich krijgen (en daarnaast de verkeerssituatie naar tevredenheid wordt geregeld), dit voor veel buurtbewoners een reden zal zijn om geen beroep in te stellen tegen het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan.

- Op sommige plekken is de groene overgangszone nu erg smal ingetekend, met name langs de huizen aan de Hellebaardlaan. Wij vragen u om overal, dus ook op deze plekken, een aanzienlijk bredere groene buffer aan te houden. We krijgen het gevoel dat, omdat dit de plek is waar waarschijnlijk als eerste gebouwd gaat worden, nu al bedacht is dat men er meer woningen wil bouwen ten koste van groen (maar dat die verleiding later op andere plekken ook aanwezig zal zijn). Dit gaat ten koste van het idee van een groene buffer en echte parkachtige omgeving over de gehele lengte.

Als buurtbewoners vinden wij het wenselijk dat over de gehele lengte een groene parkstructuur van minimaal 50 meter diep (tussen Repelakker I, II en de nieuwe wijk) in acht wordt genomen en als groen wordt ingetekend in de verbeelding. En dan bedoelen we dus echt groen of water, zonder wegen. De huidige afstanden zijn op sommige plekken veel beperkter. Daardoor is nu op sommige plekken hoogstens sprake van een groenstrook, die niet fraai is te richten als een echt park. Zeker als die beperkte ruimte ook nog ingevuld kan worden door bijvoorbeeld wegen. Tijdens de informatieavond en de sfeerbeelden die de gemeente gebruikt in de gebiedsvisie werd de parksfeer als belangrijke waarde benadrukt en daar werden veel buurtbewoners echt enthousiast van. Onze oproep is daarom om in dit bestemmingsplan definitief de kaders vast te leggen die ervoor zorgen dat zo'n park er ook echt gaat komen, waarbij er voldoende ruimte is voor allerlei functies zoals spelen, verblijven en (tegelijkertijd) waterberging. Daarbij wijzen er nog op dat, om in tijden van zware regenval het vele water van de nieuwe wijk goed te kunnen verwerken, deze extra ruimte voor groen en water ook wenselijk, of zelfs noodzakelijk zal blijken. We willen namelijk geen last krijgen van wateroverlast ten gevolge van het bouwen van de nieuwe wijk. (Overigens zien we in bijlage 17 een ogenschijnlijk diepere groenstructuur, ten behoeve van waterberging, dat zou wel onze steun kunnen krijgen maar die zien we niet terug in de plankaart.)

- In paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt het volgende, conform de gebiedsvisie, gesteld: *"Binnen deze parkzone is ruimte voor de ontwikkeling van natuur, waterberging, recreatie en wonen. De landschapszone heeft altijd een minimale breedte van 30 meter, gemeten vanaf de huidige en toekomstige erfgrenzen (enkele overschrijdingen toegestaan). De zone is nader in te vullen met verhouding groen en blauw, mede afhankelijk van het benodigde watersysteem. Binnen de landschapszone is bestemmingsverkeer toegestaan en zijn er maximaal 4 solitaire gebouwen (stapstenen) mogelijk die geïntegreerd moeten worden in het landschap. Dit geldt ook voor het bijbehorende parkeren."* Deze stelling is correct, echter sluit niet aan bij de bestemming "Groen" (artikel 3.1.1 beoogde bestemming groen, van de regels). Hierin staat namelijk onder lid g. het volgende ook beschreven: "Ontsluitingsweg tussen Bergmaas en Vaandriglaan". Met de beschrijving in de toelichting en de vastgestelde Gebiedsvisie is dit lid strijdig. Lid g van artikel 3.1.1. beoogde bestemming Groen moet dan ook worden verwijderd. Het is niet

wenselijk dat een eventuele ontsluitingsweg — als die er überhaupt al zou moeten komen op de manier zoals die nu staat ingetekend — de groene parkzone te laten doorkruisen.

- We vragen u om serieus in overweging te nemen om de volledige groene parkstructuur zo spoedig mogelijk aan te leggen, zodra het landschapsinrichtingsplan gereed is. En daarmee dus niet te wachten tot de woningbouw al (bijna) af is. De groene parkstructuur (als hart van het plan) heeft namelijk veel meer waarde (zowel voor de natuur als voor de mensen) als die al meteen in zijn geheel kan worden aangelegd. Daarom stellen we voor om in het definitieve bestemmingsplan nu al de keuze te maken om de groene parkzone over het gehele voorziene gebied waar uiteindelijk gebouwd zal worden als groen te bestemmen, dus niet alleen in fase 1. En in de verbeelding de bestemming groen dus te verbreden tot de gehele parkstructuur. Het park kun je immers het beste meteen in zijn geheel aanleggen zodat er eenheid is. En later niet de verleiding kan komen om daar toch andere keuzes in te maken.

Overige opmerkingen groen

- Pal naast de Bergmaas staat nu nog geen groen ingetekend in het ontwerpbestemmingsplan. Wij vragen u om dit alsnog te doen. Een dergelijke groene buffer langs de Bergmaas loopt er nu ook langs de aangrenzende wijk De Velden en dit biedt kansen om de wandelroutes die daar zijn ontstaan (en die leiden naar de Maashorst) door te trekken in de nieuwe wijk. Bovendien kan het helpen in het kader van geluidsreductie.
- Ook vragen we u om ruimte voor groen en speeltuintjes te creëren in de vele nieuwe woonblokken die nu zijn ingetekend. Op Repelakker II is dat helaas veel te weinig gebeurd. Kleine kinderen moeten ook dichtbij hun eigen huis kunnen spelen en niet helemaal naar de parkzone of de speeltuin in Repelakker I moeten gaan als zij willen spelen.

Behoud van bestaande bomen

In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen aandacht besteed aan het behoud van de bestaande bomen in het plangebied. Wij pleiten voor het behoud van (liefst alle) bestaande bomen en vragen u om deze in te passen in de plannen voor de wijk, in het bijzonder de groene parkzone. Die komt ons inziens veel beter tot zijn recht als de bestaande bomen (overigens gering in aantal) daarin behouden blijven, in plaats van alleen maar nieuwe aanplant. We wijzen er bovendien op dat in het plangebied (langs de Hellebaardlaan) ook enkele zeer karakteristieke bomen aanwezig zijn waar ook in wordt gespeeld door kinderen; ze zijn dus niet alleen maar mooi, maar ook praktisch als 'speelelement'. Een van deze bomen (op de Hellebaardlaan, boomnummer 18299) is bovendien aangemerkt als monumentale boom op de kaart die hoort bij Bomenverordening Landerd en verdient daarom sowieso bescherming.

Cultuurhistorische en overige waarden

In het CHW ontwerpbestemmingsplan wordt in de toelichting (paragraaf 5.10) over cultuurhistorische waarden ten onrechte alleen aandacht besteed aan de molenbiotoop. Er wordt in het geheel geen aandacht besteed aan de omstandigheid dat het plangebied is gelegen op historische

bolle akkers. Deze bolle akker-structuur is nog steeds duidelijk zichtbaar in de weilanden en is door vele eeuwen agrarisch gebruik langzaam ontstaan. In het Landschapsbeleidsplan Landerd 2013-2027 is dit gebied daarom aangeduid als 'zeer kwetsbaar'. Dit betekent dat sprake is van een *"zeer fijnmazig netwerk van landschapsstructuren welke snel verstoord kunnen worden en waarbij nieuwe ontwikkelingen zeer zorgvuldig ingepast moeten worden"* (zie p. 10). Daarom wordt als landschappelijke ontwikkeling voorzien dat de eenheid van de bolle akkers moet worden bewaard, niet beplant en "niet bebouwen" (!), p. 26.

In het ontwerpbestemmingsplan is niet verwoord hoe hiermee rekening wordt gehouden in de planologische uitwerking. In het definitieve bestemmingsplan moet alsnog gemotiveerd worden of het wel verantwoord is om dit gebied, ondanks de ook door de gemeente in haar eigen beleid erkende evidente cultuurhistorische waarde, alsnog volledig te gaan bebouwen, en zo ja, of/hoe daarbij nog rekening kan worden gehouden met het behoud van de historische bolle akker-structuur in het gebied.

Toegestane bouwhoogtes

Wij hebben ernstige bezwaren tegen de mogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan (regels, par. 4.2.2 hoofdgebouwen) biedt om bouwhoogtes van 3, 4 of (volgens de toelichting in fase 2 mogelijk) zelfs 5 bouwlagen toe te staan. Dit past niet binnen het dorps karakter van Zeeland en we zien ook oprecht de noodzaak niet, nu er mede door dit ontwerpbestemmingsplan al zo enorm veel woningen toegevoegd kunnen gaan worden aan de woningvoorraad in Zeeland.

