

23.I000969

23.I000969



Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Lubberstraat 4'

Vastgesteld: 26 september 2023

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Lubberstraat 4'

Met ingang van 13 april 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Dit is op 12 april 2023 gepubliceerd in het Oirschots weekjournaal en het Gemeenteblad.

Zienswijzen

Tijdens deze termijn van terinzagelegging zijn twee zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen worden onderstaand samengevat, waarbij de essentie wordt weergegeven, en beantwoord. Bij de beantwoording is de gehele zienswijze in ogenschouw genomen. Daarnaast wordt per zienswijze aangegeven of deze ontvankelijk en gegrond is en of de zienswijze aanleiding geeft tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1 (23.0001137)

Ingekomen: 17 mei 2023

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Het ontwerpbestemmingsplan sluit niet aan bij de gebiedsvisie 'Lubberstraat te Spoordonk'. Volgens de visie mogen er hooguit 9 woningen worden gebouwd, waarbij slechts één hoofdvolume aan de Lubberstraat georiënteerd is. De consequenties zijn daarom drastisch groter dan van het huidige bestemmingsplan, zoals een forse vermindering van de privacy.	In de visie wordt gesproken over mogelijke uitwerkingen van de ontwikkellocaties. Het ontwerp voor het plangebied stond daarom op voorhand dus nog niet vast. Wel zijn er in de gebiedsvisie uitgangspunten bepaald. Om stedenbouwkundig aansluiting te vinden bij het principe van één hoofdvolume is er voor gekozen om een zes rijwoningen in de vorm van een langgevelboerderij te realiseren. De overige vier rijwoningen sluiten qua vormgeving aan bij de van oudsher bijbehorende schuur. Deze is dan ook qua formaat ondergeschikt. Dit bestemmingsplan heeft inderdaad een andere invulling dan met het vigerend bestemmingsplan mogelijk is. Binnen de gestelde kaders bestaat er echter de beleidsvrijheid om de bestemming te wijzigen. Wanneer dit volgens reclamant leidt tot planschade, dan staat het vrij om een verzoek tegemoetkoming planschade in te dienen.
2. De Lubberstraat heeft een landelijke uitstraling en zichten moeten worden opgehouden. Dat is met dit ontwerp niet het geval.	In de gebiedsvisie is hier al rekening mee gehouden en dit is vertaald in het ontwerpbestemmingsplan. Het plangebied is namelijk op enige afstand van de Meester de

	Weertstraat gesitueerd. De open ruimte kan worden ingevuld als dierenweide, boomweide of vergelijkbaar, waardoor een zichtlijn behouden blijft. Daarnaast is er juist door de inrit een zichtlijn behouden tussen huisnummer 5 en het achterliggende gebied. Uit stedenbouwkundig oogpunt is dit ontwerp dan ook akkoord bevonden.
3. De ontsluiting van het perceel komt met dit ontwerp precies tegenover de woning van Lubberstraat 5 te liggen. Dit levert lichtvervuiling (koplampen) en extra geluidsoverlast (optrekken en remmen) op.	Op verzoek van appellant is er met een landmeter d.m.v. paaltjes aangegeven waar de uitrit komt. Dat was voorheen niet recht tegenover de woning, maar daarnaast. Echter is er recent aangebouwd aan die zijde van woning. Er is door de projectleider aan de appellant aangeboden om mee te denken in een oplossing om lichtoverlast te minimaliseren maar daar was geen behoefte aan. Tijdens de omgevingsdialoog is ook door de gemeente aangegeven dat bewoners betrokken zullen worden bij de inrichting van de Lubberstraat om eventuele extra overlast te beperken. Het ontwerp omdraaien, dus de twee-onder-een-kap woningen aan de Lubberstraat lost niet alles op. Er zijn dan meer uitritten aan de Lubberstraat nodig, want ook de rijwoningen moeten nog steeds ontsloten worden. De kans dat een uitrit tegenover de woning van appellant komt te liggen is dan zeker aanwezig.
4. Appellant geeft aan dat het een andere indeling van het ontwerp de voorkeur heeft. Voorgesteld wordt om juist de twee-onder-een-kapwoningen aan de Lubberstraat te realiseren. Dit zou overlast tegenaan en vormt een mooiere afronding van het dorp.	In de gebiedsvisie is er juist aandacht besteed aan de afronding van de dorpsrand. Met deze uitgangspunten is rekening gehouden in het huidige ontwerp. Vandaar dat er bewust gekozen is om de rijwoningen aan de Lubberstraat te situeren in de vorm van een langgevelboerderij met bijbehorende schuur. Dit sluit beter aan bij het karakter van de Lubberstraat dan een aantal twee-onder-een-kap woningen op korte afstand van elkaar (niet zijnde een erf constructie). Ook qua hoogte van de woningen sluit het voorliggend ontwerp beter aan bij de omgeving. De rijwoningen hebben namelijk een hoogte van max 7m. Dit is vergelijkbaar met de al bestaande lintbebouwing. Terwijl de twee-onder-een-kap woningen een hoogte mogen hebben van

