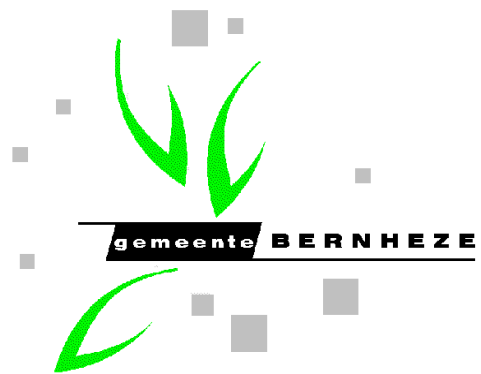




Aanvullende nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

ontwerpbestemmingsplan en ontwerpexploitatieplan “Heeswijkse Akkers”

In verband met de AVG zijn de NAW gegevens van indieners van zienswijzen in deze Nota geanonimiseerd.

Nota van zienswijzen

Zienswijzefase

Op 1 februari 2022 hebben burgemeesters en wethouders van de gemeente Bernheze bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpexploitatieplan 'Heeswijkse Akkers' (plan-identificatie NL.IMRO.1721.BPHeeswijkseAkkers-OW01 en NL.IMRO.1721.EPHeeswijkseAkkers-OW01) gedurende zes weken ter inzage komt te liggen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van 2 februari 2022 tot en met 8 maart 2022 ter inzage gelegen.

Alle stukken konden gedurende deze periode op afspraak worden ingezien op het gemeentehuis, evenals digitaal op www.ruimtelijkeplannen.nl. Binnen genoemde termijn heeft een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Tevens is het ontwerpplan toegezonden aan Waterschap Aa en Maas en de provincie Noord-Brabant. Beide organisaties zagen aanleiding om een zienswijze in te dienen.

Zienswijze

De gemeente heeft gedurende de inzagetermijn veertien zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn ingediend door omwonenden, de provincie en het waterschap. In de nota van zienswijzen zoals die eerder is opgesteld, is abusievelijk één zienswijze niet beantwoord. Het betreft de zienswijze S2. In deze aanvulling wordt die zienswijze alsnog beantwoord en meegenomen in de procedure tot de vaststelling van het bestemmingsplan.

Ontvankelijkheid zienswijze

De ontvangen zienswijze waarop deze aanvulling betrekking heeft, is tijdens de inzagetermijn ingediend en voldoet aan de indieningsvereisten. De zienswijze is daarmee ontvankelijk en wordt alsnog in de besluitvorming betrokken. Op 17 augustus 2022 is nog een aanvullend stuk ingediend via de e-mail. Omdat dit buiten de termijn voor het indienen van zienswijzen is ontvangen, kan het niet in de besluitvorming worden betrokken. De aanvulling is dientengevolge niet ontvankelijk.

Conclusie

De zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbestemmingsplan 'Heeswijkse Akkers'.

In deze aanvullende nota is de ingekomen zienswijze samengevat en alsnog van een reactie voorzien. In de beantwoording is aangegeven of er gevolgen voor het vast te stellen bestemmingsplan zijn.

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Een overzicht van alle wijzigingen als gevolg van deze zienswijze is terug te vinden op het einde van deze nota.

Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Zienswijze S2 – ingediend op 16 februari 2022, ontvangen 25 februari 2022 (1655487)

Samenvatting

De zienswijze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en heeft – kort samengevat – betrekking op de volgende onderdelen:

1. Reclamanten vrezen voor overlast als gevolg van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg die staat ingetekend vanuit het plangebied op de Hoofdstraat. Er is sprake van een flinke toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van onderhavig plan en de nog te realiseren nieuwbouwwijk Kamersche Hoef.
2. In de Nota van Inspraak wordt onder punt D1.7 aangegeven dat er een studie is gedaan naar de verkeersontwikkeling. De studie is naar het oordeel van reclamant gebaseerd op vermoedens en niet op feiten.
3. Als gevolg van het plan verwachten reclamanten een verkeersonveiligere situatie dan nu het geval is. In de Nota van Inspraak onder punt D2.3 wordt verwezen naar de aanleg van de Traverse, de nieuw aan te leggen kruising en de 30km/h zone, maar de aanname die daarin wordt gedaan, is volgens reclamant niet conform de realiteit. Er wordt, ondanks de aanwijzing als 30 km/h zone, hard gereden en dat zal in de toekomst ook niet zo zijn. Dit is niet getoetst.
4. Als gevolg van de toename van de verkeersdruk en de verschillende verkeersdeelnemers is het erg lastig om veilig uit te kunnen rijden uit de eigen oprit.
5. Er dient wel degelijk een onderzoek te worden gedaan naar de CO₂ uitstoot voor de bestaande huizen. De toetsing op basis waarvan aangegeven wordt dat dit niet hoeft, berust op een aanname die niet is gebaseerd op de realiteit. Het is juist zeer wenselijk en noodzakelijk om een realistisch beeld te krijgen van de gevolgen van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg.
6. De verkeerstoename brengt ook een toename van wegverkeerslawaai met zich mee voor de bestaande omgeving. Reclamant ervaart nu al overlast van het verkeerslawaai en als gevolg van de aanleg van de ontsluitingsweg achter de tuin wordt de overlast in de tuin meer.
7. De in het plangebied ingetekende wandelpaden nodigen uit tot het uitlaten van honden. Er wandelen al veel mensen en dit wordt als gevolg van de Heeswijkse Akkers alleen maar meer.
8. Het bestemmingsplan leidt tot een inbreuk op de privacy van reclamanten. De afstand tussen de nieuwe woningen en de woningen van reclamanten kan 30m bedragen, maar er is wel inkijk in de tuin mogelijk en dat leidt tot een afname van de privacy.
9. Reclamanten willen erop wijzen dat er bouwregels moeten komen die het realiseren van hoogbouw achter hun perceel onmogelijk maken.

Reactie gemeente

1. In paragraaf 3.6 van de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan is ingegaan op de verkeersafwikkeling van de verkeersbewegingen als gevolg van het onderhavige plan, met een doorkijk naar het plan Kamersche Hoef. In de hierna opgenomen tabel is de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van zowel het onderhavige plan als die van het plan Kamersche Hoef inzichtelijk gemaakt. In de tabel zijn enkel de toenames op de Hoofdstraat te zien. De tabel in de toelichting omvat echter meer wegen.

Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)	Referentie-situatie	Basissituatie (excl. aanvullende maatregelen)	Verskil	% toename /afname
1. Gouverneursweg	3.580	3.662	+82	2,3%
2. Hoofdstraat (Veldstraat – Dr. Boutkanstraat)	2.326	2.319	-7	-0,3%
3. Hoofdstraat (Dr. Boutkanstraat – Baron van Bogaerdelaan)	3.280	3.280	0	0,0%
4. Hoofdstraat (Abdijstraat – Antoon Coolenstraat)	4.712	4.947	+235	5,0%

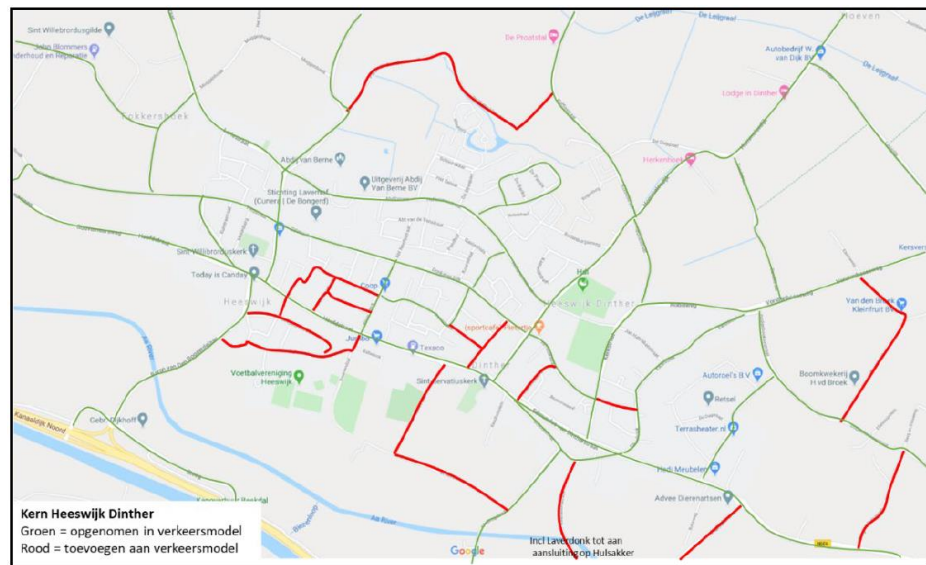
De huidige situatie is weergegeven als 'referentiesituatie' en onder 'basissituatie (excl. aanvullende maatregelen)' staat de te verwachten toename als gevolg van de beide plannen, ervan uitgaande dat er geen maatregelen worden getroffen voor de verkeersafwikkeling. Uit de tabel blijkt dat de toename van de verkeersbewegingen op de Hoofdstraat marginaal is. Er zijn bovendien aanvullende maatregelen getroffen, die vooral tot doel hebben om het verkeer op de Veldstraat, de Abdijstraat en de Baron van Bogaerdelaan te beperken.