Eigenlijk vinden we het ook niet passend, als we kijken naar de toelichting die in het ontwerpbestemmingsplan zelf wordt gebruikt. Zo wordt in de paragraaf *Bebouwing en functies van de toelichting (paragraaf 2.2.1) over de 'skyline van Zeeland'*. Hierbij wordt gesteld dat: "Door deze zichtlijn in het nieuwe plan op te pakken blijft het dorps karakter behouden en heb je straks direct het gevoel dat je in Zeeland bent." Ook wordt de dorps ambitie nogmaals benoemd in de paragraaf *Kernkwaliteiten (paragraaf 3.1.1) onder de alinea 'Dorps Wonen'*. Hier wordt gesteld: 'Ambitie: Dorps sfeer in nieuwe wijk met een diversiteit aan woningtypes, intieme plekken, kleinschaligheid en wonen aan het groen. Aspecten: woonstraten en bouwhoogtes."

Ook in de paragraaf *Vlekkenplan (paragraaf 3.1.2) wordt onder punt 2 (ruimtelijk kader Afronden Repelakker I-II en nieuw dorps wonen in Repelakker III) het volgende gesteld: "Er wordt hier een kleinschalige dorps sfeer nagestreefd door meer hoekverdraaiingen in de straten aan te brengen en lange doorzichten te vermijden. Zo ontstaan er meer intieme woonstraten die vervolgens op de grotere gemeenschappelijke groene zones uitkomen."*

Ook in de paragraaf *Stedenbouwkundige kaders (paragraaf 3.1.3) wordt nogmaals het dorps karakter benadrukt: "Met de ontwikkeling van Repelakker III wordt ingezet op een dorps sfeer"*.

We willen u er op wijzen dat er in heel het dorp Zeeland nu slechts 6 gebouwen met 3 volledige bouwlagen zijn. 5 daarvan hebben een (deels) publieke functie. Al deze gebouwen liggen in de kern van Zeeland. Dit zijn:

- De Garf (combinatie van publieke functie voor ontmoeten) met bovenliggend woningen (3 volledige bouwlagen)

- Appartementen aan de Kerkstraat (Kerkstraat 37 en direct aanliggend) (3 volledige bouwlagen)
- Zorgcomplex Compostella (3 volledige bouwlagen)
- Voormalig gemeentehuis gemeente Landerd (3 volledige bouwlagen met een kapconstructie)
- Nieuwe sporthal onderdeel van het Dorpshuis.
- In aanbouw zijnde appartementen aan de achterzijde van het nieuwe Dorpshuis.

In strijd met bovengenoemde principes die de waarde van een dorps karakter benadrukken, lezen we in de paragraaf Stedenbouwkundige kaders (paragraaf 3.1.3) onder de alinea Bouwhoogtes: "Aan de zijde van de Bergmaas is het mogelijk gewenst om vanwege de geluidsbelasting te kiezen voor drie volle bouwlagen met accenten van vier lagen. Ook hier geldt dat accenten middels een hogere bouwhoogte of een volledige derde/vierde bouwlaag met platdak kan worden bereikt." En in de plankaart behorende bij de bouwhoogtes worden zelfs objecten benoemd met 4-5 bouwlagen (inclusief kap of plat)! Deze afwijking van bouwhoogtes (die deels ook nog verhoogd worden gebouwd, namelijk op een terp) sluit totaal niet aan bij de eerder beschreven ambities over het behoud van het dorps karakter in Repelakker III.

Wij vinden dergelijke bouwhoogtes absoluut niet passend in een dorps woonwijk. Als al sprake is van een behoefte aan dergelijke appartementencomplexen (bijvoorbeeld bij ouderen), dan zou je die in het centrum van Zeeland moeten willen positioneren vanwege de nabijheid van voorzieningen in het centrum. We vragen u daarom om in de regels en toelichting van het bestemmingsplan deze mogelijkheden te verwijderen. En voor de bouwhoogtes volledig uit te gaan van datgene wat nu ook is toegestaan in Repelakker I en II.

Wij verzetten ons in elk geval sterk tegen de toegestane hoogtes in gebieden die aangrenzend zijn aan de bestaande wijken en voorzien zeker procedures als dit wordt doorgezet, vanwege gevreesde inkijk en het wegnemen van uitzicht.

Ladderonderbouwing

In artikel 4.1 toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de ontwikkeling kan worden beschouwd als binnen bestaand stedelijk gebied. Deze motivering, gebaseerd op een juridisch advies, kunnen wij niet volgen. Het is ons inziens een doel-redenering die in strijd is met het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel. En daarom in het definitieve bestemmingsplan aangepast moet worden.

Ter onderbouwing verwijzen wij naar (zoals keurig omschreven in het juridisch advies van Poelman Van den Broek) de lijn van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State:

"De beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van artike13.1.6, tweede lid, van het Bro in samenhang met artike11.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro, kan worden aangemerkt, hangt volgens de Nota van toelichting 2017) af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving. Bij de beantwoording van deze vraag dient volgens de jurisprudentie

van de Afdeling te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied reeds een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied op grond van het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur".

En,

"Wanneer het voorgaande plan een zodanig samenstel van bebouwing niet mogelijk maakt, of het gebied niet als behorend bij zodanig bestaand stedenbouwkundig samenstel kan worden aangemerkt, omstandigheden als bijvoorbeeld de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg, de aanduiding van het plangebied in de toepasselijke provinciale verordening als bestaand stedelijk gebied en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan kunnen afdoen dat het plangebied niet voldoet aan de eisen die artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro stelt om als bestaand stedelijk gebied te kunnen worden aangemerkt."

Welnu, dit is exact de situatie die hier aan de orde is. In het huidige bestemmingsplan kent het plangebied de bestemming Agrarisch — 2. Daarmee is slechts bedoeld dat in dergelijke gebieden, naast de agrarische bestemming, via omgevingsvergunningen, door af te wijken van de gebruiksregels en bouwregels en wijzigingsbevoegdheden aan agrarische bedrijven soms mogelijkheden worden geboden voor de ontwikkeling van nevenactiviteiten. Het is dus zeker niet zo dat in het huidige bestemmingsplan al sprake zou zijn van een ruime bestemming waarin woningbouw, (laat staan "een zodanig samenstel van bebouwing" als nu is voorzien in de plannen) mogelijk zou maken. Evenmin kan worden volgehouden dat op dit moment al sprake is van 'bestaand stedelijk gebied', aangezien het gebied in het huidige bestemmingsplan als Agrarisch — 2 is getypeerd en dus evident niet kan worden beschouwd als "bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur". In normale mensentaal; het is voor iedereen nu duidelijk waar de woonwijk eindigt en waar de agrarische bestemming (weilanden/agrarische gewassen) begint. En ook het feit dat — zoals eerder aangekaart — de gemeente Landerd het gebied eerder, in het Landschapsbeleidsplan Landerd, als zeer kwetsbaar aanduidde — en bebouwing in dit gebied daarom niet gewenst acht — maakt duidelijk dat zeker geen sprake is van bestaand stedelijk gebied.

Vervolgens is de lijn van de Afdeling dat omstandigheden als de situering van het plangebied aansluitend aan bebouwing of ingesloten door weg en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan kunnen afdoen dat een plangebied NIET voldoet aan de eisen die gelden voor bestaand stedelijk gebied. Dit betekent ons inziens dat in deze situatie op grond van de ladder-beoordeling' slechts één conclusie mogelijk is, namelijk dat GEEN sprake is van bestaand stedelijk gebied. En dat in de toelichting van het definitieve bestemmingsplan

alsnog een deugdelijke motivering zal moeten worden opgenomen waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied van Zeeland/Maashorst in de behoefte aan woningbouw kan worden voorzien.

In artikel 4.1.3 van de toelichting wordt wel gesteld dat (elders) binnen het bestaand stedelijk gebied geen mogelijkheid is de woningen waarop behoefte is te realiseren, maar dit wordt totaal niet onderbouwd. Dit moet dus alsnog gebeuren. Onze conclusie is dat het initiatief met de huidige beperkte motivering niet voldoet aan het Besluit ruimtelijke ordening, voor wat betreft het aspect Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Daarbij merken we op dat, op pagina 9 van het juridische advies, wordt gesteld dat in het centrum geen ruimte zou zijn voor grondgebonden woningen, maar alleen voor appartementen. Dit wordt niet onderbouwd; en wij vragen ons zeer af of dit correct is, wanneer ook rekening wordt gehouden met locaties die daar nog ontwikkeld kunnen worden zoals op de plek van (en achter) de Garf en het gemeentehuis. Overigens wordt ook in de plannen voor Repelakker III rekening gehouden met de bouw van appartementen, zelfs met 3 tot 5 bouwlagen zoals hierboven besproken. Aangezien daar wel veel mogelijkheden voor aanwezig zijn en komen in het centrum, vinden wij dat dergelijke complexen niet thuishoren in Repelakker III.

In het verlengde hiervan merken we op dat, in de paragraaf Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering van de toelichting (paragraaf 4.2.3) wordt aangegeven dat de Provincie een indicatie heeft gemaakt van de verwachte toename van de woningvoorraad. In de gepubliceerde tabel is een toename van het aantal woningen tussen 2020 en 2030 gesteld op 475 woningen. De feitelijke woningvoorraad van de gemeente Landerd was in 2020 6.405 woningen. De gemeente Landerd bestond uit de kernen Zeeland, Schaijk en Reek. Uit de factsheets van de betreffende kernen (bijlage C van het woningbehoefte-onderzoek Maashorst opgesteld door Stec-groep) geeft een totaal van 6.495 woningen gecombineerd in deze kernen in 2022 (Schaijk: 3.000 woningen, Reek: 705 woningen en Zeeland: 2.790 woningen). Deze cijfers zijn reeds minimaal 1 jaar geleden, waarbij onder andere de harde- en zachte plancapaciteit in de kern van het dorp Zeeland niet is meegenomen (hier is het laatste jaar veel ontwikkeld). De conclusie van deze paragraaf "het planvoornemen voorziet in de realisatie van woningen en voorziet in de behoefte aan woningbouw" is dan ook niet correct. Dit onderbouwt ook waarom eerst onderzocht moet worden of er nog capaciteit is in het 'stedelijk gebied' in plaats van in het gebied 'stedelijk afweegbaar'.

Verwijzing naar onjuiste documenten

- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar de structuurvisie van 2014. Deze is niet meer vigerend. In de structuurvisie zoals deze is vastgesteld op 28 februari 2019, staat in het visiedeel (documentnummer 213x00377_SV_131204 eindrapport.indd) het volgende vermeld (hoofdstuk 1. Inkadering): "met het vaststellen van deze structuurvisie trekt het gemeentebestuur van Landerd alle

eerder vastgestelde structuurvisiedocumenten in, met uitzondering van de Structuurvisie Buitengebied in ontwikkeling en de Structuurvisie Bedrijventerrein/Ruimteplanner."

- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar de Woonvisie 2019 van de gemeente Landerd. Ook deze is niet meer actueel en een herziene versie, specifiek voor de ontwikkeling van Repelakker fase 3, is vastgesteld door de gemeenteraad op 30-09-2021 (21-07-22 B6 Markonderbouwing Repelakker III Zeeland). Deze marktonderbouwing tempert de bouwbehoefte in het dorp Zeeland en beschrijft de te hanteren verdeelsleutel voor woning typologieën.
- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt verwezen naar het Structuurplan Bergmaasvelden uit 2006. Dit document is niet vigerend en reeds twee maal herzien. Dit structuurplan sluit daarnaast inmiddels niet meer aan bij de werkelijkheid (Repelakker 1 en 2 zijn namelijk niet conform dit structuurplan ontwikkeld). In 2014 is (op basis van de nieuwe WRO) de opvolger van het structuurplan, namelijk de structuurvisie vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Landerd. Deze structuurvisie is daarna herzien vastgesteld in 2019. De structuurvisie uit 2019 is leidend, omdat daarin is vermeld dat alle eerder vastgestelde structuurvisies intrekt. Het Structuurplan Bergmaasvelden kan daarmee geen basis of onderbouwing meer vormen voor de huidige planvorming. Door het ontbreken van dit Structuurplan in de vigerende plannen op gemeentelijk niveau (zie paragraaf 4.3 van de toelichting) wordt dit onderschreven.
- In de paragraaf Aanleiding van de toelichting (paragraaf 1.1.1) wordt het volgende gesteld: "De concrete ontwikkeling voor Repelakker III is in 2019 opgestart middels het opstellen van een Structuurvisie Repelakker. Deze Structuurvisie is de eerste aanzet geweest voor de verdere ontwikkeling van Repelakker III." Hierbij wordt gesteld dat een Structuurvisie (planologische basis) is opgesteld voor Repelakker III. Dit is niet het geval. Er is geen Structuurvisie opgesteld en vastgesteld (ook niet te traceren in het Omgevingsloket). Dit document vormt dan ook geen basis voor de verdere uitwerking.

We vragen u om al deze onjuiste verwijzingen, die ons de indruk geven dat sprake is geweest van haastwerk in een poging om dit ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari 2024 gepubliceerd te krijgen, te verwijderen/corrigeren in het definitieve bestemmingsplan.

Woningtypes/woningbehoefte

In de paragraaf Repelakker III fase 1 van de toelichting (paragraaf 3.1.4) wordt een tabel gepresenteerd met daarin de diversificatie van de woningtype. Deze sluit echter niet aan bij de analyse van de woningbehoefte in Repelakker, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Landerd in het woningbehoefteonderzoek uit 2019. Zie onderstaande vergelijking:

Eigendom	Type	CHW bestemmingsplan Repelakker III	Woningbehoefte- onderzoek 2019
Huur	Grondgebonden Sociaal	20%	15%
Huur	Grondgebonden middenhuur	0%	10%
Huur	Levensloopbestendig	5%	0%
Koop	Rijwoning	22% (11+11%)	20%
Koop	2-1 kap	20% (12+8%)	20%
Koop	Vrijstaand	8%	15%
Koop	Grondgebonden levensloopbestendig	25% (2,5+10+5+2.5%)	20%

Wij missen een duidelijke onderbouwing waarom er wordt afgeweken van het uitgevoerde woningbehoefteonderzoek uit 2019. Ook missen we aandacht voor de vraag hoe invulling wordt gegeven aan de wens van vele inwoners in Zeeland die graag zelf een woning willen bouwen en of daarover afspraken zijn gemaakt met de projectontwikkelaars om hier gronden voor beschikbaar te stellen.

Participatietraject

Het participatietraject dat is doorlopen is door de Belangengroep Repelakker-Noordveld ervaren als minimaal. Dit blijkt ook uit het participatieverslag dat bij de stukken is gevoegd. In een bijlage is vermeld op welke datums er gesprekken zijn gevoerd met (onder meer) de belangengroep, maar nergens is terug te lezen wat er precies is ingebracht tijdens die gesprekken. Laat staan dat een inhoudelijke reactie is terug te lezen op de vele argumenten die naar voren zijn gebracht. De belangengroep heeft daardoor het idee gekregen dat het participatietraject voor de vorm is doorlopen. En heeft een echt inhoudelijke terugkoppeling op onze argumenten vaak gemist. Dat vinden we oprecht jammer, maar nog steeds is bij de belangengroep veel kennis aanwezig is en we vragen u om samen met hen te zoeken naar verbeteringen in het plan.

Graag krijgen we een reactie op onze zienswijze en horen we hoe u de inhoud zult betrekken in het definitieve bestemmingsplan.

4.13.2 Reactie gemeente

Verkeer

Bij de vaststelling van de gebiedsvisie en de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan in 2023 is expliciet ruimte geboden om de invulling van de verkeersafwikkeling in samenspraak met omwonenden en belanghebbenden verder te onderzoeken.

In 2021 is een uitgebreide variantenstudie door Megaborn uitgevoerd waarbij een brede groep belanghebbenden actief betrokken was. Wij staan inhoudelijk nog steeds achter deze verkeersstudie. De meest actuele versie van het onderzoek van Megaborn van 27 oktober 2021 (versie d2.0) zal als bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen in plaats van de oudere versie van het onderzoek. Wij erkennen niet dat er inhoudelijke fouten staan in het onderzoek van Megaborn. Wij vinden het onderzoek van Megaborn wel degelijk representatief, maar we vonden het nodig dat er een aanvulling op dit onderzoek noodzakelijk was. Enerzijds omdat gedurende de planvorming het plangebied van Repelakker III kleiner is

geworden en anderzijds om meer inzicht te krijgen in de verwachte interne verkeersafwikkeling binnen de nieuwe woonwijk Repelakker III en de aansluitingen op het omliggende wegennet.

Om die reden heeft de gemeente in samenspraak met de initiatiefnemer ruimte gemaakt voor een vervolg op het verkeersonderzoek en de bijhorende participatie. Dit aanvullende onderzoek is uitgevoerd door Mobycon (2024) voor de interne verkeersafwikkeling in en van de wijk Repelakker III. In drie opeenvolgende bijeenkomsten is met Belangengroep Repelakker (vertegenwoordigers bewoners) en Initiatief Zeeland (vertegenwoordiging inwoners Zeeland) tot een onderzoeksopzet gekomen voor een aanvullende verkeersstudie. Dit heeft geleid tot vier varianten en enkele aandachtspunten/criteria die door een onafhankelijk bureau onderzocht zijn. Het bureau is geselecteerd in samenspraak met de betrokkenen. Uit het rapport dat is opgesteld door Mobycon (2024) zijn een aantal varianten gekomen die verkeerskundig gezien mogelijk zijn.

Hoewel het niet gegarandeerd kan worden dat alle belanghebbenden zich kunnen vinden in het proces en de uitkomsten, heeft de gemeente en de initiatiefnemer zich volop ingespannen om een zorgvuldig en representatief proces te doorlopen.

In de verkeersstudie van Mobycon is geen ontsluitingsvariant opgenomen via de Hellebaardlaan en wordt niet als optie overwogen. De ontsluiting via de Vaandriglaan is wel meegenomen in verschillende varianten van het onderzoek. Verder is in het onderzoek van Mobycon (2024) rekening gehouden met verschillende ontwikkelingen in Zeeland, zoals een herinrichting van de weg Voederheil, de ontwikkeling bedrijventerrein Voederheil en ontwikkelingen in en rondom het centrum van Zeeland.

In lijn met de zienswijze zal conform de Gebiedsvisie de toelichting van het bestemmingsplan zodanig worden aangepast dat de woningen aan de groenzone alleen voor bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer bereikbaar worden.

Fasering

Op 28 september 2023 heeft de gemeenteraad van Maashorst de Gebiedsvisie Repelakker III vastgesteld. De gebiedsvisie voor het gebied Repelakker III strekt zich uit over de gehele akker tussen de Bergmaas, Voederheil en de Kerkstraat. De ontwikkeling van het gebied is 'opgeknipt' in een noordelijk deel en een zuidelijk deel, dat met dit bestemmingsplan planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt. In zowel de gebiedsvisie als in het bestemmingsplan is de keuze van de fasering duidelijk toegelicht. Deze is gebaseerd op eerdere besluitvorming en ruimtelijk stedenbouwkundige overwegingen. Aanvullend moet worden opgemerkt dat het noordelijke deel ook in de Structuurvisie 2014 al was aangemerkt als woonbuurt. Het zuidelijk deel zal gefaseerd uitgevoerd gaan worden. Zoals tijdens diverse bijeenkomsten is aangegeven kan nog niet aangegeven worden hoe de fasering er precies uitziet. Dit is mede afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking en afspraken die met Nuts en bouwbedrijven gemaakt kunnen worden.

Groene zone

De Gebiedsvisie uit 2023 heeft ook voor de groenstructuur aan de basis gestaan voor het bestemmingsplan. De centrale parkzone heeft een plek gekregen in de Gebiedsvisie en is richtinggevend voor het stedenbouwkundig ontwerp en het inrichtingsplan. Binnen de bestemming groen kunnen inderdaad ook bebouwingsfronten, toegangswegen en/of parkeerplaatsen gesitueerd worden. Een voorbeeld van hoe dit eruit kan komen te zien is opgenomen in de gebiedsvisie en de bijbehorende doorsneden. Bij de ontwikkeling van Repelakker III hoort ook een waterbergingsopgave. Logischerwijs sluiten we hiermee aan op de bestaande A-watergang waarmee er een groen/blauwe buffer wordt gecreëerd tussen Repelakker I, II, Noordveld en de nieuwe te ontwikkelen wijk Repelakker III. De bestaande A-watergang wordt gekoppeld aan een bergingsfunctie voor de hele wijk en samengevoegd tot één systeem. De centrale parkzone heeft daarmee een belangrijke waterbergende functie.

In het zuidelijke deel van Repelakker III (fase 1) zijn 200 woningen voorzien. De smallere groenblauwe zone aan de zuidzijde komt mede voort uit de benodigde ruimte voor woningbouw, alsmede door de kwelrijke zone waarin het niet logisch is om in te zetten op waterberging. Mede om die reden is ervoor gekozen om de groenblauwe zone tussen bestaand Repelakker I en II en te ontwikkelen Repelakker III, robuuster te maken. De precieze invulling en breedte van de groenblauwe zone zal volgen uit het stedenbouwkundig plan. Parallel aan vaststelling van het bestemmingsplan zijn als verdiepingsslag van de Gebiedsvisie stedenbouwkundige en beeldkwaliteitskaders vastgesteld waaraan het uiteindelijke stedenbouwkundige en beeldkwaliteitsplan aan moeten voldoen.

Overige opmerkingen groen

In de gebiedsvisie is in de zone tussen Bergmaas en de bebouwing van Repelakker ruimte gereserveerd voor groen. Ook zal er plek moeten zijn voor een eventuele wal en een weg. Deze voorzieningen zijn in het bestemmingsplan allemaal mogelijk onder de bestemming woongebied. Wij kunnen nog niet de precieze contouren van een groenbestemming in deze zone aanwijzen omdat het stedenbouwkundig en inrichtingsplan nog niet gereed zijn en daarmee de precieze inrichting nog niet bekend is.

Bij de uitwerking van de plannen in het stedenbouwkundig en inrichtingsplan zal ook ruimte worden gemaakt voor speelvoorzieningen. Het is daarbij de vraag of deze wel tussen de woonblokken gesitueerd moeten worden of juist in de centrale groenzone. De bestemmingen woongebied, wonen en groen in het bestemmingsplan geven allemaal de ruimte om hier ook speelvoorzieningen te kunnen realiseren.

De boom 18299 op de kaart van de bomenverordening is inderdaad een monumentale boom en verdient bescherming en een toekomstbestendig behoud in het nieuwe plan. Voor de overige bomen geldt dat we die inpassen indien mogelijk in het nieuwe plan.

Cultuurhistorische en overige waarden

Eerder is er planologisch een weg ingeslagen dat deze gronden geschikt zijn als verstedelijking voor Zeeland. De bolle akker is aan de oostzijde van de bergmaas gedeeltelijk verdwenen door onder andere de ontwikkelingen van Repelakker I en II. De bolle akker zal in het landschap inderdaad verder aangetast worden met de ontwikkeling van Repelakker III. In de Structuurvisie Landerd 2012 (actualisatie 2014), de Gebiedsvisie 2023 en Omgevingsvisie 2024 is de

beleidskeuze gemaakt om dit gebied als woonbuurt aan te wijzen. Uit de belangenafweging die daarbij heeft plaatsgevonden is gebleken dat uitbreiding van woningbouw tegen het dorp op die plek zwaarder weegt dan behoud van de bolle akker.

Ladderonderbouwing

De ladderonderbouwing in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan is (deels) gebaseerd op een recent (2023) uitgevoerd woningbehoefte-onderzoek. Daarbij is uitgegaan van de feitelijke woningvoorraad (2022). Verwezen wordt naar de bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant, actualisering 2020. In de loop van 2023 zijn deze cijfers door de provincie geactualiseerd. In de ladderonderbouwing wordt verwezen naar de harde plancapaciteit op kern- en gemeente niveau (peildatum 1-1-2023).

In paragraaf 7 van de ladderonderbouwing is toegelicht dat het gebied aangemerkt kan worden als bestaand stedelijk gebied. In deze paragraaf staat onder meer dat de Afdeling heeft bepaald dat omstandigheden als bijvoorbeeld de situering van het plangebied, aansluitend aan bebouwing en omgeven door een doorgaande weg, de aanduiding van het plangebied in de toepasselijke provinciale verordening als bestaand stedelijk gebied en de vermelding van het gebied in een structuurvisie, er in beginsel niet aan kunnen afdoen dat het plangebied niet voldoet aan de eisen die artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro stelt om als bestaand stedelijk gebied te kunnen worden aangemerkt.

Het plangebied van de voorgenomen ontwikkeling is aansluitend aan/ingesloten door bebouwing en omgeven door een doorgaande weg. Zo beschouwd behoort het plangebied binnen een bestaand stedenbouwkundig samenstel. Verder is het plangebied in de Structuurvisie Landerd aangeduid als woonbuurt en ten noorden hiervan als bebouwingsconcentratie. Ook in onze Omgevingsvisie is op kaart en in tekst aangegeven hier woningbouw te willen ontwikkelen.

Met name gelet op de aanduiding van het plangebied als woonbuurt in de structuurvisie, is het plangebied beleidsmatig aan te merken als bestaand stedelijk gebied. Ook de ligging van het plangebied aan de rand van de kern van Zeeland, aansluitend aan/ingesloten door bebouwing en doorgaande wegen rechtvaardigen de typering van het plangebied als bestaand stedelijk gebied.

Ook als het gebied door indiener van de zienswijze niet als bestaand stedelijk gebied aangemerkt zou kunnen worden, dan geldt het volgende. Stec signaleert voor de periode tot 2033 een sterke behoefte aan grondgebonden koopwoningen. Dit is als volgt verwoord: "De uitbreidingsbehoefte tot 2033 voor het grondgebonden segment is met 55% (basis) tot 61% (hoog) van de totale behoefte groter dan de behoefte aan appartementen/nultredenwoningen. In totaal is er behoefte aan circa 1.210 tot 2.175 grondgebonden woningen terwijl er behoefte is aan 1.005 tot 1.420 appartementen/nultredenwoningen."

Er is bezien of de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Binnen bestaand stedelijk gebied zijn al plannen, die hoofdzakelijk voorzien in het realiseren van appartementen of andere binnenstedelijke functies. In de kern/centrum van Zeeland is slechts beperkt ruimte voor grondgebonden woningen. Indiener van de zienswijze verwijst naar de locatie van het voormalige gemeentehuis en de Garf (voormalige dorps huis) en achtergelegen gronden. In het voormalige gemeentehuis zijn voor de korte termijn andere maatschappelijke opgaven beoogd, zoals het huisvesten van vluchtelingen. Voor de langere termijn zijn er plannen om in het gemeentehuis en in de Garf (voormalige dorps huis) goedkope/sociale appartementen en een gezondheidscentrum te realiseren. Achter de Garf en het gemeentehuis liggen inderdaad nog gronden (hoofdzakelijk van derden) van ongeveer 3.000m² (na sloop van de achterkant van de Garf), waar enkele woningen gerealiseerd zouden kunnen worden. Deze ruimte is echter bij lange na niet toereikend voor de opgave van 200 woningen, die op een oppervlakte van circa 12 hectare zijn voorzien in de wijk Repelakker III. Daarbij komt dat we in het centrum van Zeeland in verband met de lopende woningbouwplannen ook in parkeerruimte moeten kunnen voorzien. Ook is er gelet op de voorlopige Gebiedsvisie Centrum Zeeland een grote vergroeningsopgave in het centrum wat veel ruimte vraagt.

Verwijzing naar onjuiste documenten

- Indiener merkt terecht op dat de Structuurvisie Landerd 2014 niet van kracht is omdat deze vervangen is door de Structuurvisie 2019. Dit is aangepast in paragraaf 1.1.1. van de toelichting van het bestemmingsplan.
- Indiener merkt op dat de Woonvisie 2019 gemeente Landerd niet van kracht is maar de marktontwikkeling Repelakker III. Feitelijk is de woonvisie 2019 vervangen/geactualiseerd door het 'Woningbehoefteonderzoek Maashorst' dat in 2023 door STEC is opgesteld. Dit zal worden verwerkt in paragraaf 1.1.1. van de toelichting van het bestemmingsplan.
- Opgemerkt wordt dat onterecht verwezen wordt naar het Structuurplan Bergvelden 2006, terwijl deze niet meer van kracht is. Deze constatering is juist. Echter, laten we dit toch in de inleiding staan omdat hiermee wordt aangegeven dat toen al de basis is gelegd voor woningbouw op deze plek, ook al heeft het document formeel geen rechtskracht.
- Terecht wordt opgemerkt dat er geen Structuurvisie Repelakker 2019 is. Deze zinsnede wordt geschrapt uit paragraaf 1.1.1.

Woningtypes/woningbehoefte

In paragraaf 3.1.4 zoomen we in op Repelakker III, fase 1. In deze paragraaf hebben we het woningbouwprogramma voor deze fase opgenomen. Aan de basis van dit woningbouwprogramma ligt het 'Woningbehoefteonderzoek Maashorst' dat in 2023 door STEC is opgesteld. Het woningbehoefteonderzoek Maashorst (STEC) vervangt/is een actualisatie van het woningbehoefteonderzoek Landerd uit 2019. Het woningbehoefteonderzoek Landerd 2019 is niet langer actueel. De woningbehoeftecijfers op kernniveau (woningbehoefteonderzoek 2023) zijn daarmee richtinggevend. Het voorliggende woningbouwprogramma sluit in voldoende mate

aan op het woningbehoefteonderzoek Maashorst (STEC) en speelt daarnaast in op plan overstijgende ontwikkelingen (zoals regionale woondeal). Het plan biedt daarbij onder andere ruimte voor 10 zelfbouwkavels. Hierover zijn anterieur afspraken met de ontwikkelaar gemaakt.

Bouwhoogtes

Parallel aan de vaststellingsfase van het bestemmingsplan vindt stedenbouwkundig onderzoek plaats. De uitgangspunten uit de gebiedsvisie zijn daarbij richtinggevend. Het stedenbouwkundig onderzoek en het stedenbouwkundig plan zijn nog niet gereed. Dat hoeft ook niet om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen. Bovendien zijn in de regels van de bestemmingen Groen, Wonen en Woongebied van het bestemmingsplan voorwaardelijke bepalingen opgenomen dat vergunningen pas verleend kunnen worden zodra deze passen binnen het door het college van burgemeester en wethouders goedgekeurd stedenbouwkundig en groenplan en een door de gemeenteraad goedgekeurd beeldkwaliteitsplan. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal ook onderzocht worden welke bouwmassa's (en bouwhoogtes) passen bij het dorpse karakter van Zeeland. In de groenbestemming is een bouwaanduiding opgenomen voor een gebouw met een hoogte van 4 lagen bovenop een laag die voor parkeren en bergingen kan dienen. In de begripsbepalingen is opgenomen wat de maximale hoogte in meters is van een bouwlaag. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is in de bestemming woongebied op het zuidelijke deel van de verbeelding (aangrenzend aan bestaand woongebied) een maximale bouwhoogte van 11,5 meter opgenomen. Voor het overige deel van de bestemming woongebied zijn geen specifieke bouwhoogtes opgenomen. In de bestemming Wonen is ook een maximale bouwhoogte van 11,5 meter opgenomen. Zoals in het begin van deze paragraaf is aangegeven zal voor het plangebied nog een stedenbouwkundig plan moeten worden opgesteld en goedgekeurd door het college waaraan vergunningaanvragen moeten voldoen. Een belangrijke waarde en uitgangspunt voor het stedenbouwkundige plan is het dorpse karakter van Zeeland.

Participatie

Het participatietraject horende bij de ontwikkeling loopt vanaf begin 2021. Tot op heden hebben er vanaf die periode doorlopend gesprekken en informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Zoals vaker bij ruimtelijke procedures, is het niet mogelijk gebleken om aan alle wensen of ideeën vanuit omwonenden te voldoen.

Verschillende ontwerpateliers hebben geleid tot aanpassingen in de gebiedsvisie. Zo is er een zeer robuuste groenzone in het plan gebracht en krijgt de wijk een dorps karakter. Daarnaast is er veel aandacht voor betaalbare woningen voor gezinnen en starters, en levensloopbestendige woningen. Het doel is om hiermee een wijk voor Zeelanders te creëren. Daarnaast is uit de ontwerpateliers gebleken dat het thema verkeer een groot discussiepunt is, daarom is er extra ruimte geboden om in samenspraak met bewoners een aanvullende verkeersstudie uit te voeren.

Gedurende het participatieproces is er veel informatie, inzichten en inspiratie gedeeld met de gemeente en met de initiatiefnemers. Zoals hierboven beschreven zijn daar veel belangrijke onderdelen uitgelicht die een plek hebben gekregen in de plannen en de besluitvorming. Ook in het vervolgproces zal deze concrete gebiedskennis ingezet blijven worden.

Het is onmogelijk gebleken om alle betrokkenen het gevoel te geven dat hun inbreng voldoende meegenomen is in het plan. De gemeente en initiatiefnemer zijn van mening dat zij veel tijd en aandacht in het participatieproces hebben gestoken, en ook ruimte hebben geboden om mee te denken en mee te doen. Ook in het vervolg zal de gemeente het meedenken en meedoen van bewoners blijven faciliteren.

4.13.3 Conclusie

Onder andere deze zienswijze heeft geleid tot het uitvoeren van aanvullend verkeersonderzoek, die als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Deze zienswijze heeft ook geleid tot het opnemen van een maximale bouwhoogte van 11,5 meter in de bestemmingen Woongebied en Wonen op de verbeelding van het bestemmingsplan.

4.14 Gezamenlijke natuurorganisaties gemeente Maashorst

4.14.1 Inhoud zienswijze

Wij hebben bedenkingen bij de uitgevoerde onderzoeken.

Breuken en wijstverschijnsel

Het onderzoek is goed uitgevoerd maar onvolledig. Er is uitgegaan van verouderde breukenkaarten en er is onderzoek gedaan in een gebied waar geen breuken nabij de oppervlakte liggen. Wij vermoeden dat er verder noordelijk een breuklijn ligt vanaf grofweg benzinepomp Willemsen naar de rotonde Voederheil. Deze zone valt buiten het plangebied maar vergt wel aandacht bij de verdere planontwikkeling en de uitwerking van het plan nabij Willemsen (eventuele ontsluitingsweg).

Bergmaas

Een meer robuuste groenzone naast de weg "Bergmaas" is wenselijk. Hierin kunnen bessen- en vruchtdragende struiken worden aangeplant in combinatie met een geluidwerende wal.

De verkeersaansluiting op de Bergmaas vergt ook aandacht. Vanwege vleermuizen is het niet wenselijk de bomenrij te onderbreken. Vleermuizen gebruiken deze ter oriëntatie. Laat verder de kans niet onbenut om de wijk via een wandelpad rechtstreeks te verbinden met de Maashorst (Repelakker-Weversweg), zodat ook ommetjes mogelijk worden.

Behoud oude bomen en struwelen

Het is wenselijk aanwezig oude bomen en struwelen in het gebied te behouden. Ze geven structuur aan de natuur en bieden schuilgelegenheid en leefgebied voor vogels, kleine zoogdieren, bijen en andere insecten.

