

Raadsvoorstel

Agendapunt:

Zaaknummer:

Onderwerp

Gewijzigd vaststellen omgevingsplan "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring" (Goirle)

Datum voorstel	Datum raadsvergadering
	7 juli 2026

Aan de gemeenteraad,

Voorstel.

Maximaal 47 woningen mogelijk te maken aan de Sporenring te Goirle en daartoe:

1. het vastgestelde "Eindverslag participatieprocedure conceptontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring" voor kennisgeving aan te nemen;
2. in te stemmen met de weerlegging van de ingediende zienswijzen, zoals opgenomen in de "Nota zienswijzen TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring";
3. in te stemmen met de voorgestelde ambtshalve wijzigingen, zoals opgenomen in dit raadsvoorstel;
4. in te stemmen met de Mer-beoordeling van 23 oktober 2025 en op basis hiervan te besluiten dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht die zouden moeten leiden tot het doorlopen van een mer-procedure en het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) voor onderhavig omgevingsplan;
5. in het "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring" geen publiekrechtelijke regels omtrent kostenverhaal op te nemen, aangezien het kostenverhaal door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst is verzekerd;
6. het "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring", bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0785.TAMOPH22a-vg01, gewijzigd vast te stellen, en te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de basisregistratie grootschalige topografie (BGT) (15/5/2025);
7. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het omgevingsplan eerder te mogen publiceren.

Inleiding /maatschappelijke behoefte.

Het "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring"¹, dat voorziet in de realisatie van maximaal 47 appartementen aan de Sporenring in de kern Goirle, is gereed om in gewijzigde vorm door uw raad vastgesteld te worden.

De beoogde woningen passen binnen het gemeentelijk ruimtelijk beleid om daar waar dat stedenbouwkundig aanvaardbaar is medewerking te verlenen aan woningbouwinitiatieven. De door het plan te realiseren woningen passen binnen het woonbeleid. Onderhavige bouwontwikkeling voorziet in een stedenbouwkundig verantwoorde en kwalitatieve invulling van het plangebied. Het beoogde woonmilieu sluit aan op de aantoonbare behoefte aan passende woningen, waarmee het plan voorziet in een grote maatschappelijke behoefte.

¹ Voor meer informatie over TAM-IMRO zie: <https://iplo.nl/digitaal-stelsel/tijdelijke-alternatieve-maatregelen-tam/tam-omgevingsplan/>

De druk op de huidige woningmarkt vraagt om de bouw van de beoogde woningen en levert een belangrijke bijdrage aan de woningbouwproductie en de invulling van de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte.

Omgevingswet.

De beoogde wijziging is uitgewerkt in bijgevoegd TAM-omgevingsplan Sporenring en wordt na inwerkintreding een juridisch onderdeel van het “Omgevingsplan gemeente Goirle”, maar ziet eruit als een losstaand plan. Het TAM-omgevingsplan wordt een nieuw hoofdstuk van het “Omgevingsplan gemeente Goirle”.

Argumenten

2.1. De ontvangen zienswijzen zijn beoordeeld.

Zienswijzen.

De ontvangen zienswijzen zijn in de “Nota zienswijzen TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring” samengevat en van een beoordeling voorzien. Ook is aangegeven of, en zo ja hoe, de ontvangen zienswijzen gevolgen hebben voor het plan. Korthedshalve verwijzen wij hier naar deze nota, die deel uitmaakt van het vast te stellen raadsbesluit.

3.1. De ambtshalve wijzigingen hebben geen invloed op de opzet van het plan.

Ambtshalve wijzigingen kunnen betrekking hebben op aanpassingen in de motivering, regels en of verbeelding van het plan en hebben voornamelijk tot doel onvolkomenheden te corrigeren.

De voorgestelde wijzigingen ten opzichte van het ontwerp worden hieronder toegelicht.

- **Regels**

- a. Binnen de functie “Groen” (artikel 6) zijn onder meer bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om lichtmasten, speelvoorzieningen, gedenktekens en erf- en terreinafscheidingen. In 6.3.3, onder a, is abusievelijk een oppervlaktemaat opgenomen. Daar is geen behoefte aan zodat dit kan vervallen.

<i>Opgenomen in ontwerp</i>	<i>Op te nemen in het vast te stellen plan</i>
<i>a. de oppervlakte aan bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 20 m2 bedragen.</i>	<i>Komt te vervallen.</i>

- b. In 6.3.3, onder e, is abusievelijk het woord “met” opgenomen in plaats van het woord “mag”. Dit wordt gecorrigeerd.

<i>Opgenomen in ontwerp</i>	<i>Op te nemen in het vast te stellen plan</i>
<i>e. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van biodiversiteitsvoorzieningen met niet meer dan 3 meter bedragen;</i>	<i>d. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van biodiversiteitsvoorzieningen mag niet meer dan 3 meter bedragen;</i>

- c. Binnen de functie “Groen” (artikel 6) worden erf- en terreinafscheidingen gerealiseerd. Op grond van het bepaalde in 6.3.3, onder f, mogen deze niet meer dan 1,5 meter bedragen. Dat is niet voldoende zodat behoefte is aan een aanvullende regeling. Hetgeen onder 6.3.3, onder f, staat blijft gehandhaafd maar wordt in het vast te stellen plan opgenomen in 6.3.3, onder g.

Opgenomen in ontwerp	Op te nemen in het vast te stellen plan
<i>f. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 1,5 meter bedragen;</i>	<i>e. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;</i>

- d. In aanvulling op hetgeen hiervoor is gesteld onder c wordt in 6.3.3 een specifieke regeling opgenomen voor erf- en terreinafscheidingen die direct grenzend aan of haaks op de Heiningenstraat worden gerealiseerd.

Opgenomen in ontwerp	Op te nemen in het vast te stellen plan
<i>Niets.</i>	<i>f. erf- en terreinafscheidingen die direct grenzend of haaks op de Heiningenstraat staan, mogen, in afwijking van het bepaalde onder e, een bouwhoogte hebben van niet meer dan 2,5 meter. De lengte van een erf- of terreinafscheiding die haaks staat op de Heiningenstraat is niet meer dan 3 meter;</i>

- e. Binnen de functie “Verkeer-Verblijfsgebied” (artikel 7) wordt ten behoeve van het te realiseren appartementengebouw een containerruimte gerealiseerd van 24 m². In 7.3.2, onder f, staat abusievelijk 23 m². Dit moet zijn 24 m² en zal worden aangepast.

Opgenomen in ontwerp	Op te nemen in het vast te stellen plan
<i>f. de oppervlakte van een containerruimte mag niet meer dan 23 m²</i>	<i>f. de oppervlakte van een containerruimte mag niet meer dan 24 m².</i>

- f. In artikel 7.3.3, onder b, is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding ‘geluidscherm’ een geluidscherm mag worden voorzien van niet meer dan één opening met een breedte van niet meer dan 4 meter en een hoogte van niet meer dan 4 meter. Dit dient aangepast te worden.

Opgenomen in ontwerp	Op te nemen in het vast te stellen plan
<i>b. een geluidscherm mag ter plaatse van de aanduiding ‘geluidscherm’ worden voorzien van niet meer dan één opening met een breedte van niet meer dan 4 meter en een hoogte van niet meer dan 4 meter;</i>	<i>b. een geluidscherm mag ter plaatse van de aanduiding ‘geluidscherm’ worden voorzien van niet meer dan één opening met een breedte van niet meer dan 4 meter en een hoogte van niet meer dan 3 meter. Boven de opening dient rekening gehouden te worden met 1,5 meter scherm dat geopend kan worden bij calamiteiten en onderhoud;</i>

- g. In 7.3.3 dient een algemene en specifieke regeling voor erf- en terreinafscheidingen worden opgenomen.

Niets.	j. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
Niets.	k. erf- en terreinafscheidingen die direct grenzend of haaks op de Heiningenstraat staan, mogen, in afwijking van het bepaalde onder j, een bouwhoogte hebben van niet meer dan 2,5 meter bedragen. De lengte van een erf-of terreinafscheiding die haaks staat op de Heiningenstraat is niet meer dan 3 meter;

- h. Binnen de functie "Wonen" (artikel 8) dient in 8.3.3 een specifieke regeling voor erf- en terreinafscheidingen worden opgenomen.

Opgenomen in ontwerp	Op te nemen in het vast te stellen plan
Niets.	c. erf- en terreinafscheidingen die direct grenzend of haaks op de Heiningenstraat staan, mogen, in afwijking van het bepaalde onder b, een bouwhoogte hebben van niet meer dan 2,5 meter bedragen. De lengte van een erf-of terreinafscheiding die haaks staat op de Heiningenstraat is niet meer dan 3 meter;

- i. In 8.4.1, onder d, wordt abusievelijk verwezen naar sub f. Dit moet zijn sub c.

Opgenomen in ontwerp	Op te nemen in het vast te stellen plan
d. een omgevingsvergunning voor het bouwen van een geluidgevoelig gebouw wordt, in afwijking van het bepaald in sub f, ook verleend als;	d. een omgevingsvergunning voor het bouwen van een geluidgevoelig gebouw wordt, in afwijking van het bepaald in sub c, ook verleend als;

- j. In 8.5.3. is staat abusievelijk dat bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een trillinggevoelig gebouw een trillingonderzoek naar trillingen op wegen wordt verstrekt. Dit moet echter zijn een trillingonderzoek ten gevolge van trillingen op wegen.

Opgenomen in ontwerp	Op te nemen in het vast te stellen plan
Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een trillinggevoelig gebouw wordt in aanvulling op artikel 4 een trillingonderzoek naar trillingen op wegen verstrekt.	Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een trillinggevoelig gebouw wordt in aanvulling op artikel 4 een onderzoek naar trillingen ten gevolge van trillingen op wegen verstrekt.

4.1. Op grond van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is nader onderzoek niet nodig.

Bij nieuwe ruimtelijke plannen, zoals deze woningbouwontwikkeling, is de gemeente volgens de wet verplicht vooraf te onderzoeken of er negatieve effecten op het milieu kunnen optreden. Daarom is op 23 oktober 2025 een m.e.r.-beoordeling opgesteld. Uit deze beoordeling blijkt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht. Een uitgebreide m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor dit omgevingsplan zijn daarom niet nodig.

5.1. Geen kostenverhaal in het TAM-omgevingsplan.

Op grond van artikel 13.11 Omgevingswet is een bestuursorgaan verplicht de plankosten die het maakt te verhalen op de partij voor wie een planologische procedure wordt doorlopen (hier Woonstichting Leystromen). In beginsel gebeurt dit kostenverhaal via publiekrechtelijke weg, door het opnemen van regels hierover in het TAM-omgevingsplan. Van deze publiekrechtelijke route kan worden afgeweken wanneer het kostenverhaal is verzekerd via een privaatrechtelijke overeenkomst tussen het bestuursorgaan en de ontwikkelende partij.

Voor de ontwikkeling van het plangebied heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten met Woonstichting Leystromen. Op grond van artikel 13.13 Omgevingswet kan publiekrechtelijk kostenverhaal achterwege blijven wanneer de plankosten door middel van zo'n privaatrechtelijke overeenkomst zijn gewaarborgd. Dat is hier het geval. Daarom hoeft in het TAM-omgevingsplan geen publiekrechtelijke kostenverhaalsregeling te worden opgenomen.