Er is daarom voor enkele varianten onderzocht wat naar verwachting het effect is op de verkeersafwikkeling op omliggende wegen. Hieruit blijkt dat dit voor de afwikkeling op de Hoofdstraat geen grotere of andere effecten heeft dan in de hiervoor opgenomen tabel is opgenomen. De toename van de verkeersbewegingen op de Hoofdstraat blijft dus beperkt tot een toename van 5% (ter hoogte van de Abdijstraat – Antoon Coolenstraat). Nu de toename van het aantal verkeersbewegingen beperkt blijft, is ook niet te verwachten dat de geluidsoverlast van wegverkeer zal toenemen tot een onaanvaardbaar niveau. Dit mede gelet op het feit dat auto's steeds meer elektrisch worden en dit minder geluid uitstraalt.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Er is inderdaad een modelstudie verricht naar de te verwachten verkeerstoename en waar op het wegennet die toename zich zal voordoen. De studie is gebaseerd op verkeersgegevens van BBMA (BrabantBrede ModelAanpak). Deze gegevens zijn gebaseerd op de richtlijnen van CROW en gaan uit van een schatting, gebaseerd op o.a. eerdere tellingen, toekomstige ontwikkelingen en sociaal-economische gegevens. Het betreffen geen exacte getallen, maar een op feiten gebaseerde schatting voor de toekomst. De cijfers kunnen worden gebruikt om beleid te toetsen en te onderbouwen. Voor de doorrekening van onderhavig plan en de Kamersche Hoef, is het regionaal submodel van Noordoost-Brabant (BBMA) gehanteerd. Voor de berekeningen met het verkeersmodel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - BBMA model toekomstjaar 2030. Hiervoor is gekozen omdat deze intensiteiten beste passen bij de huidige situatie (2021). Daarnaast ontbreekt in het basisjaar (2015) de aansluiting Hulsakker, welke een belangrijke toegangsweg is vanaf de N279 naar Heeswijk Dinther;
 - Om de effecten van de maatregelen in beeld te kunnen brengen, is het BBMA model uitgebreid met een aantal wegen, zoals weergegeven in figuur 2. De roodgekleurde wegen in de figuur zijn toegevoegd aan het verkeersmodel. Na toevoegen van de wegen is het model opnieuw toegedeeld.

- Na de toedeling zijn de intensiteiten op de wegen rondom de woonwijken vergeleken met tellingen, ontvangen van de gemeente Bernheze. Hierbij bleek dat de intensiteiten op de D. Boutkanstraat te hoog waren (ca. 2.600 mvt/etmaal) ten opzichte van de recente tellingen (500 mvt/etmaal). Daarom is besloten om modelmatig de snelheid op deze weg te verlagen naar 20 km/h. Met het toepassen van deze maatregel wordt bereikt dat enkel bestemmingsverkeer gebruik maakt van deze verbinding, wat in de praktijk ook het geval is. Na de toedeling zijn zowel de intensiteiten van de Dr. Boutkanstraat als de omliggende wegen passend bij de gehouden tellingen. Dit wordt dan ook als uitgangspunt (referentievariant) gebruikt voor deze studie.



Figuur 2 Overzichtskaart: toevoegingen aan verkeersmodel BBMA (in rood)

Er is derhalve in de cijfers een aantal te verwachten of geplande ontwikkelingen in het relevante gebied verdisconteerd (zie ook onderzoek verkeer, Bijlage 1 bij de toelichting op het ontwerpplan). Nu reclamant verder geen feiten en omstandigheden heeft aangevoerd op basis waarvan hij meent dat de cijfers niet als uitgangspunt kunnen worden gebruikt, kunnen zij het besluit voldoende dragen.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Het gebied is niet alleen aangewezen als een 30 km/h zone, maar wordt ook als zodanig ingericht. In dit geval zijn inrichtingsmaatregelen voorbereid, op zowel de Gouverneursweg als in de nieuwe ontsluitingsstraten zelf, die bedoeld zijn om het weggedrag van de gebruikers aan te passen. Deze maatregelen worden toereikend geacht voor het inrichten van het gebied als 30 km/h zone. Bij weggedrag zoals passend is bij de gekozen inrichtingsmaatregelen (30 km), zou je die maatregelen ook als voldoende waarborg mogen beschouwen. Het betreft dan ook geen aanname dat er 30 km/h wordt gereden. In het kader van de onderhavige procedure mag worden uitgegaan van de aanwijzing van het gebied als 30 km/h zone. Wat er ook zij van de stelling dat men zich niet aan die snelheid zal houden, dit betreft een aspect dat voor dit besluit niet relevant is. In dit kader wordt opgemerkt dat overtreding van de maximum snelheid een handhavingsoverheid is. Met de aanwijzing van het gebied als 30 km/h zone, wordt daartoe een handavingsgrondslag geboden.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Het perceel van reclamanten ligt in stedelijk gebied. Er is veel bebouwing aanwezig en diensgevolge zijn er al meer verkeersbewegingen in de omgeving te verwachten dan in een buitenstedelijk gebied het geval zou zijn. Bij elke ontwikkeling dient te worden onderzocht wat de gevolgen daarvan zijn voor het aantal verkeersbewegingen en of dit gelet op het wegprofiel en de bestaande verkeersbewegingen toelaatbaar is. Hierbij speelt het aspect veiligheid ook een rol.

Zoals onder punt 1 reeds uiteen is gezet, is er slechts een geringe toename van het aantal verkeersbewegingen te verwachten. Het is daarom niet aannemelijk dat de geringe verkeerstoename op de Hoofdstraat van invloed is op de verkeersveiligheid ter plaatse van de oprit van reclamanten. Dit mede gelet op het feit dat realisatie van de mogelijkheden in het bestemmingsplan geen enkele invloed heeft op de feitelijke situatie ter plaatse van de oprit van reclamanten. Het onderhavige plan, noch het plan Kamersche Hoef, brengt enige wijziging in bijvoorbeeld het zicht vanaf de oprit van reclamanten op de omliggende omgeving.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Er gelden geen wettelijke normen voor de beoordeling van de invloed van CO₂ bij ruimtelijke plannen. Op Europees niveau worden normen vastgesteld voor onder meer CO₂ waaraan auto's moeten voldoen. Die zorgen ervoor dat de uitstoot van onder meer CO₂ steeds lager wordt. Daar komt bij dat de toename van de intensiteit dermate beperkt is dat niet wordt verwacht dat dat een relevante invloed heeft op het woon- en leefklimaat. Het toetsen van bestaande woningen aan CO₂ uitstoot is van toepassing als er sprake is van een nieuwe bron (weg of straat), waarvan het qua intensiteiten of snelheidsregimes aannemelijk is dat de toelaatbaarheid onderzocht zou moeten worden. Er is in dit geval geen sprake van een nieuwe weg en zoals reeds eerder uiteengezet, is de toename van het aantal verkeersbewegingen gering. Aangezien het hier echter bovendien zo is dat we alleen woonstraten (30 km) projecteren met beperkte intensiteiten, is hier een toetsing aan van CO₂ uitstoot niet aan de orde.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Een 30 km/h weg is volgens art. 74, tweede lid, sub b van de Wet geluidhinder (Wgh) niet zone-plichtig en valt daarmee formeel gezien buiten het bereik van de Wgh. Wel dient ook dit te voldoen aan het beginsel van de goede ruimtelijke ordening. Ondanks dat de Wgh formeel niet van toepassing is, ligt het in de rede om in het kader van de goede ruimtelijke ordening daar aansluiting bij te zoeken. In de Wgh is op een woonperceel alleen de woning een geluidgevoelig object en niet de ook tuin. In dit geval zijn de belangen als volgt afgewogen.