Geplande groenzone

Voorgesteld wordt de groenzone breed aan te leggen en soortenrijke biotopen en natuurelementen aan te leggen. De voorkeur gaat uit naar een groene zone met permanent water, rietoevers (die niet gemaaid worden in de winter), flauwe oevers met moeras en oeverplanten, moeraszones en bloemrijke graslanden en struwelen met inheemse bessen- en vruchtdragende soorten. Permanent water en moeras voegt meer toe dan ondiepe retentievijvers die zelden water bevatten.

Dassenleefgebied

Wij keuren het ecologisch onderzoek af. Dit is uitgevoerd in de winter en daarmee niet representatief voor verschillende soortgroepen (vogels, zoogdieren, amfibieën en planten).

Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat in een relatief korte periode 10x de aanwezigheid van de Das is aangetoond. Er zijn door de waarnemers evenwel geen sporen gevonden, mede door de ongelukkig gekozen onderzoeksperiode (winter) waarin de dassen relatief inactief zijn.

Er is naar ons idee op onvoldoende aantal dagen gezocht. Het is niet vreemd dat geen sporen zijn aangetroffen. Juist in hun favoriete foerageergebied; grasland, laten dassen nauwelijks sporen na. Wij concluderen uit de op camera veelvuldig geconstateerde aanwezigheid van Dassen dat het gebied van betekenis is voor de soort. Het gebied bevat veel grasland en is daarmee een waardevol foerageergebied voor de Dassen uit de nabijgelegen burchten.

Aantasting van dit foerageergebied leidt tot aantasting van de functionaliteit van een vaste voortplantings- of rustplaats (burcht en bijburchten) (zie het Kennisdocument Das). Dit geeft een compensatieverplichting c.q. noodzaak tot ontheffing. In plangebieden waar de das voorkomt is het sowieso noodzakelijk om uitgebreider veldonderzoek uit te voeren. Het gebied wordt naar ons idee door het adviesbureau onterecht benoemd als secundair leefgebied voor de Das, waarvoor geen compensatie nodig zou zijn. Mede vanuit de Dassenwerkgroep Brabant zijn wij van mening dat het gebied van essentiële betekenis is voor de Das en het verlies aan leefgebied gecompenseerd dient te worden (kaders vanuit het Dassenprotocol). Aanleg van dassenrasters en een dassentunnel onder de Bergmaas en de N277 (Middenpeelweg) is daarbij wenselijk. De geregistreerde verkeersslachtoffers tonen aan dat beide wegen (Bergmaas en N277) ingerasterd zouden moeten worden en dat er geleidende structuren (houtwallen) aangelegd zouden moeten worden.

Overige zoogdieren

In het gebied is ook de Bunzing waargenomen. De beschermde soort is gerelateerd aan het oude boerenlandschap maar komt meer en meer voor in (sub)urbane gebieden. Wij bevelen aan (zoals in het BLOM onderzoek is aangegeven) dat aanvullend onderzoek naar marterachtigen wenselijk is. Wij achten het noodzakelijk bij de inrichting van de groenzone voorzieningen voor deze soort aan te brengen.

Ten aanzien van de Steenmarter is het eveneens raadzaam een steenmarterverblijf aan te leggen in de groenzone. Dit voorkomt dat de Steenmarter de (bij)gebouwen opzoekt. Het veelvuldig aanbrenge van groen zal de dwergvleermuis goed doen. Daarnaast zijn voorzieningen voor vleermuizen wenselijk.

4.14.2 Reactie gemeente

Breuklijn

Vanwege het vermoeden van een breuklijn in het plan Repelakker is in het gebied onderzoek gedaan naar de exacte ligging van de breuklijn(en). Na aanwijzingen uit de omgeving is aanvullend onderzoek gedaan op de genoemde locatie door middel van een sleuvenonderzoek. De conclusie van beide onderzoeken is dat er geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van een breuklijn op deze locatie (sleuven 2 en 3). Er hoeft in het plan daarom geen rekening te worden gehouden met deze breuken (zie voor het uitgevoerde onderzoek bijlage 5 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Op één plek is diep in de ondergrond mogelijk wel een breuk aanwezig, maar dit vormt geen belemmering voor de woningbouw. Desondanks is in de gebiedsvisie en in de opzet van het plan wel rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid en de (ecologische) kansen die dit biedt. In deze zone is geen bebouwing voorzien, maar groenen en infrastructurele voorzieningen omdat dit kansen biedt om een eventuele breuklijn te accentueren en eventuele (bouw-)risico's te minimaliseren.

Bergmaas

Een groenzone langs de weg "Bergmaas" is opgenomen in de Gebiedsvisie. In het stedenbouwkundig en inrichtingsplan zal hier verder invulling aan moeten worden gegeven. De combinatie van een geluidwerende wal met bes- en vruchtdragende beplanting is inderdaad goed te maken en goed voor de biodiversiteit.

Uitgangspunt voor de aansluiting Bergmaas is dat bestaande bomen zoveel mogelijk behouden blijven. Het is nog niet duidelijk hoe de verkeersaansluiting op de Bergmaas er definitief uit komt te zien, maar het behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen is onderdeel van de belangenafweging. De afweging zal bestaan uit het creëren van een verkeerskundig goede aansluiting op de Bergmaas en het behoud van zoveel mogelijk bomen ten behoeve van ecologische en landschappelijke waarden. Voor het kappen van bomen zal een omgevingsplanactiviteit moeten worden aangevraagd waartegen bezwaar en beroep kan worden ingediend. Mochten er onverhoopt toch bestaande bomen ten kosten gaan van de toekomstige

nieuwe aansluiting dan is het aanplanten van nieuwe bomen waar mogelijk in dezelfde lijnstructuur gewenst.

Behoud oude bomen en struwelen

Waar mogelijk worden bestaande oude bomen en struwelen onderdeel van het stedenbouwkundig en inrichtingsplan. Daarbij zal ingezet worden op het behoud van zoveel mogelijk bestaand groen en het toevoegen van nieuwe bomen en struwelen. Uit het nog uit te werken stedenbouwkundig-, landschaps- en inrichtingsplan moet blijken hoe oude bomen en struwelen onderdeel zijn van de groenstructuur in Repelakker III.

Ook is in het gebied een monumentale boom aanwezig, die op de kaart van de bomenverordening nummer 18299 heeft. Deze boom verdient bescherming en een toekomstbestendig behoud in het nieuwe plan. Voor de overige bomen geldt dat we die inpassen indien mogelijk in het nieuwe plan of enkele bestaande bomen worden verplaatst.

Geplande groenzone

Ook voor de groenzone zal nog een inrichtingsplan opgesteld moeten worden. De vastgestelde Gebiedsvisie 2023 en de vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten zijn richtinggevend voor het inrichtingsplan voor de groenzone. De gemeente gaat graag met de betreffende natuurorganisaties in gesprek over de in te richten groenzone. Een gedeelte van de groenzone wordt doorkruist door de bestaande A-watgang, die gekoppeld is aan een bergingsfunctie voor de hele wijk. In de Gebiedsvisie Repelakker III staat dat er wellicht mogelijkheden zijn voor flauwe oevers ten behoeve van moeras en oeverplanten.

Overige zoogdieren

De conclusies uit het ecologisch onderzoek van Blom zijn niet in lijn met de ingediende zienswijze. Om de zienswijze te duiden en eventuele gezamenlijke oplossingsrichtingen te bespreken zijn twee gesprekken gevoerd met de indieners van de zienswijzen. Naar aanleiding van deze gesprekken hebben de indieners schriftelijk laten weten dat zij compensatie van leef- en/of foerageergebied noodzakelijk achten. De uitgevoerde quickscan is in zijn geheel opnieuw beoordeeld en aangevuld. Tevens is er een notitie haalbaarheid ecologie bij het bestemmingsplan gevoegd. Ook is er een foerageergebiedanalyse voor de Das uitgevoerd en opgenomen.

4.14.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot een gewijzigde quickscan ecologie als bijlage 17 van de toelichting. Ook heeft de zienswijze geleid tot een aanvullende notitie haalbaarheid ecologie als bijlage 19 van de toelichting en een foerageergebiedanalyse voor de Das als bijlage 20 van de toelichting.

4.15 Bewoners(s) Stadrijk x Uden

4.15.1 Inhoud zienswijze

Situatie Rondweg

Sinds enkele jaren is er sprake van een overleg tussen bewoners langs de rondweg Uden en de gemeente Maashorst over geluidsoverlast van de Rondweg op de ongeveer 200 woningen direct langs het tracé van de Rondweg. De conclusies uit dat overleg, metingen én onderzoek van de bewoners is dat de ervaren overlast kan worden gestaafd door metingen, oude modelleringen en verslagen (uit de jaren 90) en meer recente verkeersgegevens.