	max 10m. Dit sluit dan juist weer aan bij de naastgelegen woningen aan de Meester de Weertstraat en Meester Bakxstraat.
5. Appellant merkt op dat er een verschil zit tussen de toegestane snelheid (30km/u) op de Lubberstraat ter hoogte van het plangebied en de snelheid die is opgenomen in het bestemmingsplan (60km/u). Er is nu geen bezwaar meer om de 2-onder-eenkappers te plaatsen aan de Lubberstraat i.p.v. de nu geplande rijtjes (huurwoningen).	In de oorspronkelijke situatie was de Lubberstraat overal 60km/u. Bij het opstellen van de gebiedsvisie is er vanuit gegaan dat de bebouwde kom grens verplaatst zou worden tot net na de Meester de Weertstraat. Daar is in het voorliggend plan dan ook rekening mee gehouden. Vooruitlopend op de transitie van de Lubberstraat zijn in de loop van 2022 de komgrens borden al verplaatst. Op dat moment is ook gebleken dat het beter is deze te plaatsen t.h.v. huisnummer 6. De formele besluiten worden daartoe nog genomen. Echter geeft dit geen doorslag om de woningtypen om te draaien in het plan. Hieraan ligt een stedenbouwkundige afweging ten grondslag. Zie hiervoor ook de beantwoording bij punt 4.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen.

Zienswijze 2 (23.0001138)

Ingekomen: 17 mei 2023

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Het ingediende plan is in strijd met de in 2019 vastgestelde gebiedsvisie 'Lubberstraat te Spoordonk'. Volgens een tweetal modellen in de visie mogen er respectievelijk 5 of 9 woningen worden gebouwd, waarbij er slechts één hoofdvolume aan de Lubberstraat geprojecteerd is.	Zie reactie zienswijze 1 punt 1.
2. De Lubberstraat heeft een landelijke uitstraling en zichten moeten worden opgehouden. Dat is met dit ontwerp niet het geval. Sociale huurwoningen aan de rand van het dorp is	In de gebiedsvisie is hier al rekening mee gehouden en dit is vertaald in het ontwerpbestemmingsplan. Het plangebied is namelijk op enige afstand van de Meester de