6.1. Het voorliggende omgevingsplan maakt woningbouw mogelijk.

Met de vaststelling van het omgevingsplan wordt voorzien in nieuwe woningbouw in de kern Goirle. Deze ontwikkeling speelt in op de grote en aanhoudende vraag naar woningen in de gemeente. Door nieuwe woningen mogelijk te maken, draagt het plan direct bij aan het vervullen van een belangrijke maatschappelijke behoefte.

7.1. De inwerkingtreding van het omgevingsplan kan worden versneld door eerder te publiceren.

Artikel 16.77b Omgevingswet bepaalt dat een omgevingsplan normaal pas twee weken na vaststelling bekendgemaakt mag worden. Het plan kan eerder ter inzage worden gelegd als de gemeente Gedeputeerde Staten om toestemming vraagt en zij die toestemming geven.

Kanttekeningen.

1.1. Tegen het vastgestelde omgevingsplan en de nog te verlenen omgevingsvergunning(en) kunnen rechtsmiddelen worden aangewend.

Op basis van artikel 16.77b Omgevingswet wordt het door de raad vastgestelde TAM-omgevingsplan, nadat de verplichte wachttijd van twee weken is verstreken, zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: AbRS).

De terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekendgemaakt via een publicatie in het Gemeenteblad (www.overheid.nl/officiëlebekendmakingen.nl) en in het Goirles Belang.

Belanghebbenden kunnen tegen het vastgestelde omgevingsplan beroep instellen bij de AbRS.

Tegen de nog te verlenen omgevingsvergunning(en) kan eerst bezwaar worden gemaakt bij het college van burgemeester en wethouders. Daarna staat beroep bij de rechtbank en vervolgens hoger beroep bij de AbRS open.

Om te voorkomen dat er onomkeerbare gevolgen ontstaan terwijl het beroep nog loopt, kan een belanghebbende die beroep instelt een voorlopige voorziening vragen bij de Voorzieningenrechter van de AbRS. Een belangrijk verschil met de oude Wro is dat zo'n verzoek onder de Omgevingswet geen schorsende werking heeft. Dat betekent dat het indienen van een voorlopige voorziening niet

automatisch voorkomt dat het omgevingsplan wordt uitgevoerd. Schorsing treedt pas in als de Voorzieningenrechter van de AbRS het verzoek (gedeeltelijk) toewijst.

Financiën

Met initiatiefnemer is zowel een planschadeverhaalsovereenkomst als een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten, waardoor de financiële en economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd. Omdat het kostenverhaal via deze privaatrechtelijke overeenkomst is verzekerd, is het niet nodig om in het omgevingsplan publiekrechtelijke regels over kostenverhaal op te nemen (zie hiervoor *4.1. Geen kostenverhaal in het TAM-omgevingsplan*).

Samenwerking.

Niet van toepassing.

Communicatie.

Omgevingsdialoog.

In onze gemeente is het gebruikelijk dat bij een ruimtelijke procedure een omgevingsdialoog wordt gevoerd. Dit houdt in dat de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling in een vroeg stadium in gesprek gaat met betrokkenen en omwonenden over zijn plannen, zodat hun inbreng kan worden meegenomen. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor deze vorm van participatie. Op deze manier wordt bij de besluitvorming inzichtelijk welke belangen spelen en hoe deze door de initiatiefnemer zijn afgewogen. Een positief neveneffect kan zijn dat een zorgvuldige omgevingsdialoog bijdraagt aan draagvlak en een soepelere besluitvorming.

De omgevingsdialoog verandert niets aan de formele mogelijkheden die burgers op grond van wet- en regelgeving hebben om hun belangen te behartigen. Zij kunnen tijdens de participatieprocedure een reactie indienen op het omgevingsplan, bij de gemeenteraad een zienswijze indienen over het ontwerp-omgevingsplan en vervolgens beroep instellen bij de AbRS tegen het vastgestelde omgevingsplan. Daarnaast kunnen zij bezwaar maken tegen de te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwplan en daarna beroep en hoger beroep instellen.

Van de gevoerde omgevingsdialoog is een verslag opgesteld, dat als bijlage bij de planmotivering is gevoegd.

Participatie: mogelijkheid om zienswijze in te dienen.

De participatieprocedure is bekendgemaakt via het Gemeenteblad en het Goirles Belang. Inwoners en andere belanghebbenden konden drie weken lang een schriftelijke zienswijze indienen over het omgevingsplan. Er is één reactie ingediend, die geen aanleiding gaf om het plan aan te passen.

Participatie: overleg instanties.

Het conceptontwerp is voorgelegd aan betrokken overheidsinstanties, nutsbedrijven en andere relevante partijen. De ontvangen reacties gaven geen aanleiding om het plan niet vast te stellen en leidden, op enkele kleine aanpassingen na, niet tot inhoudelijke wijzigingen.

De zienswijze, overlegreacties en de beantwoording daarvan zijn opgenomen in het "Eindverslag participatieprocedure conceptontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring", dat als bijlage bij de motivering is gevoegd.

Vaststellingsprocedure.

Op grond van artikel 16.30 Omgevingswet heeft het ontwerp-omgevingsplan zes weken, van 4 december 2025 tot en met 14 januari 2026, ter inzage gelegen. Binnen deze termijn bestond voor een ieder de mogelijkheid om bij uw raad over het ontwerp naar keuze, mondeling of schriftelijk, een

zienswijze naar voren brengen. Van de mogelijkheid om een zienswijze naar voren te brengen is 2 maal (schriftelijk) gebruik gemaakt. Indieners zijn in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze in een gesprek met de gemeente nader toe te lichten. Van deze geboden gelegenheid hebben beide indieners gebruik gemaakt.

De zienswijzen zijn samengevat en beoordeeld in de "Nota zienswijzen TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring". Deze nota maakt deel uit van het vast te stellen raadsbesluit. Korte tijdshelve wordt daarvoor verwezen naar de nota zienswijzen.

Vervolg.

Bekendmaking en beroep.

Het vastgestelde plan zal na vaststelling door de gemeenteraad bekend worden gemaakt in het Gemeentebld (zie www.overheid.nl/officialbekendmakingen) en in het Goirles Belang en is te raadplegen op de landelijke voorziening www.regelsopekaart.nl. De indieners die een zienswijze naar voren hebben gebracht en initiatiefnemer worden per brief nader geïnformeerd. Belanghebbenden kunnen beroep instellen (zie hiervoor onder **Kanttekeningen**).

Inwerkingtreding.

Op grond van artikel 16.78, eerste lid, Omgevingswet treedt het TAM-IMRO plan vier weken na de bekendmaking van het vaststellingsbesluit in werking. Na de inwerkingtreding van het plan kunnen in beginsel omgevingsvergunningen worden verleend voor bouw- en overige activiteiten die met het plan in overeenstemming zijn.

Bijlagen.

Bijlage 1. Ontwerp "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring".

Bijlage 2. Zienswijze particulieren (is nummer 2.1. in Nota zienswijzen).

Bijlage 3. Zienswijze advocatenkantoor namens particulier (is nummer 2.2 in Nota zienswijzen).

Bijlage 4. Conceptraadsvoorstel en conceptraadsbesluit.

Bijlage 5. Nota zienswijzen TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring.

Bijlage 6. Vast te stellen "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring".

Bijlage 7. Verslag omgevingsdialoog.

burgemeester en wethouders van Goirle

Mark van Stappershoef, burgemeester

Mark van Beers, secretaris



De raad van de gemeente Goirle;

overwegende, dat het conceptontwerp "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring" in het kader van de participatieprocedure met ingang van 19 juni 2025 gedurende drie weken (tot en met 9 juli 2025) ter inzage heeft gelegen;

dat van de mogelijkheid om een reactie naar voren te brengen over het conceptontwerp één keer gebruik is gemaakt;

dat van de gevolgde participatieprocedure een eindverslag is vastgesteld dat als separate bijlage bij de planmotivering is opgenomen;

dat de participatieprocedure aanleiding heeft gegeven tot het aanpassen van het omgevingsplan;

overwegende voorts, dat het ontwerp-omgevingsplan "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring", met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, op grond van het bepaalde in artikel 16.30 Omgevingswet met ingang van 4 december 2025 gedurende zes weken (tot en met 14 januari 2026) voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat de voorgeschreven kennisgevingen hebben plaatsgevonden in het Gemeenteblad (zie www.overheid.nl/officiëlebekendmakingen) en in het plaatselijke nieuws- en advertentieblad "Goirles Belang" ten aanzien van de participatieprocedure op 18 juni 2025 en ten aanzien van het ontwerp op 3 december 2025 en dat het ontwerp met de hierbij behorende stukken tevens langs elektronische weg beschikbaar zijn gesteld;

dat er gedurende genoemde periode over het ontwerp-omgevingsplan twee zienswijzen naar voren zijn gebracht, allen binnen de daarvoor geldende termijn van zes weken;

dat de zienswijzen zijn samengevat in de "Nota zienswijzen TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring" en voorzien zijn van een inhoudelijke beoordeling door het college van burgemeester en wethouders;

dat zijn raad zich kan vinden in deze inhoudelijke beoordeling en deze tot de zijne maakt en dat de weerlegging van de zienswijzen, zoals opgenomen in de "Nota zienswijzen TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring", geacht wordt deel uit te maken van dit raadsbesluit;

dat er aanleiding is ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-omgevingsplan aan te brengen;

dat de ambtshalve wijzigingen zijn samengevat in de het op dit raadsbesluit betrekking hebbende raadsvoorstel;

dat zijn raad zich kan vinden in de voorgestelde ambtshalve wijzigingen en deze tot de zijne maakt, zoals opgenomen in het op dit raadsbesluit betrekking hebbende raadsvoorstel, en dat deze geacht worden deel uit te maken van dit raadsbesluit;

gelezen de Mer-beoordeling van 23 oktober 2025;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 12 mei 2026;

gelet op de Omgevingswet, het Omgevingsbesluit, de Gemeentewet en de Algemene wet bestuursrecht;

besluit:

- I. kennis te nemen van het vastgestelde “Eindverslag participatieprocedure conceptontwerp TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring”;
- II. in te stemmen met in voorstel van burgemeester en wethouders gegeven beoordeling van de naar voren gebrachte zienswijzen over het ontwerp “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring” welke geacht wordt van dit raadsbesluit deel uit te maken;
- III. in te stemmen met de in het voorstel van burgemeester en wethouders ambtshalve voorgestelde wijzigingen, zoals uiteengezet in het op dit raadsbesluit betrekking hebbende raadsvoorstel, welke geacht wordt van dit raadsbesluit deel uit te maken;
- IV. in te stemmen met de Mer-beoordeling van 23 oktober 2025 (projectnummer 0491581.100) en op basis hiervan te besluiten dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht die zouden moeten leiden tot het doorlopen van een mer-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) ;
- V. in het “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring” geen publiekrechtelijke regels omtrent kostenverhaal op te nemen, aangezien het kostenverhaal door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst is verzekerd;
- VI. het “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring”, bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0785.TAMOPH22a-vg01, gewijzigd vast te stellen, en te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de basisregistratie grootschalige topografie (BGT) (15/5/2025);
- VII. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het omgevingsplan eerder te mogen publiceren.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Goirle in zijn vergadering van 7 juli 2026

namens de gemeenteraad,

voorzitter,

Mark van Stappershoef

raadsgriffier,

Frits Harteveld



Nota zienswijzen ontwerp “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring”

**Behoort bij het besluit van de raad
van de gemeente Goirle van 07-07-2026
Mij bekend,
De griffier.**

Gemeente Goirle
Domein Fysiek / Team Leefomgeving & Economie
Postbus 17
5050 AA Goirle

1. INLEIDING.

1.1. Aanleiding.

Voor u ligt de zienswijzennota van het ontwerp "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring"¹ (hierna: het ontwerp). Het ontwerp heeft gedurende zes weken, van 4 december 2025 tot en met 14 januari 2026, voor een ieder ter visie gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder over het ontwerp een zienswijze naar voren brengen bij de gemeenteraad. Bekendmaking van het ontwerp heeft plaatsgevonden in het plaatselijke nieuws- en advertentieblad "Goirles Belang" en in het "Gemeentebblad" op www.overheid.nl van 3 december 2025. Deze zienswijzennota geeft een overzicht van de inhoud van de ontvangen zienswijzen en de beoordeling daarvan.