Verband tussen rondweg en Repelakker III

Uit de gegevens komt naar voren dat de weg naar alle waarschijnlijkheid een te hoge geluidsbelasting veroorzaakt. De geluidsdruk op de geluidsgevoelige bebouwing ligt daarbij in de huidige situatie boven de grenswaarden. Dit laatste zal in Q1 2024 worden bevestigd in de lopende onderzoeken/actualisaties van de berekeningen.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein (en de plannen voor de woonwijken) zal een verkeersaantrekkende werking hebben. Het verkeer zal bestaan uit vrachtverkeer en personenvervoer. Volgens de bij het bestemmingsplan geleverde studies zal het gaan om 2925 extra verkeersbewegingen per etmaal. In de verkeersmodelstudie staat dat het grootste deel zuidwaarts via de Bergmaas wordt ontsloten vanwege de toegang naar de A50.

De rondweg is een verlengde van de Bergmaas en daarmee een onvermijdelijke route om bij de A50 te komen. De toename van verkeer op de Bergmaas zal dus vrijwel 1 op 1 van toepassing zijn op de verkeersintensiteit op de rondweg.

Tekortkomingen van het onderzoek

De evaluatie van de onderzoeken concludeert dat de modelleringen van de verkeertoesnames, en daarmee samenhangende effecten op de omgeving, zijn afgesneden bij de rotonde Udenseweg-Bergmaas. Daarmee is dus de aanname gemaakt dat de ongeveer 3.000 extra auto's per etmaal bij deze rotonde opgenomen worden in de rest van het verkeer. Dit is niet correct aangezien verkeer richting de A50 slechts 1 kant op kan en dat is het verlengde van de Bergmaas en aansluitend daarop de rondweg. Daarnaast zijn de bestaande afslagen bij deze rotonde en de kruising met de industrielaan geen logische bestemmingen voor het (vracht-) verkeer van en naar Voederheil en Repelakker. Kijkend naar geschatte hoeveelheden extra verkeer valt ook niet te ontkennen dat dit significante toenames zijn op een weg waar momenteel ongeveer 13.000 auto's per dag overheen komen.

De effecten van de significante verkeersgroei door de geplande ontwikkeling van het bedrijventerrein Voederheil en de wijk Repelakker, en dan met name de inherente toename in

geluidsoverlast, moeten dus in kaart worden gebracht voor het tracé van de Rondweg en de ongeveer 200 geluidsgevoelige objecten langs de Rondweg.

Conclusie

Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op de reeds bestaande geluidsoverlast op de woningen langs de Rondweg. Er is sprake van een leemte in kennis in het onderzoek. Desondanks is er in de “aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling” een neutrale score toegekend voor de categorie geluid. Dit is een onterechte conclusie en spreekt zichzelf tegen. Er wordt namelijk wel de conclusie getrokken dat sprake is van een verkeersaantrekkende werking maar de onvermijdelijke toename in geluidsoverlast van extra verkeer is vervolgens niet meegenomen.

Deze leemte in kennis, en daarmee het miskennen van de effecten op de geluidsbelasting in de omgeving, is onacceptabel. Zeker als daarbij de bestaande overbelastingssituatie wordt meegenomen waarvan op de Rondweg sprake is. De bewoners langs de Rondweg opteren daarom voor een uitbreiding van het onderzoek. Daarnaast stellen we de voorwaarde dat de ontwikkeling van Repelakker (en parallel daaraan de uitbreiding van Voederheil) niet gepaard zal gaan met een toename van de geluidsbelasting voor de bewoners langs de Rondweg.

4.15.2 Reactie gemeente

Verkeer over de weg zal lawaai produceren. Door de aanleg van de nieuwe woningen zal er meer verkeer gaan rijden. Om de nieuwe woningen te kunnen ontsluiten worden ook wegen aangelegd. Hiervoor is een akoestisch onderzoek opgesteld (bijlage 11 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er alleen hogere grenswaarden noodzakelijk voor de nieuwe woningen. Hiervoor is een procedure doorlopen. Dit is conform de normstelling in de Wet geluidhinder. Het woon- en leefklimaat in de woningen wordt in dat kader gewaarborgd door het Bouwbesluit 2012, hoofdstuk 3.

Volledigheidshalve is er naar aanleiding van de ingekomen zienswijze vervolgonderzoek uitgevoerd (bijlage 13 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat het extra verkeer door de ontwikkelingen Repelakker en Voederheil niet leidt tot overschrijding van een aanvaardbare situatie ten gevolge van, (conform de Wet geluidhinder, afdeling 2, Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties, afdeling 4 Reconstructies, e.a.), voor bestaande woningen. Deze conclusie is zondermeer ook van toepassing op de woningen langs de Rondweg van Uden. Daarnaast zijn wij met de bewoners langs de Rondweg intensief in overleg. De bewoners hebben last van het geluid van deze weg. Enerzijds wachten we nu op een zogenaamd saneringsonderzoek, anderzijds zijn wij als gemeente bezig met gedragsbeïnvloeding van automobilisten die op de Rondweg rijden om hun gedrag te beïnvloeden om niet harder te rijden dan 80 km/uur.

4.15.3 Conclusie

De zienswijze leidt voor het onderdeel akoestiek tot het toevoegen van een aanvullend akoestisch onderzoek, dat als bijlage 13 bij de toelichting is gevoegd en waarop hoofdstuk 5 is aangevuld. De onderzoeksresultaten leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4.16 Bewoners(s) Cellostraat x Uden

4.16.1 Inhoud zienswijze

Situatie Rondweg

Sinds enkele jaren is er sprake van een overleg tussen bewoners langs de rondweg Uden en de gemeente Maashorst over geluidsoverlast van de Rondweg op de ongeveer 200 woningen direct langs het tracé van de Rondweg. De conclusies uit dat overleg, metingen én onderzoek van de bewoners is dat de ervaren overlast kan worden gestaafd door metingen, oude modelleringen en verslagen (uit de jaren 90) en meer recente verkeersgegevens.

Verband tussen rondweg en Repelakker III

Uit de gegevens komt naar voren dat de weg naar alle waarschijnlijkheid een te hoge geluidsbelasting veroorzaakt. De geluidsdruk op de geluidsgevoelige bebouwing ligt daarbij in de huidige situatie boven de grenswaarden. Dit laatste zal in Q1 2024 worden bevestigd in de lopende onderzoeken/actualisaties van de berekeningen.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein (en de plannen voor de woonwijken) zal een verkeersaantrekkende werking hebben. Het verkeer zal bestaan uit vrachtverkeer en personenvervoer. Volgens de bij het bestemmingsplan geleverde studies zal het gaan om 2925 extra verkeersbewegingen per etmaal. In de verkeersmodelstudie staat dat het grootste deel zuidwaarts via de Bergmaas wordt ontsloten vanwege de toegang naar de A50.

De rondweg is een verlengde van de Bergmaas en daarmee een onvermijdelijke route om bij de A50 te komen. De toename van verkeer op de Bergmaas zal dus vrijwel 1 op 1 van toepassing zijn op de verkeersintensiteit op de rondweg.

Tekortkomingen van het onderzoek

De evaluatie van de onderzoeken concludeert dat de modelleringen van de verkeertoesnames, en daarmee samenhangende effecten op de omgeving, zijn afgesneden bij de rotonde Udenseweg-Bergmaas. Daarmee is dus de aanname gemaakt dat de ongeveer 3.000 extra auto's per etmaal bij deze rotonde opgenomen worden in de rest van het verkeer. Dit is niet correct aangezien verkeer richting de A50 slechts 1 kant op kan en dat is het verlengde van de Bergmaas en aansluitend daarop de rondweg. Daarnaast zijn de bestaande afslagen bij deze rotonde en de kruising met de industrielaan geen logische bestemmingen voor het (vracht-) verkeer van en naar Voederheil en Repelakker. Kijkend naar geschatte hoeveelheden extra verkeer valt ook niet te

ontkennen dat dit significante toenames zijn op een weg waar momenteel ongeveer 13.000 auto's per dag overheen komen.

De effecten van de significante verkeerstoenames door de geplande ontwikkeling van het bedrijventerrein Voederheil en de wijk Repelakker, en dan met name de inherente toename in geluidsoverlast, moeten dus in kaart worden gebracht voor het tracé van de Rondweg en de ongeveer 200 geluidsgevoelige objecten langs de Rondweg.

Conclusie

Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op de reeds bestaande geluidsoverlast op de woningen langs de Rondweg. Er is sprake van een leemte in kennis in het onderzoek. Desondanks is er in de "aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling" een neutrale score toegekend voor de categorie geluid. Dit is een onterechte conclusie en spreekt zichzelf tegen. Er wordt namelijk wel de conclusie getrokken dat sprake is van een verkeersaantrekkende werking maar de onvermijdelijke toename in geluidsoverlast van extra verkeer is vervolgens niet meegenomen.