volgens stedenbouwkundige maatstaven niet juist.	Weertstraat gesitueerd. De open ruimte kan worden ingevuld als dierenweide, boomweide of vergelijkbaar, waardoor een zichtlijn behouden blijft. Daarnaast is er juist door de inrit een zichtlijn behouden tussen huisnummer 5 en het achterliggende gebied. Er is in dit plan goed nagedacht over de vormgeving van de rijwoningen. Aan de uitstraling, welke juist zeer passend is in de omgeving, is niet te zien of het hier gaat om koop- of huurwoningen. Uit stedenbouwkundig oogpunt is dit ontwerp dan ook akkoord bevonden.
3. Volgens de gemeentelijke woonvisie is er een grote behoefte aan woningen voor senioren en starters en uit het onderzoek 'Inwonerspanel 2020' blijkt voor 78% van de jongeren tussen 18-35 jaar (starters) de woonbehoefte een koopwoning te zijn en dus niet een sociale huurwoning. Tevens is het onduidelijk waarom er in dit plan 10 sociale huurwoningen (50%) voorzien zijn, terwijl er in andere plannen geen huurwoningen worden gerealiseerd of juist volledig bestaat uit huurappartementen.	Het klopt dat er behoefte is aan koopwoningen, maar óók aan sociale huurwoningen. Er is namelijk ook een tekort aan deze woningen. De gemeente is verplicht om ook huurwoningen te bouwen en met projectontwikkelaars worden afspraken gemaakt om aan deze doelgroep tegemoet te komen. Het is daarom juist fijn dat er huurwoningen in dit plan terecht zijn gekomen. Dit geldt ook voor andere projecten zoals 'Veld 7' in Oirschot welke bestaat uit 50% sociaal huur.
4. De gehouden omgevingsdialoog betrof alleen een presentatie. Van een dialoog was geen sprake. Het ontwerp stond namelijk al vast. Voorheen waren er echter meerdere modellen bespreekbaar, welke nu niet aan bod zijn gekomen. Met opmerkingen, vragen en adviezen is volgens appellant niets gedaan.	Een aantal uitgangspunten (gebiedsvisie) waren van te voren al bij de verschillende partijen bekend. Op basis daarvan heeft de architect meerdere opties overwogen om tot het ontwerp te komen die voldoet aan de gebiedsvisie. Met dit ontwerp is de omgevingsdialoog aangegaan welke zorgvuldig is doorlopen. Eerst schriftelijk wegens corona en daarna een fysieke bijeenkomst. De projectontwikkelaar heeft ook met een aantal omwonenden individuele gesprekken en is er een gesprek geweest met de Wethouder Van de Ven. De input uit de omgevingsdialoog is, binnen de mogelijkheden, wel degelijk verwerkt in het ontwerp. Om bezwaren weg te nemen is daarnaast betrokkenheid beloofd.
5. Appellant uit zijn zorgen als het gaat om verkeer en parkeren. Het aantal verkeersbewegingen neemt volgens onderzoek toe in de Lubberstraat	De Spoordonkseweg heeft, gekeken naar onderzoeken van de afgelopen jaren, een verkeersintensiteit van gemiddeld 4000 (en

tot zelfs het dubbele van de verkeersbewegingen in de Spoordonkseweg (hoofdstraat). Daarnaast voorziet het plan in 2,4 parkeerplaatsen per woningen. Onduidelijk is waar de bezoekers moeten parkeren, want gezien de verkeersintensiteit kan dit niet aan de Lubberstraat.	maximaal 5000) motorvoertuigen. Bij de Lubberstraat ligt dit aantal op 1300 en daar komen vanwege het nieuwe plan circa 160 verkeersbewegingen bij. Dit is aanzienlijk minder dan op de Spoordonkseweg. De Lubberstraat is tevens een verbindingsweg naar het buitengebied waardoor daar ook veel landbouwvoertuigen rijden. Een iets hogere verkeersintensiteit is dan ook inherent aan dat gebied. Voor wat betreft het beleid rondom parkeren hanteert de gemeente met 2,4 parkeerplaatsen per woning al een hoge parkeerbalans. In deze berekening zijn bezoekers al meegenomen. Parkeren aan de Lubberstraat is hierbij niet nodig, omdat alle parkeerplaatsen zijn voorzien binnen het plangebied.
6. De ontsluiting van het perceel is gesitueerd recht tegenover de woning van Lubberstraat 5. Dit gaat veel overlast veroorzaken.	Zie reactie zienswijze 1 punt 3.
7. Appellant geeft aan dat het een andere indeling van het ontwerp de voorkeur heeft. Voorgesteld wordt om juist de twee-onder-een-kapwoningen aan de Lubberstraat te realiseren. Dit zou overlast tegenaan en vormt een mooiere afronding van het dorp.	Zie reactie zienswijze 1 punt 4.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen.