

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan “Heiligeboom, Moergestel”



*De raad van de gemeente Oisterwijk vastgesteld d.d. 30 januari 2025
Dossiernummer 1028450*

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "Heiligeboom, Moergestel" heeft van 22 december 2023 tot en met 15 februari 2024 ter inzage gelegen. Het plan maakt de bouw mogelijk van maximaal 220 woningen in negen woonvelden met bijbehorende openbare voorzieningen zoals wegen, groen en water op de percelen gelegen tussen de bestaande woonwijk Oostelvoortjes en de Heiligenboom in Moergestel. Er zijn binnen de genoemde termijn negen zienswijzen binnengekomen, waarvan één pro forma. De pro forma zienswijze is binnen een termijn van twee weken aangevuld met inhoudelijke gronden. Alle zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk.

In deze nota worden de zienswijzen samengevat en beantwoord. De samenvattingen van de zienswijzen hebben slechts tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Opgemerkt wordt dat die onderdelen van de reacties die niet expliciet worden genoemd of voor zover niet expliciet op alle aangevoerde punten in de reacties zijn ingegaan, dit niet betekent dat deze onderdelen c.q. punten niet bij de beoordeling door de gemeente zijn meegenomen. Bij de beoordeling van de zienswijzen is de volledige brief/mail/reactie met eventuele bijlagen, zoals deze bij de gemeente is ingediend, betrokken.

Zienswijzen en reacties

Zienswijze 1

1. Reclamant stelt dat de onderbouwing van de verkeersafwikkeling ontoereikend is. Er wordt gesproken over verkeersknelpunten in het centrum. Een oostelijke randweg wordt als mogelijke oplossing benoemd. Het traject van een oostelijke randweg is volgens reclamant niet realistisch omdat het door Natura 2000-gebied loopt. In de praktijk zal er aanzienlijk meer verkeer op het bestaande wegennet worden afgewikkeld.

Reactie

Door Antea is een verkeersanalyse opgesteld. De geactualiseerde versie (november 2024) is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De rapportage gaat in op de aspecten parkeren en de verkeerssituatie. Uit de analyse blijkt dat er binnen het plangebied voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden voor bewoners en bezoekers; er wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen. Het toevoegen van 220 woningen leidt tot meer verkeersbewegingen in en rond het plangebied. Binnen het plangebied wordt een nieuwe weg aangelegd, die via twee punten aansluit op de Heiligenboom. De ontsluiting van de woonwijk op de Heiligenboom kan ruimtelijk worden ingepast. Op de Heiligenboom zelf en op de Oirschotseweg leidt de verkeerstoename niet tot knelpunten.

Uit een aantal lopende verkeersonderzoeken blijkt dat een aantal wegen in Moergestel (Raadhuisstraat, Kerkstraat, Schoolstraat) in de bestaande situatie gevoelig is voor congestie. Een deel van het verkeer rijdt door de kern van Moergestel en maakt daarmee gebruik van deze wegen. Op dit moment wordt onderzocht welke maatregelen op korte en op de (middel)lange termijn genomen kunnen worden om de verkeersdruk in de kern Moergestel te verlichten. Dat er woningbouw wordt gerealiseerd in de kern Moergestel maakt het belang van de aanpak van de verkeersknelpunten alleen maar groter. Om de verkeersoverlast in Moergestel te verlichten zetten wij in op een pakket maatregelen. Een aantal van deze maatregelen is al uitgevoerd (wegversmallingen in de Schoolstraat, aanpassing kruispunt Akkerweg-Industrieweg).

Voor de langere termijn zetten wij in op een robuuste oplossing waarmee de verkeersdruk in Moergestel verlicht kan worden. In dat verband heeft Sweco in opdracht van de gemeente onderzocht wat de effecten zijn van het aanleggen van een randweg op de verkeersdruk in de kern Moergestel. Hierbij zijn verschillende varianten doorgerekend (een randweg aan de noordoost-, zuidoost- of beide kanten). Uit het onderzoek blijkt dat de intensiteiten in het centrum van Moergestel fors afnemen wanneer er een zuidoostelijke randweg wordt aangelegd. Dit heeft positieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De eventuele aanleg van een randweg heeft uiteraard ook een ruimtelijke impact op de omgeving. Onderzocht moet worden of een randweg ook financieel, planologisch en juridisch haalbaar is. In dat kader zal inderdaad onderbouwd moeten worden dat de aanleg en gebruik van een randweg geen schadelijke negatieve gevolgen heeft voor het Natura 2000-gebied. In 2025 zal nader onderzoek plaatsvinden naar de randweg. De raad heeft hiervoor budget gereserveerd. Wij benadrukken dat het voorliggende bestemmingsplan enkel betrekking

heeft op de nieuwe woonwijk. Als wordt besloten om een randweg aan te leggen zal daarvoor een aparte ruimtelijke procedure worden doorlopen