Deze leemte in kennis, en daarmee het miskennen van de effecten op de geluidsbelasting in de omgeving, is onacceptabel. Zeker als daarbij de bestaande overbelastingssituatie wordt meegenomen waarvan op de Rondweg sprake is. De bewoners langs de Rondweg opteren daarom voor een uitbreiding van het onderzoek. Daarnaast stellen we de voorwaarde dat de ontwikkeling van Repelakker (en parallel daaraan de uitbreiding van Voederheil) niet gepaard zal gaan met een toename van de geluidsbelasting voor de bewoners langs de Rondweg.

4.16.2 Reactie gemeente

Verkeer over de weg zal lawaai produceren. Door de aanleg van de nieuwe woningen zal er meer verkeer gaan rijden. Om de nieuwe woningen te kunnen ontsluiten worden ook wegen aangelegd. Hiervoor is een akoestisch onderzoek opgesteld (bijlage 11 van de toelichting bij het bestemmingsplan) Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er alleen hogere grenswaarden noodzakelijk voor de nieuwe woningen. Hiervoor is een procedure doorlopen. Dit is conform de normstelling in de Wet geluidhinder. Het woon- en leefklimaat in de woningen wordt in dat kader gewaarborgd door het Bouwbesluit 2012, hoofdstuk 3.

Volledigheidshalve is er naar aanleiding van de ingekomen zienswijze vervolgonderzoek uitgevoerd (bijlage 13 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit dit onderzoek blijkt dat het extra verkeer door de ontwikkelingen Repelakker en Voederheil niet leidt tot overschrijding van een aanvaardbare situatie ten gevolge van, (conform de Wet geluidhinder, afdeling 2, Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties, afdeling 4 Reconstructies, e.a.), voor bestaande woningen. Deze conclusie is zondermeer ook van toepassing op de woningen langs de Rondweg van Uden. Daarnaast zijn wij met de bewoners langs de Rondweg intensief in overleg. De bewoners hebben last van het geluid van deze weg. Enerzijds wachten we nu op een zogenaamd saneringsonderzoek, anderzijds zijn wij als gemeente bezig met gedragsbeïnvloeding van

automobilisten die op de Rondweg rijden om hun gedrag te beïnvloeden om niet harder te rijden dan 80 km/uur.

4.16.3 Conclusie

De zienswijze leidt voor het onderdeel akoestiek tot het toevoegen van een aanvullend akoestisch onderzoek, dat als bijlage 13 bij de toelichting is gevoegd en waarop paragraaf 5.7 is aangevuld. De onderzoeksresultaten leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4.17 Provincie Noord-Brabant

4.17.1 Inhoud zienswijze

Kwaliteitsverbetering van het landschap

De verbetering van de landschappelijke kwaliteit moet financieel, juridisch en feitelijk zijn geborgd in het plan.

Nu is enkel geborgd dat een omgevingsvergunning voor bouwen van gebouwen niet eerder mag worden verleend dan dat is voldaan aan de landschappelijke inpassing en de landschapsinvesteringsregeling/berekende kwaliteitsverbetering. Dit is in strijd met artikel 3.9 IOV.

Wij vragen inzichtelijk te maken hoeveel kwaliteitsverbetering er moet worden geleverd. Er dient 1% van de uitgifteprijs geïnvesteerd te worden in het landschap. Ook de uitgifteprijs van de woningen in de bestemming groen moeten meegenomen worden. In de toelichting wordt enkel gesteld dat hiervoor een berekening moet worden gemaakt, maar de berekening zelf ontbreekt. Ook ontbreekt de keuze of het bedrag volledig in het landschapsfonds wordt gestort of dat er maatregelen worden ingezet ter plaatse om de kwaliteitsverbetering van het landschap te verbeteren. De duurzame afronding van het stedelijk gebied dient hierin te worden meegenomen. Daarnaast vragen wij om de landschappelijke inpassing duidelijker te borgen op de verbeelding en in de planregels.

4.17.2 Reactie gemeente

Kwaliteitsverbetering van het landschap

In het ontwerp bestemmingsplan was de mogelijkheid opgenomen voor een financiële en/of fysieke kwaliteitsbijdrage. Na overleg te hebben gevoerd met de provincie is ervoor gekozen alleen de mogelijkheid voor een financiële investeringsbijdrage in de regels van het bestemmingsplan op te nemen.

De precieze oppervlakte van de uitgeefbare gronden is nog niet duidelijk en kan pas worden bepaald als het stedenbouwkundig plan is vastgesteld. Daarom is het niet mogelijk om in de regels van het plan hiervoor een exact bedrag op te nemen.

Wij kiezen er daarom voor om in artikel 9.5 onder b van de regels de volgende voorwaardelijke bepaling op te nemen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen of bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet eerder wordt verleend dan nadat voldaan is aan de landschapsinvesteringsregeling door het doen van een financiële bijdrage in het gemeentelijke landschapsinvesteringsfonds ter hoogte van 1% van de waarde van de in de aanvraag voor de omgevingsvergunning betrokken gronden (conform het dan geldende gemeentelijke grondprijzenbeleid). Daarmee is de kwaliteitsverbetering voldoende geborgd.

4.17.3 Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze is de mogelijkheid voor een fysieke kwaliteitsbijdrage uit artikel 9.5a van de regels uit het bestemmingsplan geschrapt. De verplichting voor de financiële bijdrage blijft gehandhaafd. In artikel 9.5 onder b van de regels is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen of bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet eerder wordt verleend dan nadat voldaan is aan de landschapsinvesteringsregeling door het doen van een financiële bijdrage in het gemeentelijke landschapsinvesteringsfonds ter hoogte van 1% van de waarde van de in de aanvraag voor de omgevingsvergunning betrokken gronden conform de op dat moment geldende gemeentelijke grondprijzenbeleid.

5 Wijzigingen

5.1. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

- Aanvullend akoestisch onderzoek, dat als bijlage 13 bij de toelichting is gevoegd en waarop paragraaf 5.7 van de toelichting is aangepast.
- Als bijlage 10 van de toelichting is aanvullend verkeersonderzoek bijgevoegd. In paragraaf 5.6 van de toelichting zijn de conclusies uit het verkeersonderzoek verwerkt hierop aangepast.
- De quickscan ecologie is gewijzigd en als bijlage 17 bij de toelichting gevoegd ter vervanging van de quickscan die bij het ontwerp bestemmingsplan zat.
- Er is een notitie haalbaarheid ecologie als bijlage 19 bij de toelichting gevoegd.
- Er is een foerageergebiedanalyse voor de Das bijgevoegd als bijlage 20 van het bestemmingsplan.
- Paragraaf 5.11.2 van de toelichting is nader aangevuld op basis van de uitgevoerde onderzoeken.
- Op het zuidelijk deel van de verbeelding is in de bestemming Woongebied en in de bestemming Wonen een maximale bouwhoogte van 11,5 meter opgenomen. In artikel 1.17 van de regels is in de begripsbepalingen de hoogte van een bouwlaag nader gedefinieerd.
- In 5.2.1. lid c van de regels is toegevoegd: 'In afwijking van lid b mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan is aangegeven op de verbeelding ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)''.
- Verschillende verwijzingen naar (beleids)stukken in paragraaf 1.1.1. van de toelichting zijn aangepast.
- Op de verbeelding is de gebiedsaanduiding 'overige zone-verkeersverbinding' opgenomen.
- In artikel 9.5a van de regels is de mogelijkheid voor een fysieke kwaliteitsbijdrage geschrapt.
- In artikel 9.5 onder b van de regels is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen of bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet eerder wordt verleend dan nadat voldaan is aan de landschapsinvesteringsregeling door het doen van een financiële bijdrage in het gemeentelijke landschapsinvesteringsfonds ter hoogte van 1% van de waarde van de in de aanvraag voor de omgevingsvergunning betrokken gronden conform het dan geldende gemeentelijke grondprijzenbeleid.

5.2. Ambtshalve wijzigingen

- In paragraaf 5.6 is de tekst over het verkeersonderzoek uit 2021 aangepast. De tekst dat het onderzoek niet representatief is, is genuanceerd.
- In artikel 3.2.1 van de regels is onder lid a toegevoegd dat een parkeerkelder en overige voorzieningen niet onder het aantal bouwlagen vallen. Paragraaf 3.1.4.2 van de toelichting is hierop ook aangepast.
- Ook is meegenomen dat de bouwhoogte van een parkeerkelder en overige voorzieningen zoals bergingen niet meer mag bedragen dan 1 bouwlaag boven het maaiveld.
- Om te zorgen voor een juiste inpassing van Repelakker III in de bestaande omgeving en om de beoogde dorpse sfeer te waarborgen is het document 'Stedenbouwkundige uitgangspunten' opgesteld. Dit is als bijlage 2 bij de toelichting gevoegd en in paragraaf 3.1.4.3 omschreven.
- Een geactualiseerd Stikstof onderzoek is toegevoegd (was 5 oktober 2022 is nu 14 juni 2023)