1.2. Lijst zienswijzen.

In de onderstaande tabel staan de zienswijzen die bij de gemeenteraad naar voren zijn gebracht. Van de mogelijkheid om een zienswijze naar voren te brengen is twee maal schriftelijk gebruik gemaakt. Van de mogelijkheid om mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad naar voren te brengen is geen gebruik gemaakt.

Anonimiseringsverplichting.

In deze nota zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de ontvangen zienswijzen vervangen door een nummer. Dit weglaten van de NAW-gegevens, de "anonimiseringsverplichting", vloeit voort uit privacywetgeving. Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Op rechtspersonen is dit niet van toepassing. Alleen bij de "papieren" versie van deze zienswijzennota zijn de NAW-gegevens van de indieners, niet geanonimiseerd (dit door een kopie van de zienswijzen bij de zienswijzennota te voegen).

1.	Particulieren.	Bij brief van 29 (ontvangen 29) december 2025.	s
2.	Advocatenkantoor, namens particulier.	Bij brief van 12 (ontvangen 12) januari 2026.	s

s = schriftelijke zienswijze

Van de geboden mogelijkheid om hun zienswijzen nader toe te lichten in een gesprek hebben alle indieners gebruik gemaakt.

¹ Voor meer informatie over TAM-IMRO zie: <https://iplo.nl/digitaal-stelsel/tijdelijke-alternatieve-maatregelen-tam/tam-omgevingsplan>

1.3. Ontvankelijkheid.

Vóórdat tot een inhoudelijke beoordeling van een zienswijze kan worden overgegaan, moet worden beoordeeld of deze tijdig, dat wil zeggen binnen de daarvoor geldende termijn, bij de gemeenteraad naar voren is gebracht.

Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt het ontwerp ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn door een ieder zienswijzen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad. Op grond van artikel 3:16 Awb zijn op schriftelijk naar voren gebrachte zienswijzen de artikelen 6:9, 6:10 en 6:15 Awb van overeenkomstige toepassing.

Het ontwerp is met ingang van 4 december 2025, voor de duur van zes weken (42 dagen), ter inzage gelegd. Dat betekent dat de termijn eindigde op 14 januari 2026 na het verstrijken van het tijdstip 23.59 uur. Op dit moment waren immers 42 dagen (van 24 uur) verstreken.

De ontvangen zienswijzen zijn binnen genoemde termijn van zes weken naar voren gebracht en kunnen derhalve inhoudelijk worden beoordeeld.

De indieners van de ontvangen zienswijzen zijn in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen in een gesprek nader toe te lichten. Van deze geboden mogelijkheid hebben alle indieners gebruik gemaakt.

1.4. Algemeen.

In hoofdstuk 2 zijn de ingediende zienswijzen samengevat. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd niet bij de beoordeling zouden worden betrokken. Een zienswijze wordt in zijn geheel beoordeeld. Na de samenvatting van de zienswijzen volgt de beoordeling en de conclusie. Daar waar hierna wordt gesproken over het ontwerp is bedoeld het ontwerp "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Sporenring", zoals dat ter visie heeft gelegen. Degene die een zienswijze naar voren heeft gebracht wordt in deze nota aangeduid als indiener.

Wij hechten er aan om in het algemeen op te merken dat een grondbeginsel voor overheidsoptreden is dat besluiten worden genomen zonder aanzien des persoons. Voor bestuursorganen brengt dit mee dat zij zich steeds objectief behoren op te stellen. Zij moeten hun oordelen baseren op deskundigheid en oordelen op beleid, en mogen niet de ene burger zonder grond bevoordelen boven de ander. Dit beginsel is ook vastgelegd in artikel 2:4 Awb.²

Verder kan in zijn algemeenheid voor alle ingediende zienswijzen het volgende worden gesteld.

Het omgevingsplan staat, als algemeen bindend plan, centraal als instrument in de Omgevingswet. De gemeenteraad neemt een besluit tot wijziging van het omgevingsplan met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De gemeenteraad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. Daarbij dient de gemeenteraad ingevolge artikel 3:2 Awb de relevante feiten vaststellen en de nodige kennis vergaren over de af te wegen belangen.

In zijn algemeenheid brengt de dynamiek in de gemeente Goirle met zich mee dat de druk op de ruimte groot is en blijft. Het is daarom van groot belang om zuinig met de (resterende) ruimte om te gaan en optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden om de bestaande ruimte opnieuw en beter te benutten. In dit verband hechten wij aan intensivering van het ruimtegebruik, onder meer door inbreiding. Het ontwerp past in dit uitgangspunt. Het plangebied betreft een inbreidingslocatie bij uitstek en ligt globaal tussen de rijksweg A58 en bebouwing aan de Tilburgseweg, Sporenring en Heiningenstraat in de kern Goirle.

² Artikel 2:4 van de Algemene wet bestuursrecht luidt: *Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid.*

Dit algemene uitgangspunt neemt niet weg dat het ontwerp moet leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit betekent dat er een balans moet bestaan tussen verschillende functies die locaties binnen een gebied kunnen vervullen. Deze wordt verkregen door het coördineren van de verschillende belangen tot een harmonisch geheel dat een grotere waarde vertegenwoordigt dan het dienen van de belangen afzonderlijk.

De invulling van het plangebied is zorgvuldig voorbereid, waarbij is gekeken naar een aanvaardbare stedenbouwkundig-ruimtelijke samenhang met de directe omgeving. Bij de situering van de bouwvlakken en de toegestane goot- en bouwhoogten is rekening gehouden met bestaande woningen/toegestane goot- en bouwhoogten. De beoogde woningen passen binnen het gemeentelijk ruimtelijk beleid om daar waar dat stedenbouwkundig aanvaardbaar is medewerking te verlenen aan woningbouwinitiatieven. De door het ontwerp te realiseren woningen passen eveneens binnen het woonbeleid. Het ontwerp voorziet in een aantoonbare behoefte aan gewenste woningen. Onderhavige bouwontwikkeling voorziet in een stedenbouwkundige verantwoorde en kwalitatieve invulling van het plangebied.

Voor zover indieners met hun zienswijzen beogen te wijzen op bestaande rechten, onder meer ten aanzien van een ongewijzigde situatie, wordt opgemerkt dat een omgevingsplan niet eenmalig is. Alle feitelijke vormen van ruimtegebruik en de wensen en mogelijkheden daaromtrent ontwikkelen zich voortdurend. In het algemeen kunnen aan een geldend omgevingsplan dan ook geen blijvende rechten worden ontleend.

De gemeenteraad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere functies aan locaties toekennen en andere regels vaststellen. Niet is gebleken van bijzondere omstandigheden op grond waarvan in onderhavig geval een uitzondering moet worden gemaakt op dit algemene uitgangspunt.

Indieners kunnen derhalve geen aanspraak maken op een blijvend/hetzelfde uitzicht, hetzelfde woongenot/privacy. Een omgevingsplan bevat regels over wat wel en niet mogelijk is op een specifieke locatie en onder welke voorwaarden. Bij de beantwoording van de vraag of ter plaatse een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd wordt het volgende opgemerkt.

Elke verandering van een bestaande situatie zal invloed kunnen hebben op het woongenot, zeker daar waar, zoals in onderhavig plangebied, nog geen bebouwing aanwezig is. Uitgangspunt voor onderhavig plangebied is dat het woongenot van de omwonenden van het plangebied niet in onredelijke mate wordt aangetast. Daarbij komt dat woongenot altijd een subjectieve aangelegenheid betreft: wat de een als aanvaardbaar ervaart, kan bij een ander weerstand oproepen. Indieners kunnen dan ook geen aanspraak maken op een blijvend ongewijzigde situatie.

Niet in geschil is dat het ontwerp voorziet in de mogelijkheid tot het bouwen van maximaal 47 woningen (appartementen) in de kern Goirle, in het gebied dat globaal omsloten wordt door de rijksweg A58 in het noorden, de Sporenring en de Boschkensmuur in het oosten, door bos in het westen en de Heiningenstraat in het zuiden.



Afbeelding: globale ligging plangebied (rood omlijnd).

Niet valt uit te sluiten dat het woon- en leefklimaat in enige mate zal worden aangetast ten opzichte van de tot dusver bestaande feitelijke situatie. Voorts is enige vermindering van het woongenot, gelet op het feit dat de gronden thans onbebouwd zijn, niet uit te sluiten. De vraag die beantwoord moet worden is of deze aantasting onaanvaardbaar is.

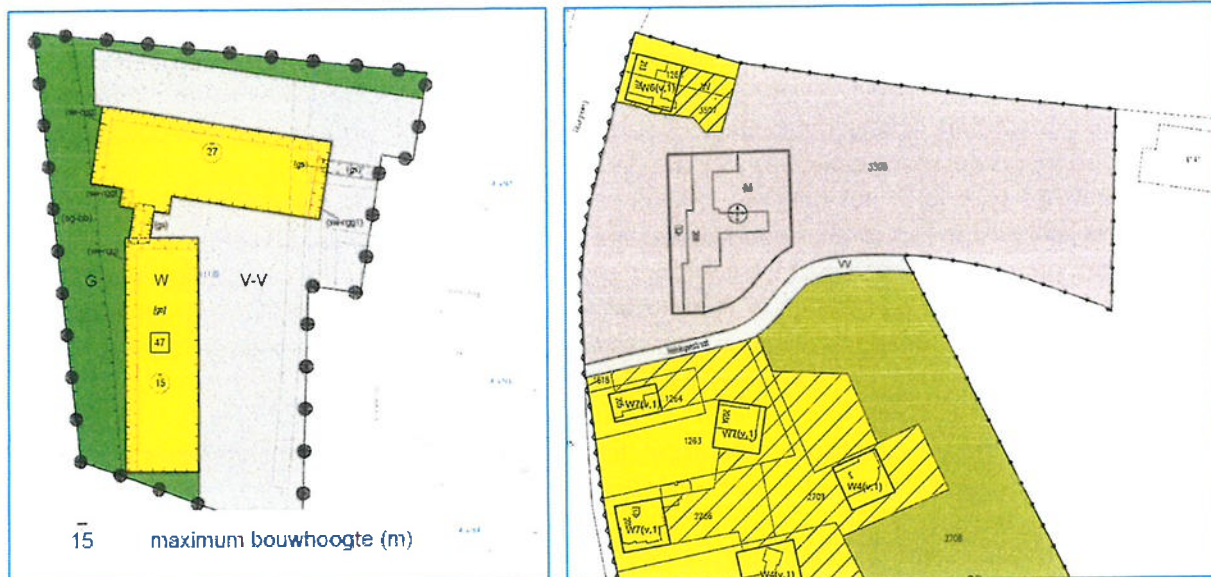
Daarbij is relevant dat het plangebied in de Omgevingsverordening Noord-Brabant van de provincie Noord-Brabant is aangeduid als stedelijk gebied. Dit betekent dat in beginsel woningbouw is toegestaan.