2. Reclamant stelt voor om de Heiligenboom aan te passen tot 30 km/u-weg zodat de snelheid wordt verlaagd. Dit heeft positieve effecten voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Reactie

Door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk zal ook het karakter van de Heiligenboom wijzigen. In de huidige situatie is het een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, met de daarbij behorende kenmerken. De maximumsnelheid bedraagt nu 60 km/u. De weg zal worden aangepast, waarbij we op basis van de huidige inzichten uitgaan van een 50 km/u-weg, zodat de nieuwe woonwijk goed ontsloten wordt. De weg behoudt daarmee ook de bestaande functie als doorstroomweg. Maatregelen die betrekking hebben op verkeersveiligheid zijn overigens uitvoeringsaspecten die niet worden geregeld in een bestemmingsplan. Dit soort zaken komt later bij de verdere uitwerking van de plannen aan de orde. Het bestemmingsplan biedt overigens voldoende ruimte en mogelijkheden om verkeersveilige oplossingen te kunnen realiseren.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze (en andere zienswijzen) is de Memo verkeersanalyse (bijlage 4 bij het bestemmingsplan) geactualiseerd en aangevuld. Ook paragraaf 4.3 van de bestemmingsplantoelichting is gewijzigd.

Zienswijze 2

Er is volgens reclamant onvoldoende afstand wordt aangehouden tussen zijn bedrijf en de nieuwe gevoelige functies. De functies worden op te korte afstand van elkaar uitgevoerd, waarbij sprake is van onzorgvuldig onderzoek.

1. De afstand voor geur is in de bebouwde kom 100 meter, gerekend vanaf de grens van het bouwvlak. Hier wordt niet aan voldaan. Volgens reclamant is er nog ontwikkelruimte en is de maximale planologisch invulling nog niet ingevuld. Binnen het bouwvlak kan het bedrijf nog uitbreiden. De gemeente kan die uitbreiding niet weigeren. Het bestemmingsplan vormt daarom wel een belemmering voor bedrijfsontwikkelingen.

Reactie

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de geurhinder afkomstig van de veehouderijen in de nabijheid van het plangebied. Een deel van het plangebied ligt binnen de contour van 100 meter rondom het bouwvlak van het bedrijf van reclamant. Wanneer woningen worden gerealiseerd binnen deze contour dan vormt dit in beginsel een belemmering voor het bedrijf. De bestaande vergunde (of gemelde) situatie wordt gerespecteerd, zodat de bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet. Eventuele uitbreidingen van het bedrijf zijn slechts mogelijk en vergunbaar wanneer deze niet leiden tot extra geuruitstoot. Wij zijn ons ervan bewust dat dit gevolgen heeft voor het bedrijf. Wij hechten echter groot belang aan het toevoegen van nieuwe woningen in Moergestel. Wij kennen in dit geval een groter belang toe aan het ontwikkelen van de woningen, waarmee

wordt voorzien in een grote behoefte, dan aan het in stand houden van de uitbreidingsmogelijkheden van de paardenhouderij van reclamant.

2. De component geluid is onvoldoende onderzocht en planologisch geborgd. Het is niet duidelijk waar de zone op gebaseerd is en of uitgegaan is van een worst-case situatie, gerekend vanaf de grens van het bouwvlak. Gevolgen voor belemmering van bedrijfsontwikkelingen en het woon- en leefklimaat van de nieuwe woningen zijn niet duidelijk.

Reactie

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar geluid afkomstig van de veehouderijen in de nabijheid van het plangebied. Een deel van het plangebied ligt binnen de contour van 30 meter rondom het bouwvlak van het bedrijf van reclamant (zie bijlage 12 gevoegd bij het bestemmingsplan). Wanneer woningen worden gerealiseerd binnen deze contour dan vormt dit in beginsel een belemmering voor het bedrijf. De bestaande vergunde (of gemelde) situatie wordt gerespecteerd, zodat de bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet. Eventuele uitbreidingen van het bedrijf zijn slechts mogelijk en vergunbaar wanneer deze niet leiden tot extra geluid.. Wij zijn ons ervan bewust dat dit gevolgen heeft voor het bedrijf. Wij hechten echter groot belang aan het toevoegen van nieuwe woningen in Moergestel. Wij kennen in dit geval een groter belang toe aan het ontwikkelen van de woningen, waarmee wordt voorzien in een grote behoefte, dan aan het in stand houden van de uitbreidingsmogelijkheden van de paardenhouderij van reclamant.

3. Uit de definities in de planregels blijkt niet wat wel of niet een geluidgevoelig object is. Reclamant wil helemaal niet benadeeld worden in zijn bedrijfsvoering in plaats van alleen niet onevenredig. Bovendien is "onevenredig" niet gedefinieerd. Artikel 9 is daarmee rechtsonzeker.