De te verwachten effecten van de ontwikkelingen op de verkeerstoename op de Hoofdstraat kunnen als marginaal worden beschouwd. Reclamanten vrezen voor een toename van geluidsoverlast in hun tuin als gevolg van de aan te leggen ontsluitingsweg in onderhavig plangebied. Echter blijkt uit de verbeelding bij het bestemmingsplan dat op het achterste perceeldeel van reclamanten een patiowoning met een diepte van in totaal 30 m is voorzien. Deze bebouwing op het achterste perceeldeel heeft ook een geluidwerende functie voor de ontsluitingsweg. De woning is voorzien op het achterste perceeldeel van reclamanten en zij hebben reeds aangegeven de bouwmogelijkheid niet te willen benutten. Reclamanten zijn gelet op de toelatingsplanologie ook niet verplicht om dit te doen. Echter moet in dit kader worden uitgegaan van de planologische

mogelijkheid om die bebouwing te realiseren.

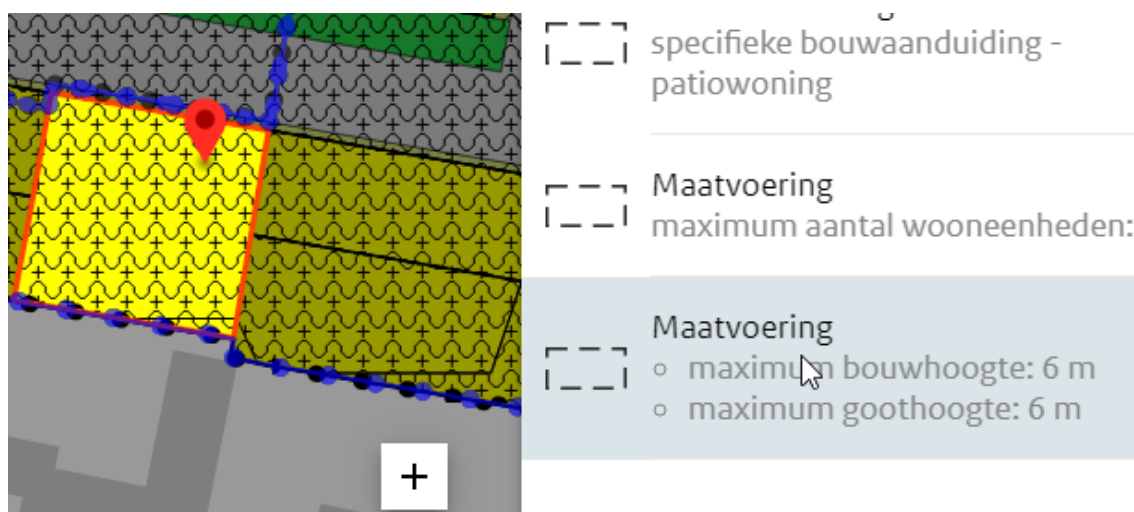
Een akoestisch onderzoek kan de daadwerkelijk verwachte geluidbelasting op het perceel / de gevel in kaart brengen (zoals op basis van de Wgh het geval zou zijn), doch is het zeer de vraag of er een overschrijding zou zijn en als er een overschrijding zou zijn, welke maatregelen doeltreffend en effectief zouden kunnen zijn. Hierbij speelt de belangenafweging ook weer een rol; de maatregel moet ook voldoende rekening houden met bijvoorbeeld stedenbouwkundige belangen en financiële belangen. Gelet daarop ligt het niet in de rede dat hier een passende maatregel kan worden genomen die ook tegemoet komt aan de overige te betrekken belangen.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7. Er zijn in het plangebied binnen de verkeersbestemming inderdaad wandelpaden opgenomen. Dit komt de bereikbaarheid en beleving van het plangebied ten goede. Reclamanten geven aan dat zij vrezen dat dit zal leiden tot meer wandelaars, al dan niet met honden. De paden in het plangebied zullen zodanig worden aangelegd dat zij breed genoeg zijn om het te verwachten aantal wandelaars te kunnen verwerken en ook de omliggende paden buiten het plangebied zijn geschikt om een toename van het aantal wandelaars te verwerken. In dat opzicht leidt dit niet tot problemen. Reclamanten onderbouwen niet verder waar zij precies bang voor zijn. Voor zover zij vrezen dat een intensivering van het aantal wandelaars kan leiden tot meer geluids- en geuroverlast, het volgende. Reclamanten wonen in een 'stedelijk gebied'. Er is hier al enige reuring te verwachten en het aanleggen van wandelpaden zal geen significant verschil hierin maken. Voor wat betreft de vrees voor geuroverlast als gevolg van uitwerpselen van honden, kunnen hiervoor geen regels worden opgenomen in een bestemmingsplan. Wanneer deze vorm van overlast zich in de toekomst voor zou doen, kan hier op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) op worden gehandhaafd. Dit kan in het kader van het bestemmingsplan geen rol spelen.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8. Reclamanten vrezen voor inkijk in hun tuin als gevolg van de bouwmogelijkheden op het achterste deel van hun perceel en die op de omliggende percelen. Achter het perceel van reclamanten zijn patiowoningen voorzien. Op grond van de gelegde 'specifieke bouwaanduiding – patiowoning' en de op de verbeelding opgenomen maatvoeringaanduiding, mogen deze woningen een maximale goot- en bouwhoogte van 6 m hebben. Deze hoogte geldt voor het hele vlak dat op de hierna opgenomen figuur opgelicht is.



Hieruit blijkt dat de hoogte van 6 m geldt voor het gehele bouwvlak dat deels staat ingetekend op het perceel van reclamanten. Zou van de bouwmogelijkheid gebruik worden gemaakt, dan kan tot op de grens van het bouwvlak tot 6 m hoogte worden gebouwd en dat zou inderdaad tot inkijk in de tuin van reclamanten kunnen leiden. Dat heeft onevenredige gevolgen voor de privacy van reclamanten. Het vast te stellen plan wordt hierop aangepast in die zin dat voor een strook van 5 m over de gehele zuidzijde van het oplichtende vlak een bouwregel wordt opgenomen in de planregels die de hoogte van bouwwerken in die zone beperkt tot 3,25 m. Op die manier is de mogelijkheid tot inkijk in de tuin van reclamanten voldoende weggenomen.

Er bestaat bovendien aanleiding om op grond van dezelfde redenen als die reclamanten aanvoeren, deze regel te laten gelden voor alle kavels in het plangebied waarop patiowoningen zijn voorzien. Voor zover het de andere kavels betreft, wordt dit daarom doorgevoerd als ambtshalve wijziging.

Deze grond leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9. In de huidige regeling van het bestemmingsplan geldt voor de patiowoningen die achter het perceel van reclamanten zijn ingetekend een maximale bouwhoogte van 6 m. Voor de overige woningen in de rij is de maximale goot- en bouwhoogte beperkt tot 6 m, respectievelijk 10 m. Dit betekent dat er op grond van de regels in dit plan geen hoogbouw mogelijk is op de percelen achter de woning van reclamanten. Hoogbouw is daarmee uitgesloten. Zou op enig moment een wens ontstaan om hoogbouw te realiseren, dan kan dat niet op basis van het onderhavige bestemmingsplan. Er zou dan een nieuw bestemmingsplan moeten worden gemaakt, dat een procedure volgt die weer met waarborgen voor omwonenden is omkleed. Er is echter in het geheel geen wens om op die locatie hoogbouw te realiseren. De huidige planregeling is toereikend voor de voorziene grondgebonden woningen.

Deze grond leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Lijst met wijzigingen naar aanleiding van aanvullende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Heeswijkse Akkers'.

Algemeen

- Gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure wordt een verkeersbesluit genomen om de Veldstraat tot minimaal de Herpersteeg, binnen de bebouwde kom te laten vallen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit is een bevoegdheid van het college.

Toelichting

Geen.

Regels

- Aan de bouwregels in artikel 7.2 van het vast te stellen plan wordt een regel toegevoegd die de hoogte op kavels waarop patio's woningen zijn voorzien, beperkt op een strook van 5 m over de gehele achterzijde van die kavels. De maximumhoogte die voor die zone geldt, bedraagt dan 3,25 m.

Verbeelding

Geen.