De beoogde bebouwing zal plaatsvinden met inachtneming van volumes, afstanden en hoogtes die aanvaardbaar zijn in een omgeving zoals onderhavige. Zo is bebouwing uitsluitend toegestaan binnen het op de verbeelding weergegeven bouwvlak, dat samenvalt met de functie "Wonen" en is de toegestane bouwhoogte gemaximaliseerd en varieert van maximaal 15 meter tot maximaal 27 meter, zoals door middel van een aanduiding in het in dit bouwblok is weergegeven. Deze hoogtes zijn afgestemd op de bestaande bebouwing aan de Sporenring.

Binnen het plangebied zijn alleen woningen van het type gestapeld toegestaan, uitsluitend binnen het daartoe op de verbeelding weergegeven bouwvlak. De voorziene woningtypologie sluit aan bij bestaande bebouwing in de omgeving.

Naast de functie "Wonen" (artikel 8) voorziet het ontwerp verder in de functies "Groen" (artikel 6) en "Verkeer-Verblijfsgebied" (artikel 7) voor de beoogde ontsluitingsweg/parkeren.

Totdat de beoogde wijziging inwerking treedt, heeft het plangebied een maatschappelijke functie (zonder bouwvlak) op grond van het vigerende bestemmingsplan "Tilburgseweg ten noorden van de Rillaerse-Baan".



Afbeeldingen: rechts is een uitsnede weergegeven van de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan "Tilburgseweg ten noorden van de Rillaerse-Baan", op grond waarvan het plangebied een maatschappelijke bestemming (zonder bouwvlak) heeft en links de verbeelding van het ontwerp.

Indiener nummer 1 woont in het appartementengebouw aan de Sporenring.

De afstand tussen het deel van het bouwvlak waar de maximale bouwhoogte 27 meter mag bedragen en het appartementengebouw waar indiener 1 woont, bedraagt circa 9 meter. De afstand tussen het deel van het bouwvlak waar de maximale bouwhoogte 15 meter mag bedragen en het appartementengebouw waar indiener 1 woont, bedraagt circa 30 meter. In een omgeving als onderhavige zijn dit aanvaardbare afstanden.

De afstand tussen het bouwvak en het perceel van indiener 2 bedraagt circa 78 meter. De afstand tot de op dit perceel aanwezige woning bedraagt ongeveer 100 meter. Deze afstanden worden in het kader van het criterium evenwichtige toedeling van functies aan locaties als aanvaardbaar beschouwd. Vanuit ruimtelijk oogpunt is sprake van voldoende afstand om eventuele effecten op woon- en leefklimaat te beperken. De situering van het bouwvlak waarborgt dat er geen sprake is van onevenredige aantasting van privacy, uitzicht of gebruiksmogelijkheden van het perceel van indiener 2. Daarnaast blijft de bestaande ruimtelijke structuur behouden en wordt geen afbreuk gedaan aan de karakteristiek van het gebied. Verder ligt er bos tussen het plangebied en indieners perceel. Gelet op deze omstandigheden is het plan in ruimtelijke zin aanvaardbaar en vormt de afstand tot het perceel en de woning van indiener 2 geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Gelet op:

- voornoemde afstanden van de op de verbeelding weergegeven bouwvlak tot indieners woningen/percelen;
- de in de planregels maximum toegestane bouwhoogten voor te bouwen woningen, alsmede op de omstandigheid dat
- het plangebied ligt in een stedelijke woonomgeving waar een woonsituatie vrij van inkijk niet kan worden gegarandeerd en
- dat woningen uitsluitend gebouwd mogen worden binnen de het op de verbeelding weergegeven bouwvlak en op
- de beleidsvrijheid die de gemeenteraad heeft om nieuwe functies aan locaties te geven en nieuw ruimtelijk beleid vast te stellen,

zijn wij van mening dat het ontwerp niet zal leiden tot een onevenredige aantasting van indieners woongenot/privacy. Met de gekozen invulling van het plangebied wordt op een logische en

stedenbouwkundig verantwoorde wijze aangesloten op de in de directe nabijheid van het plangebied aanwezige bestaande bebouwing en inrichting van de openbare ruimte.

Op grond van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat bij een maximale invulling van de gebruiks- en bouwmogelijkheden van het ontwerp er weliswaar sprake kan zijn van een zekere mate van aantasting van het woongenot/privacy voor omwonenden, maar deze is naar ons oordeel niet zodanig ernstig dat het plan geen doorgang kan vinden.

Dat ten gevolge van de in het ontwerp gelegde functies en de daaruit voortvloeiende bouw- en gebruiksmogelijkheden een zekere beperking van het woongenot, in de vorm van verminderde privacy kan worden ondervonden, kan niet op voorhand geheel worden uitgesloten. Dat enige hinder kan ontstaan is inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. De woonkwaliteit (woongenot en leefbaarheid) van omwonenden zal niet onevenredig worden aangetast en het ontwerp zal niet leiden tot een onevenredige aantasting van indieners belangen.

Verder is niet is gebleken van bijzondere omstandigheden op grond waarvan in onderhavig geval een uitzondering moet worden gemaakt op dit uitgangspunt.

2. SCHRIFTELIJKE ZIENSWIJZEN.

2.1. Particulieren (nummer 1).

Van de mogelijkheid om de zienwijze in een gesprek nader toe te lichten heeft indiener gebruik gemaakt. Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 22 januari 2026. In dit gesprek heeft indiener zijn zorgen en ideeën gedeeld, en heeft de gemeente uitgelegd waarom de gemeente op deze locatie wil meewerken aan woningbouw en hoe de verschillende belangen daarbij zijn afgewogen.

a. Samenvatting zienwijze, onderdeel geluidoverlast.

Realisering van de woningen resulteert in een extra trekpijp van geluid van de A58.

Beoordeling.

In het kader van de totstandkoming van onderhavig plan dient de gemeenteraad ingevolge artikel 3:2 Awb de relevante feiten vast te stellen en de nodige kennis te vergaren over de af te wegen belangen. Een van deze af te wegen belangen betreft het aspect geluid.

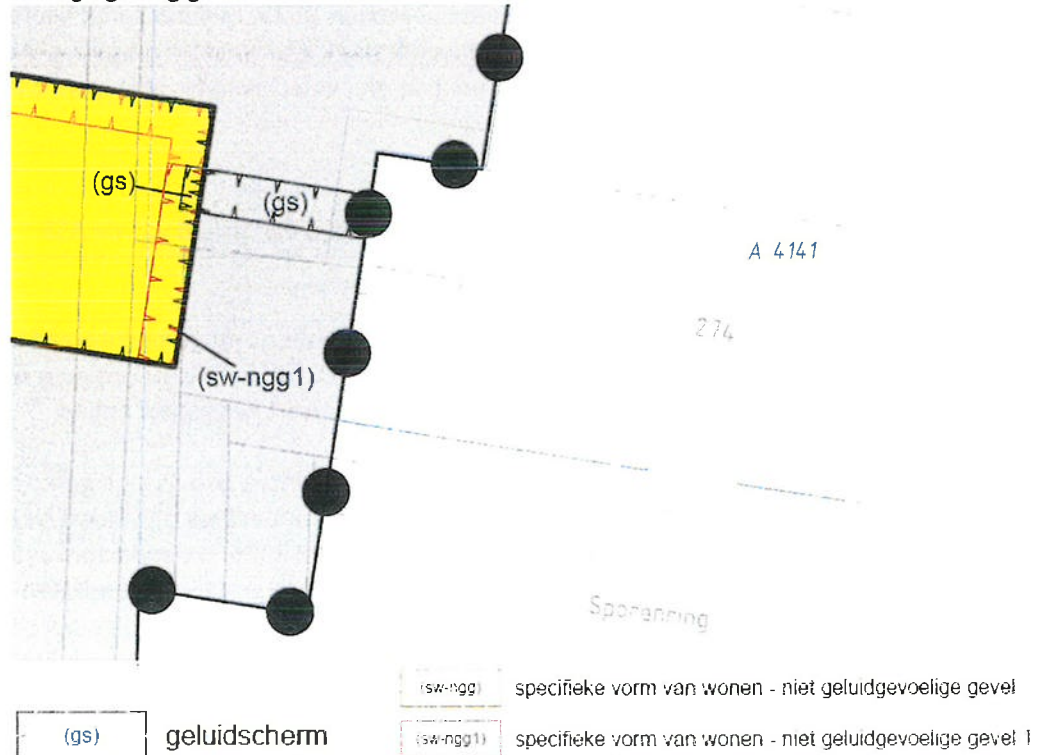
Het betreffende onderzoek naar geluid is uitgevoerd door Antea Group, een gerenommeerd deskundig bureau, en de resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn neergelegd in het rapport “Akoestisch onderzoek, Sporenring Goirle” van 1 april 2026. Dit onderzoek is als bijlage bij de planmotivering van het ontwerp gevoegd. Indiener trekt de resultaten van het uitgevoerde onderzoek in twijfel zonder zelf een rapport van een deskundige over te leggen op grond waarvan getwijfeld zou moeten worden aan hetgeen in het rapport van Antea Group is gesteld.

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is het geluid als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de bestaande geluidgevoelige gebouwen langs de Sporenring (waar indiener woont) inzichtelijk gemaakt. Uit Artikel 5.78af van het Besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl) volgt dat bij het vaststellen van een omgevingsplan, de geluidsbelasting op een geluidgevoelig gebouw door indirecte effecten niet meer dan 1,5 dB mag toenemen, tenzij aan aanvullende voorwaarden wordt voldaan.