Reactie

Wat wordt verstaan onder een geluidgevoelig gebouw is volgt uit de wettelijke definitie. Deze is opgenomen in artikel 3.21 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Zoals al in de voorgaande reacties op deze zienswijze verwoord, wordt de bestaande vergunde (of gemelde) situatie gerespecteerd, zodat de bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet. Eventuele uitbreidingen van het bedrijf zijn slechts mogelijk en vergunbaar wanneer deze niet leiden tot extra geuruitstoot en geluid.

Het begrip "onevenredig" is inderdaad niet gedefinieerd, omdat niet op voorhand vaststaat in welke gevallen sprake is van een onevenredige benadeling van de bedrijfsvoering van en inrichting. Dit is aan het bevoegd gezag en zal per geval beoordeeld en gemotiveerd moeten worden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

Zienswijze 3 (diverse omwonenden)

Reclamanten voorzien knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Volgens het verkeersonderzoek moet de capaciteit devan de centrumroute worden vergroot of een alternatieve route worden onderzocht. De verkeersafwikkeling dient volgens reclamanten te worden gewaarborgd voordat de woningen worden gerealiseerd. De verkeersafwikkeling is volgens reclamanten complex:

1. De referentiesituatie van verkeersbewegingen op de Heiligenboom is onjuist. De weg wordt al veel gebruikt.
2. Het grootste deel van het bestemmingsverkeer van de nieuwbouw zal via het Stokske en de Waterhoefstraat gaan. Redenen hiervoor zijn de capaciteitsoverschrijdingen op de route door het centrum en het autoluw maken van het centrum. De route via Stokske en Waterhoefstraat naar de Akkerweg is niet onderzocht op capaciteit. Deze route wordt nu al intensief gebruikt en is niet geschikt voor veel verkeer. Men kan er niet passeren.
3. Als mogelijke oplossing wordt een oostelijke randweg genoemd in het bestemmingsplan. Deze ligt in Natura 2000-gebied. De route is in de Visie op recreatie en toerisme ook genoemd als routestructuur. Dit gaat niet samen volgens reclamant. Verschillende ontwikkelingen (woningbouw Moergestel-Noord, herinrichting sportpark, autoluw centrum en vrachtwagenverbod Heikant) zorgen voor veel verkeer over een mogelijke oostelijke randweg. Dit leidt tot stikstofuitstoot en significante gevolgen voor het Natura 2000-gebied.

Reactie

1. *Voor de Heiligenboom is inderdaad uitgegaan van een onjuiste referentiesituatie. Uit de meest recente verkeersgegevens blijkt dat per werkdag gemiddeld 800 motorvoertuigen over de Heiligenboom rijden.*
2. *Door Sweco is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van een randweg op de verkeersdrukke in de kern Moergestel (Verkeerskundig onderzoek randweg Moergestel, d.d. 26 juni 2024). Hierbij is ook rekening gehouden met het project Heiligeboom. Het verkeer vanuit de toekomstige woningen wordt afgewikkeld naar het noorden en zuiden via de Heiligenboom. Het merendeel van het verkeer verspreidt zich daarna over de Oirschotseweg. In het verkeerskundig onderzoek van Sweco is met een selected-link-analyse de verdeling van het verkeer inzichtelijk gemaakt. De helft rijdt richting Moergestel. Ongeveer een derde van de voertuigen rijdt richting Oirschot over de Oirschotseweg en circa 15% rijdt richting Oisterwijk via de Zandstraat.*
3. *Er wordt al langer gesproken over een randweg bij Moergestel. In opdracht van de gemeente heeft Sweco onderzocht wat de effecten zijn van het aanleggen van een randweg op de verkeersdrukke in de kern Moergestel. Hierbij zijn verschillende varianten doorgerekend (een randweg aan de noordoost-, zuidoost- of beide kanten). Uit het onderzoek blijkt dat de intensiteiten in het centrum van Moergestel fors afnemen wanneer er een zuidoostelijke randweg wordt aangelegd. Dit heeft positieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Wij benadrukken dat dit onderzoek vooral een cijfermatig karakter heeft. De aanleg van een randweg heeft een behoorlijke ruimtelijke impact op de omgeving. Onderzocht moet worden of een randweg ook financieel, planologisch en juridisch haalbaar is. In dat kader zal inderdaad onderbouwd moeten worden dat de aanleg en gebruik van een randweg niet leidt tot een toename van stikstofdepositie. Mocht worden besloten tot de aanleg van een randweg, dan zal*

daarvoor een eigen ruimtelijke procedure worden doorlopen. De aanleg van een randweg is in deze bestemmingsplanprocedure geen onderwerp van discussie.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze (en andere zienswijzen) is de Memo verkeersanalyse (bijlage 4 bij het bestemmingsplan) geactualiseerd en aangevuld. Ook paragraaf 4.3 van de bestemmingsplantoelichting is gewijzigd.

Zienswijze 4

De zienswijze is identiek aan die van reclamant 3.

Reactie

Voor de reactie wordt verwezen naar de reactie bij reclamant 3.

Zienswijze 5

1. Reclamanten hebben een verzoek ingediend bij de provincie Noord-Brabant om de Natuurbeschermingswetvergunning van 28 december 2020 in te trekken. Aan de vergunning is het voorschrift verbonden dat de beoogde ontwikkeling binnen drie jaar gerealiseerd moet worden. Deze termijn is inmiddels verstreken. De betreffende vergunning gaat uit van 177 woningen en is verleend met toepassing van externe saldering. De vergunning gaat uit van een totale verkeersafwikkeling door het dorp. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in meer woningen (43 extra). Ook de verkeersafwikkeling is anders dan vergund, omdat uitgegaan wordt van een verkeersverspreiding naar het noorden en het zuiden via de Heiligeboom en niet alleen via het centrum. Reclamanten wonen in de nabijheid van het Natura2000-gebied "Kampina & Oisterwijkse Vennen". Door de ontwikkeling van het plan en de effecten die dit heeft zullen de natuurwaarden verder verslechteren.

Reactie

Wij hebben kennis genomen van het verzoek en het ontwerpbesluit van de provincie op het verzoek om de vergunning in te trekken. De provincie is het bevoegd gezag over dit verzoek. Deze procedure staat los van deze bestemmingsplanprocedure. Overigens is de provincie voornemens om het verzoek tot intrekking af te wijzen.

Omdat het voorliggende bestemmingsplan voorziet in 220 woningen -en daarmee meer woningen mogelijk maakt dan het plan waarvoor in 2020 een vergunning is verleend o.g.v. de Wet Natuurbescherming- is hiervoor opnieuw een natuurtoets uitgevoerd. Omdat vanaf 1 oktober 2024 de laatste versie van de AERIUS calculator beschikbaar is gekomen, is het stikstofonderzoek geactualiseerd. Ook uit de geactualiseerde berekeningen blijkt dat het project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op het nabijgelegen Natura2000-gebied. Het geactualiseerde onderzoek is als bijlage 10 bij de bestemmingsplantoelichting gevoegd.

2. Reclamanten wijzen erop dat twee documenten die bij het ontwerpbestemmingsplan digitaal beschikbaar zijn gesteld ontbreken. Het betreft twee AERIUS calculaties.

Reactie

De gevraagde berekeningen zijn per mail opgevraagd. Dezelfde dag zijn deze per mail naar reclamanten verzonden. Reclamanten hebben dus kennis kunnen nemen van deze documenten. Omdat vanaf 1 oktober 2024 de laatste versie van de AERIUS calculator beschikbaar is gekomen, is het stikstofonderzoek geactualiseerd. Ook uit de geactualiseerde berekeningen blijkt dat het project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op het nabijgelegen Natura2000-gebied. Het geactualiseerde onderzoek is als bijlage 10 bij de bestemmingsplantoelichting gevoegd.

3. Reclamanten voorzien knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid en wijzen op de verkeersanalyse die is uitgevoerd. Voor de verkeersafwikkeling moet volgens het verkeersonderzoek de capaciteit van de centrumroute worden vergroot of alternatieve routes worden onderzocht. De verkeersafwikkeling dient te worden gewaarborgd voordat de woningen worden gerealiseerd. De verkeersafwikkeling is complex volgens reclamant:
 - De referentiesituatie van verkeersbewegingen op de Heiligenboom is onjuist. De weg wordt al veel gebruikt.
 - In de praktijk zal het grootste deel van het bestemmingsverkeer van de nieuwbouw via het Stokske en de Waterhoefstraat gaan. Redenen hiervoor zijn de capaciteitsoverschrijdingen op de route door het centrum en het autoluw maken van het centrum. De route via Stokske en Waterhoefstraat naar de Akkerweg is niet onderzocht op capaciteit. Deze route wordt nu al intensief gebruikt en is niet geschikt voor veel verkeer. Men kan er niet passeren.
 - Als mogelijke oplossing wordt een oostelijke randweg genoemd in het bestemmingsplan. Deze ligt in Natura 2000-gebied. De route is in de Visie op recreatie en toerisme ook genoemd als routestructuur. Dit gaat volgens reclamanten niet samen. Verschillende ontwikkelingen (woningbouw Moergestel-Noord, herinrichting sportpark, autoluw centrum en vrachtwagenverbod Heikant) zorgen voor veel verkeer over een mogelijke oostelijke randweg. Dit leidt tot stikstofuitstoot en significante gevolgen voor het Natura 2000-gebied.

Vanwege onjuiste uitgangspunten en ondeugdelijk onderzoek is sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast is sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Reactie

Voor de reactie wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 3.

4. Reclamanten stellen de berekening van de stikstofdepositie ter discussie. Samengevat stellen zij dat:
 - a) Externe saldering voor stikstof niet meer is toegestaan. Dit betekent dat aangetoond moet zijn dat er binnen het plangebied al stikstofdepositie is in de huidige situatie

(intern salderen). Verzocht wordt om hierin duidelijkheid te geven met bewijsmateriaal. Hierbij moet ook duidelijkheid worden verschaft over de herkomst van de mest.

- b) In de aanlegfase is niet uitgegaan van een worst case scenario. Bij de berekeningen moet worden uitgegaan van de bronnen (hijskranen, vrachtwagens, etc.) die het meeste uitstoten. Onduidelijk is welke bronnen zijn toegepast bij de Aeriusberekening.
- c) Bij de berekening voor de gebruiksfase moeten voor de verschillende typen woningen (tweekappers, vrijstaand, etc.) de verkeersbewegingen per dag moeten meegenomen. Hierbij moet worden gerekend met de maximale waarde per woningsoort. Uitgegaan is van $1503,7 \times 365$ dagen (=548851). Volgens reclamanten moet worden uitgegaan van $1504 \times 1,11 \times 365$ dagen (=609185). En als wordt uitgegaan van maximale waarden per woningsoort is dat aantal nog hoger.
- d) De verkeersspreiding (10% Heiligenboom noord en 90% Heiligenboom zuid) en de verdeling in licht en zwaar verkeer is onjuist en/of niet onderbouwd. Niet onderbouwd is dat het grootste deel van het verkeer afvloeit via het dorp. Volgens de toekomstvisie moet het centrum autoluw worden; hierdoor zou bijna al het verkeer via het Stokse en de Waterhoefstraat gaan. Dit zou weer ten koste gaan van de landschappelijke kwaliteiten van het gebied.
- e) Het Stokske en de Waterhoefstraat worden ten onrechte niet meegenomen in de stikstofberekeningen en het akoestisch onderzoek.
- f) De lijnbronnen als gevolg van verkeersbewegingen zijn onjuist ingevoerd. Reclamanten wijzen in dit kader op de "Instructie gegevensinvoer voor Aerius Calculator 2023" van Bij12. Reclamanten willen ook zien hoe de lijnbronnen bepaald zijn.

Reactie

- a) *Voor de vraag of een ontwikkeling significante gevolgen kan hebben, mag onder voorwaarden een vergelijking worden gemaakt tussen de gevolgen van de beoogde situatie en de situatie voorafgaand aan de beoogde situatie (=intern salderen). De situatie voorafgaand aan de beoogde situatie wordt de referentiesituatie genoemd. Voor een plan geldt dat de referentiesituatie de feitelijke huidige planologisch legale situatie voorafgaand aan het planbesluit is. In bijlage 10 is het geactualiseerde stikstofonderzoek opgenomen. Paragraaf 3.3. gaat in op de referentiesituatie. In de bestaande situatie zin in het plangebied agrarische gronden gelegen, waarvan een deel wordt bemest. Door de uitvoering van het bestemmingsplan worden de agrarische gronden niet langer als zodanig gebruikt, waardoor een hoeveelheid stikstofdepositie vervalt.*
- b) *Een plan maakt een bepaalde functie mogelijk (in dit geval woningbouw) en schrijft in de regel niet specifiek voor hoe deze functie gerealiseerd moet worden en welke materialen daarvoor gebruikt moeten worden. Vandaar dat de bijdrage aan de stikstofdepositie van de realisatiefase van het plan wordt berekend aan de hand van kengetallen. In paragraaf 3.4 van het stikstofonderzoek wordt dit nader toegelicht. Anders dan reclamanten stellen hoeft niet uitgegaan te worden van een worst case scenario, maar van een representatieve situatie. Het is gebruikelijk om hierbij gebruik te maken van kengetallen.*