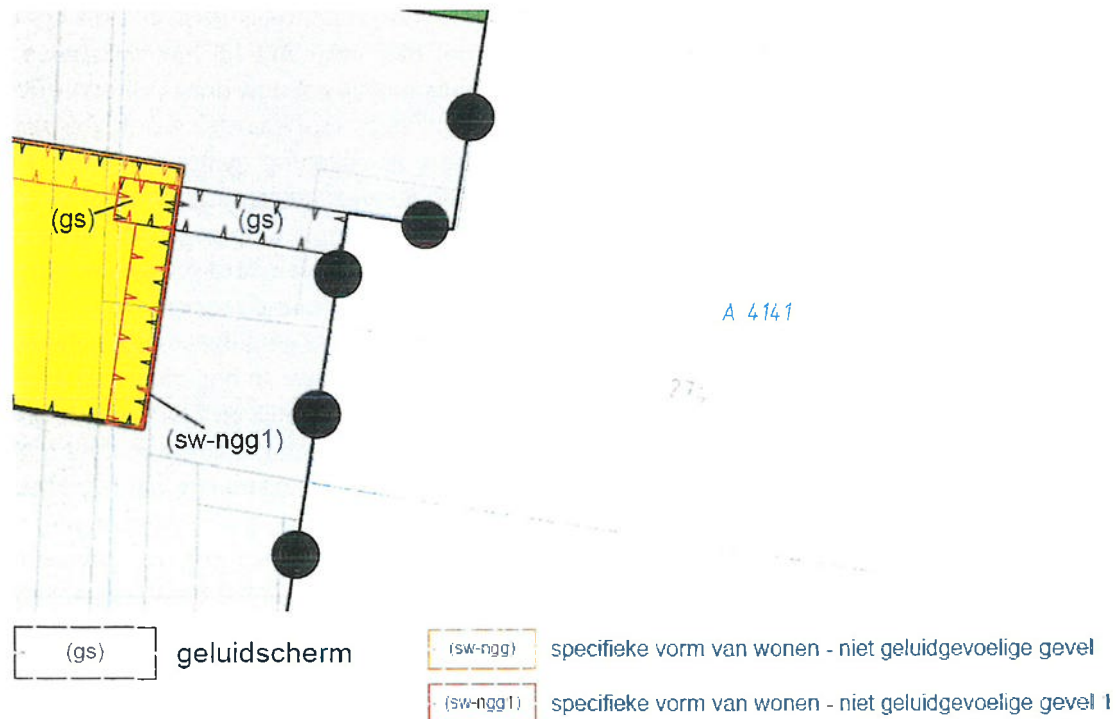
Voor de verkeersgeneratie vanwege het plan is rekening gehouden met 196 lichte motorvoertuigen, of 392 voertuigbewegingen, op de weg Sporenring, tot waar deze het plan bereikt, zoals aangegeven met de blauwe lijn in afbeelding 4.6 op pagina 16 van voornoemd rapport. De locaties van de geplaatste beoordelingspunten van deze gebouwen zijn getoond (groene bolletjes) in afbeelding 4.6 op pagina 16 van voornoemd rapport.

Het plan leidt tot een toename van het geluid op bestaande geluidgevoelige gebouwen langs de Sporenring. Deze toename bedraagt maximaal +3 dB Lden. In het kader van artikel 5.78af Bkl is onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen mogelijk en financieel doelmatig zijn. Vervanging van de bestaande elementenverharding door een stil asfalt voldoet niet wegens overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard (verlies van het laankarakter, verminderde geloofwaardigheid 30 km/h) en onvoldoende financiële doelmatigheid in stedelijke context (aanleg/onderhoud/levensduur). De grenswaarde van artikel 3.35 Bkl (70 dB Lden) wordt niet overschreden. De hoogst berekende waarde als gevolg van geluid van gemeentelijke wegen is 51 dB Lden. Hierdoor kan het omgevingsplan een toename van meer dan 1,5 dB mogelijk maken.

Op grond van het vorenstaande is het is niet aannemelijk dat indiener onaanvaardbare geluidsoverlast zal ondervinden van de te realiseren appartementen. Niettemin is onderzocht of het geluidsscherm, zoals indiener wenst, kan worden verplaatst. Dit blijkt het geval. Er zijn geen redenen om het geluidsscherm niet naar achter te plaatsen, alhoewel daartoe vanuit wet- en regelgeving geen reden voor is.



Afbeelding: fragment verbeelding ontwerp met daarop weergegeven het te realiseren geluidsscherm.



Afbeelding: fragment verbeelding vast te stellen plan met daarop weergegeven het te realiseren geluidsscherm dat naar achteren is geplaatst.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld maar geeft wel aanleiding tot aanpassing van het ontwerp. Het op de verbeelding weergegeven geluidsschermbord wordt naar achter geschoven.

b. Samenvatting zienswijze, onderdeel overlast tijdens de bouwwerkzaamheden.

De realisatie van de woningen brengt naar verwachting twee jaar aan geluidsoverlast met zich mee, veroorzaakt door bouwwerkzaamheden, radio's van bouwvakkers en rondzwervend bouw materiaal. Ramen en deuren kunnen in deze periode nauwelijks open, en het balkon zal feitelijk onbruikbaar zijn. Daarnaast is er dagelijks sprake van aankomst en vertrek van bouw personeel. Het is onduidelijk waar al deze voertuigen geparkeerd zullen worden. Ook de aan- en afvoer van materialen en personeel zal via de Sporenring verlopen. Aan deze weg bevindt zich bovendien een basisschool, wat de vraag oproept welke extra verkeers- en veiligheidsproblemen dit kan veroorzaken.

Beoordeling.

Het omgevingsplan betreft de vaststelling van een ruimtelijke keuze. Wat indiener heeft aangevoerd over overlast tijdens de bouwwerkzaamheden heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Zoals de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft overwogen (bijvoorbeeld in de uitspraak van 11 september 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3124, onder overweging 7.2), maken uitvoeringsaspecten geen onderdeel uit van het besluitvormingsproces over de ruimtelijke keuze en hoeven deze daarom niet te worden betrokken bij de vaststelling van het plan.

Bij grootschalige bebouwing zoals onderhavig project wordt tegenwoordig altijd een bouwmanagement gevoerd om overlast voor omwonenden te voorkomen. Dit is ook essentieel voor het behoud van draagvlak, het voorkomen van juridische claims en het naleven van regelgeving. Effectief bouwmanagement kan de volgende aspecten omvatten.

1. Communicatie en omgevingsmanagement, dit kan onder meer omvatten:
 - tijdig informeren van omwonenden over de aard en duur van de werkzaamheden om weerstand en onverwachte klachten te voorkomen;
 - aanspraakpunt: zorgen voor een duidelijk aanspreekpunt (veiligheidscoördinator) voor de directe omgeving;
 - bewoners betrekken: in een vroeg stadium contact zoeken met bewoners.
2. Technische maatregelen tegen geluid en trillingen, dit kan onder meer omvatten:
 - geluidsdemping: gebruik van geluiddempende materialen, schotten of kappen rond machines en generatoren;
 - onderhoud: zorg voor goed onderhoud van apparatuur;
 - trillingsbeperking: toepassen van trillingsdempende matten onder zware machines;
 - monitoring: inzetten van bouwmonitoring om geluidsniveaus in de gaten te houden.
3. Stof- en hinderbeheersing, dit kan onder meer omvatten:
 - verneveling: gebruik van waternevelinstallaties om stofvorming te verminderen;
 - locatie-inrichting: plaatsen van stofschermen en vermijden van werkzaamheden die veel stof produceren op windrijke dagen.
4. Planning en organisatie, dit kan onder meer omvatten:
 - slimme planning: plannen van luidruchtige werkzaamheden tijdens werkdagen bij voorkeur tussen 8 en 17 uur, vermijden van vroege ochtenden of avonden;
 - logistiek: beperkt transportbewegingen tijdens piektijden;
 - bouwveiligheidsplan.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

c. **Samenvatting zienswijze, onderdeel parkeren en verkeer.**

De te realiseren appartementen zorgen voor circa 55–60 extra auto's op de Sporenring. Parkeren door bezoekers wordt een probleem, want nu is er al te weinig parkeerruimte. Met de komst van Bakertand (750 woningen) neemt de verkeersdruk op de Abcovenseweg, Rillaerse-Baan en Tilburgseweg verder toe, terwijl er geen extra ontsluitingswegen komen. In de huidige situatie ontstaan tijdens de spits al files, wat alleen maar zal verergeren.

Beoordeling.

In het kader van de totstandkoming van onderhavig plan dient de gemeenteraad ingevolge artikel 3:2 Awb de relevante feiten vast te stellen en de nodige kennis te vergaren over de af te wegen belangen. Een van deze af te wegen belangen betreft het aspect parkeren/verkeer. Het betreffende onderzoek naar de aspecten verkeer en parkeren is uitgevoerd door Antea Group, een gerenommeerd deskundig bureau, en de resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Onderzoek verkeer en parkeren, Woningbouwontwikkeling Sporenring Goirle" van 7 mei 2025. Dit onderzoek is als bijlage bij de planmotivering van het ontwerp gevoegd. Indiener trekt de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken in twijfel zonder zelf een rapport van een deskundige over te leggen op grond waarvan getwijfeld zou moeten worden aan hetgeen in het rapport van Antea Group is gesteld.

Ten aanzien van verkeersveiligheid concludeert het rapport dat het planvoornemen een verkeersgeneratie van maximaal 218 motorvoertuigbewegingen per werkdag heeft (worst-case, op basis van CROW kencijfers 2018). Uit analyse blijkt dat dit planeffect geen knelpunten teweegbrengt met betrekking tot verkeerscapaciteit en verkeersveiligheid in de (directe) omgeving. Ook worden geen knelpunten verwacht met betrekking tot de doorstroming en afwikkeling op het omliggende wegennet door het planvoornemen.

Ten aanzien van parkeren concludeert het rapport dat de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling 49 parkeerplaatsen bedraagt. De ontwikkeling voorziet in deze parkeerbehoefte op eigen terrein en kent tevens een surplus voor extra capaciteit. Vanuit de Leidraad fietsparkeren van het CROW volgt dat er 74 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling. Ook deze kunnen worden gerealiseerd binnen het plangebied.

Het realiseren van voldoende parkeergelegenheid wordt afgedwongen in de planregels. Daarmee is gegarandeerd dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Een en ander betekent dat het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van de beoogde ontwikkeling en dat realisatie van deze parkeerplaatsen kan worden afgedwongen door de opgenomen planregels.

Op grond van het vorenstaande is het is niet aannemelijk dat indiener onaanvaardbare hinder zal ondervinden voor wat betreft verkeer en parkeren.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

d. **Samenvatting zienswijze, onderdeel elders bouwen.**

Waarom wordt er niet gebouwd in de Bakertand c.q het terrein de Bocht (Barbara Benz Park), waar nu al enige tijd leegstaande woningen staan. Het argument dat Leystromen daar geen grond heeft is niet steekhoudend. Met de gemeente moet daarover toch te praten zijn, want zij zijn ook gebaat bij sociale woningbouw.

Beoordeling.

Indiener vraagt om andere locaties te zoeken waar geen of minder planschade is zonder zelf concrete locaties aan te geven. Wij overwegen hierover dat uiteindelijk de raad het plan vaststelt. De raad heeft daarbij beoordelingsvrijheid. Het plangebied is bij uitstek geschikt voor woningbouw. De raad dient te beslissen omtrent het nu voorliggende plan, zoals daarvoor medewerking is gevraagd. Indien een plan op zichzelf aanvaardbaar is, kan het bestaan van alternatieven slechts dan tot het onthouden van medewerking leiden, indien op voorhand duidelijk is dat door verwezenlijking van de alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren. Indiener heeft echter niet aannemelijk gemaakt dat alternatieven bestaan waarmee een dergelijk resultaat kan worden bereikt. Overigens is het ook de bedoeling om op de door indiener genoemde locaties te gaan bouwen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

e. Samenvatting zienswijze, onderdeel waardedaling.