- c) *Voor de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de modelanalyse in het 'Verkeerskundig onderzoek Randweg Moergestel' d.d. 26 juni 2024 uitgevoerd door Sweco. Het totaal aantal motorvoertuigbewegingen per jaar in het plangebied bedraagt ca. 584.000.*
 - d) *Paragraaf 3.2.2 van het stikstofonderzoek gaat in op de verkeersverspreiding. In het onder c genoemde onderzoek van Sweco is de verdeling van het verkeer inzichtelijk gemaakt.*
 - e) *Voor het akoestisch onderzoek geldt dat alleen de geluidsbelasting wordt onderzocht van de gezoneerde wegen die van invloed zijn op de nieuwe gevoelige functies (=de nieuwe woningen in het project Heiligeboom). De breedte van de geluidszones langs wegen is geregeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh). Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke geluidzone van de Oirschotseweg en de Heiligenboom. Overige wegen liggen op grotere afstand van het plangebied en worden niet onderzocht. Voor het stikstofonderzoek geldt dat het verkeer is gemodelleerd tot het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. De genoemde Waterhoefstraat en het Stokske zijn daardoor ook hierin niet meegenomen.*
 - f) *Het stikstofonderzoek is geactualiseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de laatste versie van de AERIUS calculator (versie 2024). Uit de berekeningen die onderdeel zijn van het stikstofrapport blijkt welke lijnbronnen zijn gebruikt (tabel 3.2 verkeersspreiding).*
5. De geluidsnorm bij het Stokske 7 en 7a wordt al overschreden. Het geluid van verkeer op de woning van reclamant is niet in beeld gebracht. Dit moet onderzocht worden met de juiste aannames van de bestaande en de extra verkeersbewegingen in noordelijke richting. De aannames in het ontwerpbestemmingsplan zijn onjuist. Reclamanten vragen zich ook af of het Stokske wel geschikt is om het bestaande en het extra verkeer te verwerken.

Reactie

In 2021 is voor het plan Stokske 7 een wijzigingsplan vastgesteld. In het kader van die procedure is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer ten gevolge van het Stokske 50 dB bedraagt. Dit is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de ontheffingswaarde. Destijds is daarom ontheffing verleend. Uit de verkeersanalyse blijkt dat slechts een beperkt deel van het bestemmingsverkeer rijdt via het Stokske. Het bouwplan leidt tot ca. 1.600 extra verkeersbewegingen per etmaal. Hiervan rijdt ongeveer de helft naar Moergestel en ca. 250 richting Oisterwijk. Ter plaatse van de woning van reclamant zullen als gevolg van het bouwplan dus meer verkeersbewegingen plaatsvinden. De toename wordt opgenomen in het heersende verkeersbeeld en is niet zodanig dat een akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

6. Voor de paardenhouderij aan de Heiligenboom 1a geldt volgens reclamant een richtafstand van 100 meter en niet van 50 meter. Er moet sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat enerzijds. Anderzijds mag het bedrijf niet in zijn ontwikkelingen worden geschaad.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van reclamant 2.

7. *Gevraagd wordt om een onderbouwing waarom een steenuil op 100 meter van het plangebied moet wijken. Daarnaast wordt gevraagd om duidelijkheid over de ontheffingen en compensatieopgaven in het kader van de Wet natuurbescherming.*

Reactie

In het plangebied is door Antea Group in juni 2023 een natuurtoets Wet natuurbescherming uitgevoerd. De onderzoeksrapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Uit de natuurtoets is naar voren gekomen dat in (de directe omgeving van) het plangebied biotopen aanwezig zijn die geschikt zijn als leefgebied voor vogels met jaarrond beschermd nest (boomvalk, huismus, ransuil, sperwer en steenuil), vleermuizen en marterachtigen (bunzing, hermelijn, wezel, steenmarter). Deze soorten zijn beschermd in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb). In het kader van het bestemmingsplan is nader onderzoek uitgevoerd. Er zijn twee territoria van de steenuil aanwezig nabij het plangebied. De nestplaatsen worden niet direct aangetast door het plan. Doordat de nestlocaties buiten het plangebied liggen, worden deze niet verwijderd. Er dient echter ook rekening gehouden te worden met indirecte effecten op nestplaatsen. Zo hebben steenuilen territoria rond hun nest waar zij hun voedsel verzamelen. Het noordelijk territorium ligt op voldoende afstand van het plangebied om effecten van het voornemen op foerageergebied uit te sluiten. Bij het nest ten oosten van het territorium is echter wel sprake van effecten op essentieel foerageergebied. Doordat het foerageergebied wordt aangetast, is een ontheffing voor de steenuil noodzakelijk. Daarnaast dient het leefgebied wat verdwijnt gecompenseerd te worden en dient bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden te worden met de steenuil door gefaseerd te werken en/of te werken buiten de kwetsbare periodes. Als essentieel leefgebied zijn functie niet meer kan vervullen, is het noodzakelijk voorafgaand aan de start van de werkzaamheden maatregelen te nemen om het aanbod en het functioneren van vervangend foerageergebied te garanderen. Dit kan door het nemen van beheermaatregelen of inrichtingsmaatregelen. Het nieuwe leefgebied moet voldoende van omvang en kwaliteit zijn om het territorium en de populatie in stand te houden.

8. *Reclamanten vrezen dat er door de vele bouwplannen in Moergestel problemen ontstaan voor mens en natuur. Men is niet tegen een beperkt aantal woningen voor bewoners uit Moergestel. Gevraagd wordt om inzicht in de woningvraag.*

Reactie

In paragraaf 3.1.3. van de bestemmingsplantoelichting wordt ingegaan kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte. Uit de "laddertoets", zoals verplicht o.g.v. artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening volgt dat de woningvraag in Oisterwijk gedifferentieerd is. Er is behoefte aan woningen en de beschikbaarheid van woningen in de bestaande voorraad is zeer gering. Zowel de lokale als regionale doelgroep waardeert het dorpse karakter van Oisterwijk met relatief veel groen. Het plangebied is een 'lege plek' aan de rand van de kern Moergestel waarin een nieuw woonmilieu kan worden gerealiseerd.

De gemeente realiseert zich dat er stappen moeten worden gemaakt om te zorgen dat er meer woningen beschikbaar komen voor verschillende doelgroepen. De Woonzorgvisie gemeente Oisterwijk 2022-2027 van april 2022 draagt daar aan bij. De gemeente Oisterwijk wil woningen toevoegen zodat jongeren en ouderen in de dorpen kunnen blijven wonen en er voldoende ruimte voor nieuwkomers is. De gemeente wil in de komende tien jaar 1.500 woningen bijbouwen. Die ambitie is gebaseerd op demografisch onderzoek, prognoses en de Woondeal die is gesloten. Er wordt gestreefd naar zo'n 150 woningen per jaar. De lokale woningbehoefte in het dorp Moergestel beslaat ongeveer 190 woningen voor de komende tien jaar

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze (en andere zienswijzen) is de Memo verkeersanalyse (bijlage 4 bij het bestemmingsplan) geactualiseerd en aangevuld. Het stikstofonderzoek (bijlage 10) is geactualiseerd, waarbij gebruik is gemaakt van de laatste versie van de AERIUS calculator. Ook paragraaf 4.3 van de bestemmingsplantoelichting is gewijzigd.

Zienswijze 6

Reclamant stelt dat de in het bestemmingsplan opgenomen bouwhoogte van 14 meter niet past bij de schaal en structuur van het dorp. Er zijn in Moergestel geen panden met een vergelijkbare hoogte.

Reactie

Wij zijn van mening dat een appartementengebouw geen afbreuk doet aan het karakter van het dorp. De bouwhoogte is van toepassing op een beperkt deel van het plangebied. Het betreft het centrale deel (De Brink) waar één blok met appartementen is voorzien. In het beeldkwaliteitsplan zijn ontwerpeisen opgenomen waaraan het gebouw moet voldoen. Hiermee wordt geborgd dat nieuwe gebouwen passen binnen een zogenaamd dorps woonmilieu. Omdat er veel vraag is naar appartementen vinden wij het belangrijk dat dit woningtype ook wordt gerealiseerd binnen de nieuwe wijk. Overigens zijn er in Moergestel al een aantal bestaande gebouwen met een vergelijkbare hoogte, zowel in de kern (Moers Midden, aan de Schoolstraat) als aan de rand (complex Stanislaus).

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7

1. Reclamanten vrezen voor blijvende overlast van de nieuwbouw. De verkeerssituatie op de Oirschotseweg, die overgaat op de Raadhuisstraat, is gevaarlijk voor voetgangers en fietsers. De verkeersdruk is hoog en er wordt te hard gereden. Ook zwaar verkeer maakt gebruik van deze wegen.

Reactie

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze 1.

2. De nieuwe woonwijk zorgt voor een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen en meer gevaar voor bewoners/weggebruikers. De capaciteitsgrens van 5.000 mvt/etmaal voor een erftoegangsweg wordt overschreden, hetgeen maatregelen noodzakelijk maakt.

Reactie

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze 1.

3. De toename leidt ook tot nog meer uitstoot van fijnstof en stikstof. Het niveau is op dit moment al erg hoog, met name veroorzaakt door het zware verkeer. Ook de geluidbelasting is hoog. Dit leidt tot gezondheidsschade.

Reactie

In het kader van het bestemmingsplan is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Ook is in de bestemmingsplantoelichting ingegaan op de relevante milieu- en haalbaarheidsaspecten. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het woningbouwplan. Hetzelfde geldt voor de aspecten stikstof en geluid.

4. Door de toename van verkeer en met name zwaar verkeer (30.000 voertuigen waarvan 10.000 zwaar, dat van en naar de bouwplaats gaat) zullen de trillingen toenemen. Dit is schadelijk voor onze woning uit 1926, die dicht bij de weg staat.

Reactie

Het is niet duidelijk waarop reclamanten deze aantallen verkeersbewegingen baseren. Voor de stikstofberekeningen is voor de realisatiefase uitgegaan van 18.700 lichte verkeersbewegingen en 7.700 zware verkeersbewegingen (zie Bijlage 10, onderzoek stikstofdepositie, paragraaf 3.4.2). Dit bezwaar heeft met name betrekking op het tijdelijke bouwverkeer en wij hebben begrip voor deze zorg. Op dit moment bevindt de planontwikkeling zich nog niet in de uitvoeringsfase. Het bestemmingsplan is geen instrument om afspraken over bouwverkeer en -werkzaamheden vast te leggen. Zoals bij alle bouwplannen van dergelijke omvang moet de ontwikkelaar in overleg met de gemeente een plan maken met betrekking tot de inrichting van de bouwplaats, bouwveiligheid en de afwikkeling van bouwverkeer. Dit komt bij de aanvraag omgevingsvergunning aan de orde.