Realisering van het plan zal leiden tot waardedaling van indieners woning.

Beoordeling.

Voor nadeelcompensatie als gevolg van besluiten en handelingen onder de Omgevingswet gelden de regelingen als voorzien in de Omgevingswet. Nadeelcompensatie is de vergoeding van schade die optreedt als gevolg van rechtmatig optreden van de overheid. Dit betekent dat een burger of bedrijf recht heeft op vergoeding van onevenredig nadeel/schade die wordt veroorzaakt door de overheid bij de uitoefening van haar publiekrechtelijke taak of bevoegdheid en die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven.

Er bestaat geen grond voor de verwachting dat eventuele nadeelcompensatie zodanig hoog zal zijn dat dit een belemmering zal vormen voor de uitvoerbaarheid van het plan. Voor een eventuele tegemoetkoming in nadeelcompensatie bestaat een afzonderlijke procedure met eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden. Mocht indiener van mening zijn dat er sprake is van nadeelcompensatie welke redelijkerwijs niet of niet geheel voor zijn rekening behoort te blijven, dan biedt de Omgevingswet hem de mogelijkheid om een aanvraag om tegemoetkoming in nadeelcompensatie in te dienen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

f. Samenvatting zienswijze, onderdeel boscompensatie.

In verband met de realisatie van Boschkens Oost 2009, zijn met de provincie Noord-Brabant destijds afspraken gemaakt over boscompensatie. Er diende 4000 m² bos te worden gecompenseerd in verband met het feit dat er veel bos is gekapt voor realisatie van dit bouwplan. Heeft de gemeente Goirle dit uitgevoerd en waar dan? Dit was namelijk in 2013 nog steeds niet gerealiseerd.

Beoordeling.

De door indiener genoemde boscompensatie heeft geen betrekking op onderhavig plan maar alleen op de woongebieden Boschkens voor de fases 1 tot en met 6 .

1. Fase 1 betreft het project “Kijk Boschkens”, dat bestaat uit 178 woningen langs de A58 en 6 patiobungalows aan de Sporenring.
2. Fase 2 bestaat uit de deelgebieden “Boemerang” (61 woningen) en “Bospatio’s” (36 woningen).
3. Fase 3 wordt gevormd door 38 woningen aan de Sporenring, 20 woningen aan de Romeinse Tijd, Bronstijd en IJzertijd, 7 woningen aan Spieker, 10 woningen aan de Waterput, en de Brede School (met daarboven 16 appartementen).
4. Fase 4 betreft de woningen aan de Rillaerse-Baan.
5. Fase 5 zijn de 209 woningen in het plan “Boschkens-Surfplas”
6. Fase 6 betreft 145 woningen, opgenomen in het bestemmingsplan “Boschkens fase 6”.

Ten behoeve van deze woningbouw is een boscompensatieplan gemaakt dat in de jaren 2005, 2007, 2008 en 2009 is gerealiseerd. Uitzondering hierop betreft de oude gemeentewerf. Deze locatie moet namelijk eerst worden gesaneerd voordat er bomen kunnen worden aangeplant. Naar verwachting zal de aanplant in het vierde kwartaal van 2026 plaatsvinden. Dan heeft de gemeente volledig voldaan aan de compensatieplicht. In het op 22 januari 2026 met indiener gehouden gesprek is dat zo ook toegelicht.

In het kader van de totstandkoming van het plan is het rapport “Boom Effect Analyse Sporenring, Goirle” van 9 september 2025 (hierna: BEA) opgeteld. De BEA geeft antwoord op de vraag of de bomen in het perspectief van de voorgenomen ontwikkeling in hun huidige verschijningsvorm en op deze standplaats, duurzaam behouden kunnen blijven. Tevens is een beoordeling gemaakt van de toekomstverwachting van de bomen in de huidige situatie.

Er is onderzoek gedaan naar de effecten van de geplande werkzaamheden op de bomen. Alle bomen binnen het onderzoeksgebied zijn beoordeeld volgens de richtlijnen Boomveiligheidsregistratie 2022 met registratie van boomgegevens. Hierbij worden bomen individueel bekeken en beoordeeld en wordt de boom gecategoriseerd op veiligheid, conditie en toekomstverwachting. Hierbij worden ook geadviseerde veiligheidsmaatregelen opgenomen. Naast deze visuele controle is ook een groeiplaatsonderzoek gedaan. Daarbij is de bovengrondse groeiplaats beoordeeld op beschikbare groeiruimte en geschiktheid voor de betreffende boomsoort. De ondergrondse groeiplaatsen zijn door middel van een representatief aantal proefsleuven en grondboringen onderzocht op relevante bodemkenmerken.

Uit de BEA blijkt dat de bomen niet allemaal in goede staat zijn en een duurzame instandhouding niet is te garanderen. Een aantal bomen is niet te behouden en zal gekapt moeten worden. Dat is onvermijdelijk in een situatie waarin geen bebouwing is en waar woningen worden gebouwd en infrastructuur moet worden aangelegd.

Het voornemen bestaat om 49 bomen kappen (zie BEA, pagina 18). 30 bomen dienen te worden gecompenseerd. Er worden 24 bomen op eigen terrein gecompenseerd. Voor de resterende 6 bomen betaalt Woonstichting Leystromen aan de gemeente Goirle een herplant bijdrage, zodat de gemeente deze bomen elders kan planten. Dit wordt afgedwongen in de met Woonstichting Leystromen gesloten anterieure overeenkomst. Daarmee is de herplant gegarandeerd.

Ten aanzien van de rode beuken wordt opgemerkt dat deze behouden blijven. Hiervan staan de bomen in het oost-west georiënteerde deel in principe buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden. Als bomen uit de nevenstaande rij verdwijnen kunnen negatieve effecten optreden voor deze bomen. Deze effecten kunnen bestaan uit zonnebrand en een verhoogde kans op windworp. Teneinde de rode beuken te behouden worden tal van maatregelen genomen zoals:

1. De bomen mogen niet verder gesnoeid worden dan 3 meter van de nieuwbouw. Dit is respectievelijk 9 en 10 meter van de stam van de te behouden bomen.
2. Indien blijkt dat door de snoei zon op de stam van de bomen gaat schijnen wordt de stam van de betreffende boom ingepakt met jute of ingesmeerd met een zonwerende pasta. Dit wordt vastgelegd in een op te stellen werkplan bomen.
3. Er zal een hekwerk worden geplaatst op 2 meter vanaf de grens van de nieuwbouw waarachter geen (graaf)werkzaamheden mogen plaatsvinden en geen materiaal of materieel mag worden opgeslagen, en geen ophogingen (hoger dan 10 cm) mogen plaatsvinden. Dit is respectievelijk 10 en 11 meter van de stam van de te behouden bomen.
4. De grondwaterfluctuatie mag gemiddeld niet meer dan 20 cm dalen of 10 cm stijgen van de huidige grondwaterstand (daling), ook niet tijdens de bouwfase. Indien dit wel noodzakelijk is dient een be-/ontwateringsadvies te worden opgesteld.
5. Binnen 12 meter van de te behouden rode beuken mag geen wadi worden aangelegd.
6. De randvoorwaarden moeten worden vastgelegd in een werkplan bomen.
7. De werkzaamheden en de beschermingsmaatregelen rond de bomen worden begeleid en gecontroleerd door een ter zake deskundige toezichthouder.
8. Begeleiding en uitvoering van alle punten dient door een ter zake deskundige te worden uitgevoerd of begeleid.
- 9.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

g. Samenvatting zienswijze, onderdeel bestemming.

Een bestemmingsplanwijziging is er tot nu toe niet.

Beoordeling.

Onderhavig ontwerp voorziet in de wijziging van de bestemming teneinde de bouw van de appartementen mogelijk te maken.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

h. Samenvatting zienswijze, onderdeel stikstof.

Is/ wordt hier onderzoek naar gedaan?

Beoordeling.

In het kader van de totstandkoming van onderhavig plan dient de gemeenteraad ingevolge artikel 3:2 Awb de relevante feiten vast te stellen en de nodige kennis te vergaren over de af te wegen belangen. Een van deze af te wegen belangen betreft het aspect stikstof.

Het betreffende onderzoek naar stikstof is uitgevoerd door Antea Group, een gerenommeerd deskundig bureau, en de resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Stikstofonderzoek Sporenring Goirle" van 29 oktober 2025. Dit onderzoek is als bijlage bij de planmotivering van het ontwerp gevoegd. In de stikstofberekeningen is uitgegaan

van de cijfers van het verkeersonderzoek. Het verkeersonderzoek gaat uit van de realisatie van 49 woningen, dit is een worstcase benadering omdat het plan voorziet in maximaal 47 woningen waardoor de conclusie kan worden gezien als een worstcase. AERIUS Calculator geeft voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase een maximale bijdrage van 0,00 mol/ha/jaar. Er is geen referentiesituatie betrokken bij de onderhavige berekeningen. Significante gevolgen voor de habitats in Natura2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Uit het onderzoek volgt dat het aspect stikstof verdere besluitvorming niet in de weg staat.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

2.2. Advocatenkantoor namens particulieren (nummer 2).

Van de mogelijkheid om de zienswijze in een gesprek nader toe te lichten heeft indiener gebruik gemaakt. Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 3 februari 2026. In dit gesprek heeft indiener zijn zorgen en ideeën gedeeld, en heeft de gemeente uitgelegd waarom de gemeente op deze locatie wil meewerken aan woningbouw en hoe de verschillende belangen daarbij zijn afgewogen.

a. Samenvatting zienswijze, onderdeel onvolledig onderzoek-aspect verkeer.

De huidige onveilige verkeerssituatie aan de Heiningenstraat wordt in het plan en de bijbehorende stukken niet benoemd. Indiener stelt vast dat de huidige verkeersonveiligheid niet, althans onvoldoende, is meegenomen bij de besluitvorming over het plan. Reeds om die reden kan de conclusie uit het verkeersonderzoek van Antea Group van 7 mei 2025, inhoudende dat geen knelpunten worden verwacht met betrekking tot verkeerscapaciteit en verkeersveiligheid in de (directe) omgeving niet worden gevolgd. De conclusie is in dat geval namelijk (deels) gebaseerd op onjuiste, althans onvolledige uitgangspunten.

Het lijkt onvermijdelijk dat de toename van bewoners in de nabijheid leidt tot toename van verkeersgeneratie, en dus óók tot meer verkeersbewegingen in de Heiningenstraat, en daarmee tot een verdere verslechtering ter plaatse. Aan deze gevolgen wordt in het plan in de onderliggende stukken geen aandacht besteed.

Indiener beoogt met de zienswijze te voorkomen dat de verkeersveiligheid aan de Heiningenstraat verder onder druk komt te staan, teneinde zowel de belangen van omwonenden (inclusief indiener) als die van alle verkeersdeelnemers te borgen. Daartoe is een volledige zorgvuldige en deugdelijke verkeersbeoordeling van alle verkeersstromen van en rondom alle openbare wegen van het plan noodzakelijk, waaronder begrepen een specifieke beoordeling van de verkeerssituatie aan de Heiningenstraat. Een dergelijke beoordeling ontbreekt.

Zo ontbreekt in voormeld onderzoek onderzoeksgegevens naar de extra verkeersstromen per fiets, en routes van fietsverkeer als gevolg van het plan. De parkeerbehoefte die uitgaat van 74 nieuwe fietsparkeerplaatsen voor bewoners van de woningen in het plan, leiden in combinatie met hun verkeersbewegingen én verkeersbewegingen van hun bezoekers, leveranciers etc, tot een toename van het aantal fietsverkeersbewegingen.

Ook zal als gevolg van de bewoners van het plan het aantal personen met scooters en dergelijke tweewielers en personen te voet door de Heiningenstraat (al dan niet sportend) toenemen.

Beoordeling.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van maximaal 47 woningen binnen het plangebied aan de Sporenring. Zoals in paragraaf 1.4. (Algemeen) is aangegeven woont indiener op aanzienlijke afstand van het plangebied.

De verkeersafwikkeling van gemotoriseerde voertuigen vanuit het plangebied vindt uitsluitend plaats via de Sporenring en niet via de Heiningenstraat. De verkeersafwikkeling van ongemotoriseerde voertuigen kan zowel via de Sporenring als via de Heiningenstraat plaatsvinden.

In het bij de motivering van het ontwerp gevoegde verkeersonderzoek ("Onderzoek verkeer en parkeren, Woningbouwontwikkeling Sporenring Goirle" van 7 mei 2025) is de verkeersgeneratie en de afwikkeling van verkeer in de omgeving beoordeeld. Uit dit verkeersonderzoek blijkt dat de verkeerstoename niet leidt tot belemmeringen met betrekking tot de doorstroming of afwikkeling op het omliggende wegennet.

Indiener geeft echter aan dat onvoldoende inzicht is geboden op de verkeerseffecten van langzaam verkeer op de Heiningenstraat.

Om deze verkeerseffecten inzichtelijk te maken is, in aanvulling op het verkeersonderzoek, nader onderzoek uitgevoerd. Op de resultaten van dit onderzoek wordt hier ingegaan.

Hierna wordt eerst de inrichting en het gebruik van de Heiningenstraat beschouwd en wordt aandacht besteed aan de hoeveelheid ongevallen op de Heiningenstraat, de verkeersveiligheid op de Heiningenstraat en de gevolgen van de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling op de Heiningenstraat.

Inrichting Heiningenstraat.

De Heiningenstraat is een doodlopende erftoegangsweg (max. snelheid 30 km/uur) waarvan het eerste deel gezien vanuit de Tilburgseweg open is voor gemotoriseerd verkeer en het tweede deel een fietspad betreft. De weg functioneert hoofdzakelijk als fietsverbinding van de Sporenring naar de Tilburgseweg (en vice versa), zie figuur 1 en 2. Aan de weg zijn twee inritten gelegen; te weten de woning op het adres Heiningenstraat 3 en het Missiehuis aan de Tilburgseweg 209, welke tevens een tweede inrit heeft aan de Tilburgseweg. Het Missiehuis betreft een (tijdelijk) opvangcentrum voor maximaal 100 vluchtelingen.



Gebruik Heiningenstraat .

Netwerk.

Voor langzaam verkeer ontsluit de Heiningenstraat voornamelijk de woningen aan de Sporenring richting Tilburg. Ook langzaam verkeer van/naar Goirle-Oost kan gebruik maken van deze route, al kan ook gebruik gemaakt worden van de route via de Rillaerse-Baan en Tilburgseweg, zie figuur 3. Daarnaast bevindt basisschool de Bron zich aan de Waterput, een zijstraat van de Sporenring wat mogelijk fietsverkeer vanuit Tilburg genereert. Ook kan de Heiningenstraat gebruikt worden als recreatieve fiets- en wandelroute, al maakt deze geen onderdeel uit van het (recreatieve) fietsknooppuntennetwerk.



Figuur 3 Reistijdvergelijking Heiningenstraat (links) en Rillaerse Baan - Tilburgseweg (rechts)

Verkeersintensiteiten.

Om een beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten op de Heiningenstraat zijn van donderdag 5 maart 2026 tot en met vrijdag 13 maart 2026 tellingen uitgevoerd, zie bijlage 1. Hiervoor is gebruik gemaakt van een tellus. Gezien vanuit de Tilburgseweg is deze na de inrit van het Missiehuis gepositioneerd. Daarmee is inzichtelijk gemaakt hoeveel verkeer er op het grootste deel van de Heiningenstraat rijdt. Voor de inrit van het Missiehuis is de verwachting dat deze hoofdzakelijk wordt gebruikt door personeel en logistieke bewegingen, omdat (merendeel van) de vluchtelingen niet beschikt over een eigen auto. Tabel 1 toont een samenvatting van de resultaten van de tellingen.

Uit de gegevens valt te zien dat het verkeersbeeld zowel op werk- als weekdagen (werk- en weekenddagen samen) vrijwel gelijk is. Per etmaal maken circa 30 motorvoertuigen (mvt) en 278 (brom)fietzers gebruik van de Heiningenstraat. Per spitsmoment (2 uur) maken circa 5 mvt en 45 (brom)fietzers gebruik van de straat. In het drukste uur van de dag rijden er 4 mvt en 32 (brom)fietzers. Het drukste uur voor gemotoriseerd verkeer ligt tussen 08.00 – 09.00 uur. Voor fietsverkeer ligt het drukste uur tussen 14.00-15.00 uur.

Tabel 1 Resultaten verkeerstellingen Heiningenstraat (5 t/m 13 maart 2026).

Verkeersintensiteiten Heiningenstraat	Etmaal (24 uur)		Ochtendspits (2 uur)		Avondspits (2 uur)		Drukste uur van de dag	
	Mvt	Fiets	Mvt	Fiets	Mvt	Fiets	Mvt (08-09h)	Fiets (14-15h)
Werkdag	29	276	5	47	5	50	4	30
Weekdag	30	278	4	35	4	48	4	32

Snelheid.

Uit de telgegevens blijkt dat de gemiddelde snelheid van het gemotoriseerde verkeer 24 km/u bedraagt. De V85 (dat is de snelheid waar 85% van de weggebruikers onder blijft en 15% boven rijdt) bedraagt 33 km/u. Daarmee kan gesteld worden dat het gemotoriseerd verkeer zijn snelheid aanpast aan het fietsverkeer en de omgeving.

Ongevallen

Met behulp van het programma ViaStat is bekeken of er (geregistreerde) ongevallen hebben plaatsgevonden op de Heiningenstraat. Op basis van beschikbare informatie tussen 2014 en 2024 hebben er (in de directe omgeving van) de Heiningenstraat geen ongevallen plaatsgevonden.

Verkeersgeneratie fiets ontwikkeling Sporenring.

Waar het CROW kencijfers kent voor de verkeersgeneratie van woningen voor gemotoriseerd verkeer, zijn deze er niet voor fietsverkeer. Om deze reden is gebruik gemaakt van OViN/OdiN- (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) / Onderweg in Nederland) data om per woning een inschatting te maken van het aantal verplaatsingen per fiets. Het OviN/OdiN is een langlopend nationaal onderzoek sinds 2010, waarin personen gevraagd worden om hun dagelijkse mobiliteit/verplaatsingen bij te houden. De dataset bevat niet alleen verplaatsings- en omgevingskenmerken, maar ook socio-economische eigenschappen van de persoon die de verplaatsing maakt, evenals het huishouden waar deze persoon deel van uitmaakt.

De ontwikkeling voorziet maximaal in 47 (voornamelijk sociale) huurwoningen. Dit betreffen twee- of drikamerwoningen. Op basis van OviN/OdiN data bedraagt het aantal fietsverplaatsingen per woning voor deze ontwikkeling 1,5 per dag. Voor bezoek is de aanname dat maximaal 0,5 fietsverplaatsingen per woning per dag worden gemaakt. Het totaal aantal fietsverplaatsingen per woning per dag komt daarmee uit op 2. Voor de ontwikkeling aan de Sporenring komt dit in totaal neer op 98 fietsbewegingen per dag. Het autoverkeer van de ontwikkeling kan geen gebruik maken van de Heiningenstraat en dient (om) te rijden via de Sporenring.

Een vuistregel is dat circa 10% van het gemotoriseerde verkeer normaliter in een spitsuur rijdt. Deze aanname wordt ook voor het fietsverkeer aangehouden. Dit betekent dat er vanuit de ontwikkeling in de spits circa 10 fietsverplaatsingen zijn. De meeste verplaatsingen zullen vanuit de ontwikkeling van/naar Tilburg gaan waarbij gebruik wordt gemaakt van de Heiningenstraat.

Verkeersveiligheidsanalyse.

De Heiningenstraat kent een breedte van circa 3,5 meter en wordt voornamelijk gebruikt door fietsverkeer en in beperkte mate door gemotoriseerd verkeer. Inclusief de toename vanuit de ontwikkeling ligt de maximale fietsintensiteit op circa 40 (brom)fietsers per uur. Om deze reden wordt een inrichting van de weg gericht op langzaam verkeer als voldoende geacht. Voor een tweerichtings fiets-/bromfietspad met een intensiteit tot 100 gebruikers per uur stelt het CROW een minimale breedte van 3,0 meter (Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016). Daarmee voldoet de Heiningenstraat aan deze richtlijn.

De Heiningenstraat wordt omgeven door veel bomen, waardoor het sneller donker is in de straat. Dit wordt ondervangen door de aanwezigheid van openbare straatverlichting. In de weg liggen enkele bochten waardoor niet de gehele straat overzien kan worden, dit zet weggebruikers aan tot een lagere snelheid. De beperkte lengte van de Heiningenstraat tot de inrit van de woning (circa 140 meter) en breedte van de weg zorgt er eveneens voor dat (gemotoriseerd) verkeer zijn snelheid aanpast aan het fietsverkeer en niet inhaalt. Wel is er een uitwijkmogelijkheid door de brede bermen, indien noodzakelijk.

Uit het nader uitgevoerde onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De Heiningenstraat is voor gemotoriseerd verkeer een doodlopende erftoegangsweg die twee percelen ontsluit. Dit blijft ook in de toekomstige situatie het geval. Uit tellingen blijkt dat in het drukste uur (tussen 08.00 en 09.00 uur) maximaal 4 mvt gebruik maken van de straat. Op alle andere momenten rijdt er minder gemotoriseerd verkeer door de straat.
- De weg functioneert voornamelijk als (brom-)fietsroute. Uit tellingen blijkt dat in het drukste uur (tussen 14.00 en 15.00 uur) maximaal 32 (brom)fietsers gebruik maken van de straat. Op alle andere momenten rijdt er minder (brom)fietsverkeer door de straat.
- In (de directe omgeving van) de Heiningenstraat hebben tussen 2014-2024 geen (geregistreerde) ongevallen plaatsgevonden.

- Door de ontwikkeling neemt het aantal (brom)fietzers per dag naar verwachting toe met circa 100 (brom-)fietsbewegingen. Hiervan worden circa 10 bewegingen in het drukste spitsuur gemaakt. Wanneer al dit verkeer via de Heiningenstraat rijdt bedraagt de maximale fietsintensiteit 42 per uur.
- De Heiningenstraat kent een breedte van circa 3,5 meter en voldoet daarmee aan de inrichtingseis voor tweerichtings fiets-/bromfietspad met een intensiteit tot 100 gebruikers per uur.
- De kenmerken van de weg (omgeven door bomen, breedte van en bochten in de weg en beperkte lengte tot woningen) zorgt ervoor dat (gemotoriseerd) verkeer zijn snelheid aanpast aan het fietsverkeer en niet inhaalt. Wel is er een uitwijkmogelijkheid door de brede bermen, indien noodzakelijk.
- Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het huidige gebruik (door (brom)fietzers en gemotoriseerd verkeer) passend is voor de weg. In de toekomstige situatie verandert het gebruik van de straat feitelijk niet; er is slechts sprake van een beperkte toename van het aantal (brom)fietsverkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling. Deze toename leidt niet tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid of doorstroming op de Heiningenstraat.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

b. Samenvatting onderdeel zienswijze, onderdeel fiets- en voetgangerspad behouden.

In het kader van de verkeersveiligheid acht indiener het tevens van belang dat de Heiningenstraat de bestaande verkeersfunctie (doorgangsweg voor uitsluitend fietsers en voetgangers) behoudt. Met andere woorden, het huidige fiets- en voetgangerspad dient in het kader van de verkeersveiligheid in ieder geval te worden behouden.

In het plan is over de Heiningenstraat in dat kader niets opgenomen. De Heiningenstraat zelf valt immers niet binnen het plangebied. Indiener wenst de raad te wijzen op de noodzaak voor het behouden van de huidige verkeerskundige situatie, zowel gedurende de bouw als na realisatie van het planvoornemen.

In dit verband wenst indiener in de regels, en daarnaast in de toelichting van het plan dan wel het motiveringsbesluit, geborgd te hebben dat ook met het plan de Heiningenstraat juridisch, verkeerskundig en feitelijk de functie blijft behouden zoals thans bestaand.

In dit verband beroept indiener zich op voormelde verkeerskundige bevindingen. Daarnaast beroept indiener zich erop dat het overduidelijk de bedoeling van het plan is om die ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer zowel in de bouw- als gebruiksfase (uitsluitend) via de Sporenring te laten verlopen.

Indiener beroept zich in de derde plaats op afspraken die tussen de gemeente en (de rechtsvoorgangers van) indiener in november 2006 heeft gemaakt. Deze afspraken houden in dat uitsluitend de gronden die in 2006 waren aangewezen voor verkeersdoeleinden als Heiningenstraat bestemd blijven voor "Verkeersdoeleinden" en dat de verkeerskundige inrichting (geborgd in het vigerende verkeersbesluit) in functie van calamiteitenontsluiting c.q. langzaam verkeersverbinding voor onbepaalde tijd gehandhaafd blijft. Deze afspraken heeft het college bij brief van 9 november 2006 aan (gemachtigde van de rechtsvoorgangers van) indiener bevestigd.

Beoordeling.

De Heiningenstraat maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het ontwerp. Zoals hiervoor vermeld, wordt het planverkeer niet afgewikkeld via de Heiningenstraat, maar via de Sporenring. In de huidige situatie is het niet mogelijk voor gemotoriseerd verkeer (scooters uitgezonderd) om vanuit de Sporenring via de Heiningenstraat het gebied te verlaten. Dit zal niet wijzigen door de voorgenomen ontwikkeling aan de Sporenring. Indien in de toekomst wijzigingen in de verkeersfunctie of opstelling van de Heiningenstraat aan de orde zouden zijn, vraagt dat om een separate afweging en besluitvorming. De continuering van de bestaande situatie hoort om bovenstaande redenen niet in het voorliggende omgevingsplan. Er is, mede gelet op de conclusies uit het nadere onderzoek, ook geen aanleiding om de Heiningenstraat in het onderhavige omgevingsplan op te nemen.

Indiener geeft verder aan zich zorgen te maken over het toekomstige bouwverkeer. Het is in deze fase nog onduidelijk hoe het bouwverkeer zal rijden. Deze flexibiliteit is wenselijk voor de realisatiefase. Bij de realisatie zal de aannemer onderzoeken welke weg het bouwverkeer het beste kan nemen. Hierbij wordt ook de klankbordgroep betrokken. Dit zal derhalve een plaats krijgen bij de verdere uitvoering en realisatie van de ontwikkeling maar heeft geen betrekking op het plan zelf.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

Bijlage 1: Tellingen 05-03 t/m 13-03-26

Gemotoriseerd verkeer

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Rt. Oost		Rt. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	29	100%	30	100%	15	15	14	15
Dag (7-19u)	26	88,6%	26	88,6%	13	13	13	14
Avond (19-23u)	3	11,4%	3	9,9%	2	2	2	1
Nacht (23-7u)	0	0,0%	0	1,4%	0	0	0	0
Ochtendspits (7-9u)	5	17,2%	4	14,5%	2	2	3	3
Avondspits (16-18u)	5	16,2%	4	14,7%	3	3	2	2

UURCIJFERS

		Doorsnede				Rt. Oost		Rt. West	
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00		0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
01:00 - 02:00		0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
02:00 - 03:00		0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
03:00 - 04:00		0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
04:00 - 05:00		0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
05:00 - 06:00		0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
06:00 - 07:00		0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
07:00 - 08:00		1	3,1%	1	2,7%	0	0	1	1
08:00 - 09:00		4	14,1%	4	11,8%	2	2	2	2
09:00 - 10:00		2	6,2%	2	5,3%	1	1	1	1
10:00 - 11:00		2	5,5%	2	6,3%	1	1	1	1
11:00 - 12:00		0	0,7%	1	2,4%	0	1	0	0
12:00 - 13:00		3	10,3%	3	11,6%	1	1	2	2
13:00 - 14:00		2	8,3%	3	8,7%	1	1	1	1
14:00 - 15:00		2	6,9%	2	7,7%	1	2	1	1
15:00 - 16:00		2	8,3%	3	9,2%	1	1	1	2
16:00 - 17:00		2	6,9%	2	5,3%	1	1	1	1
17:00 - 18:00		3	9,3%	3	9,4%	2	2	1	1
18:00 - 19:00		3	9,0%	2	8,2%	1	1	2	2
19:00 - 20:00		2	5,9%	1	4,6%	1	1	1	1
20:00 - 21:00		0	0,7%	0	1,0%	0	0	0	0
21:00 - 22:00		1	2,8%	1	2,4%	0	0	0	0
22:00 - 23:00		1	2,1%	1	1,9%	0	0	0	0
23:00 - 24:00		0	0,0%	0	1,4%	0	0	0	0

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede				Rt. Oost		Rt. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	28	95,2%	28	94,7%	94,5%	94,2%	95,8%	95,2%
Middelzwaar (M)	1	4,8%	1	4,3%	5,5%	4,9%	4,2%	3,8%

Zwaar (Z) 0 0,0% 0 1,0% 0,0% 1,0% 0,0% 1,0%

SNELHEDEN WEEKDAG

			Doorsnede		Rt. Oost		Rt. West	
			Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00	-	01:00	-	-	-	-	-	-
01:00	-	02:00	-	-	-	-	-	-
02:00	-	03:00	-	-	-	-	-	-
03:00	-	04:00	-	-	-	-	-	-
04:00	-	05:00	-	-	-	-	-	-
05:00	-	06:00	-	-	-	-	-	-
06:00	-	07:00	-	-	-	-	-	-
07:00	-	08:00	21	31	18	24	23	32
08:00	-	09:00	23	33	21	31	25	36
09:00	-	10:00	25	32	24	27	26	35
10:00	-	11:00	25	35	30	38	23	29
11:00	-	12:00	25	31	26	32	18	19
12:00	-	13:00	29	37	28	36	30	38
13:00	-	14:00	27	34	27	34	28	37
14:00	-	15:00	19	25	20	27	19	23
15:00	-	16:00	22	31	19	24	24	33
16:00	-	17:00	19	30	16	20	22	33
17:00	-	18:00	28	35	29	37	26	32
18:00	-	19:00	23	30	26	36	22	29
19:00	-	20:00	23	32	21	26	24	36
20:00	-	21:00	23	29	23	29	-	-
21:00	-	22:00	26	36	25	29	26	38
22:00	-	23:00	16	27	18	28	13	14
23:00	-	24:00	24	29	28	29	18	19
Gemiddelde			24	33	24	33	25	34

(Brom)fietsverkeer**INTENSITEITEN**

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	276	100%	278	100%	134	136	142	143
Dag (7-19u)	236	85,5%	236	84,9%	111	111	125	125
Avond (19-23u)	30	11,0%	30	10,6%	19	18	11	12
Nacht (23-7u)	10	3,4%	13	4,5%	4	7	5	6
Ochtendspits (7-9u)	47	16,9%	35	12,7%	13	9	34	26
Avondspits (16-18u)	50	18,0%	48	17,3%	33	33	17	15

UURCIJFERS

		Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00		1	0,5%	2	0,7%	1	1	0	1
01:00 - 02:00		0	0,1%	2	0,6%	0	1	0	1
02:00 - 03:00		0	0,1%	1	0,2%	0	1	0	0
03:00 - 04:00		0	0,0%	1	0,2%	0	1	0	0
04:00 - 05:00		0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00		1	0,2%	1	0,2%	0	0	1	0
06:00 - 07:00		3	1,2%	3	0,9%	0	0	3	3
07:00 - 08:00		12	4,3%	9	3,3%	1	0	11	9
08:00 - 09:00		35	12,5%	26	9,4%	12	9	22	17
09:00 - 10:00		14	5,1%	14	5,2%	3	3	11	12
10:00 - 11:00		11	4,1%	14	5,1%	5	6	6	9
11:00 - 12:00		14	5,1%	16	5,7%	8	10	6	6
12:00 - 13:00		20	7,2%	21	7,4%	13	12	7	9
13:00 - 14:00		17	6,1%	20	7,1%	7	8	10	12
14:00 - 15:00		30	11,0%	32	11,6%	13	13	17	19
15:00 - 16:00		20	7,3%	22	8,1%	9	11	11	12
16:00 - 17:00		24	8,8%	25	9,0%	16	19	8	7
17:00 - 18:00		25	9,2%	23	8,3%	16	15	9	9
18:00 - 19:00		13	4,7%	13	4,6%	7	7	6	6
19:00 - 20:00		12	4,4%	11	3,9%	6	5	6	6
20:00 - 21:00		8	2,8%	8	3,0%	5	5	2	3
21:00 - 22:00		6	2,2%	5	1,8%	4	4	2	1
22:00 - 23:00		5	1,7%	5	1,8%	4	4	1	2
23:00 - 24:00		4	1,3%	4	1,5%	3	3	1	1