5. De woning van reclamanten heeft nu al te lijden van het hoge waterpeil. Zij vrezen een toename van wateroverlast door de nieuwe woonwijk. Dit gaat een negatief effect hebben op de bouwkundige staat van het huis uit 1926.

Reactie

Bij de planvorming is Waterschap De Dommel als waterbeheerder betrokken. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is de verplichte Watertoets uitgevoerd. Bij de ontwikkeling moet worden voldaan aan de eisen van het waterschap en de gemeente Oisterwijk. Ter compensatie van de toename verhard oppervlakte door de aanleg van de nieuwbouw geldt een compensatieregel van 60 mm per m² van verhard oppervlak. Om te voldoen aan de beleidsregel geldt een benodigde waterberging van 2.843 m³. Binnen de stedenbouwkundige plan is er ruimte gereserveerd voor de aanleg van wadi's en het graven van nieuw oppervlaktewater. Gelet op de maatregelen die in het plangebied worden genomen zal de realisatie van de nieuwe woonwijk geen negatieve gevolgen hebben voor de waterhuishoudkundige situatie rond het perceel van reclamanten.

6. Het bestemmingsplan Heiligeboom belooft een nieuwe wijk met dorps karakter. De beoogde nieuwbouw voorziet echter in flatgebouwen van 4 verdiepingen. Deze hoogte past niet in het dorpse karakter van Moergestel.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van reclamant 6.

7. Als wordt afgeweken van de geluidsnormen in de buurt van de flatgebouwen, dan heeft dit een cumulatief effect op de geluidsbelasting van de omgeving, die voor reclamanten negatief uitpakt. Ook de privacy en vrije uitzicht worden volgens reclamanten geschonden door de hoge woongebouwen.

Reactie

Het akoestisch onderzoek maakt inzichtelijk wat de gevolgen zijn van het wegverkeer op de nieuwe woningen in het project. Voor de nieuwe woningen is ook gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting. Een wettelijke toets aan grenswaarden voor woningen die buiten het plangebied liggen -zoals de woning van reclamanten- is niet aan de orde. Wij zien overigens ook niet hoe de bouw van één appartementengebouw met een maximumhoogte van 14 meter, dat is gesitueerd op ruime afstand tot het perceel van reclamanten, negatieve gevolgen heeft voor de geluidbelasting op hun woning.

De afstand tussen de achterste perceelsgrens van het perceel van reclamanten tot de bestemming 'woongebied' bedraagt ca 70 meter (zie onderstaande afbeelding). Gelet op deze afstand zal het plan niet leiden tot een onaanvaardbare aantasting van de privacy van reclamanten.



Datzelfde geldt voor het uitzicht. Door het bouwplan verandert het uitzicht van reclamanten, maar van een onaanvaardbare aantasting is geen sprake. Bij de planvorming is nadrukkelijk gekeken naar de inpassing van de bebouwing binnen de bestaande omgeving. Er bestaat volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (ABRvS) bovendien geen recht op blijvend vrij uitzicht. Reeds meermalen heeft de ABRvS uitgemaakt dat er geen recht bestaat op een onveranderd woon- en leefklimaat. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Dus het feit dat het uitzicht voor reclamanten verandert maakt niet dat de raad moet afzien van de vaststelling van het bestemmingsplan.

8. Uit de bijlagen bij de plannen blijkt dat de projectontwikkelaar onlogische cijfers hanteert. In 2013 werden 6.200 motorvoertuigen per etmaal geteld op de Oirschotseweg/ Raadhuisstraat. Nu zou uit het gepresenteerde akoestisch onderzoek blijken dat er 4.527-4.267 mvt/etmaal (tweede getal is lager?) zijn. Is het verkeer in 10 jaar tijd met een derde afgenomen? Voor de straat Heiligenboom worden in eerste instantie slechts 4 mvt/etmaal geteld volgens de cijfers. Dit terwijl aan deze straat al meer dan 4 woonhuizen staan, diverse paardenbedrijven zijn gevestigd, regelmatig hippische evenementen plaatsvinden en op het einde van de weg een horecaonderneming wordt uitgebaat. Verder wordt deze straat gebruikt als uitvalsweg vanaf de Zandstraat door een aannemer met een groot wagen/machinepark. Als met onjuiste cijfers gerekend wordt, ontstaat geen realistisch beeld van de werkelijkheid.

Reactie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een aantal onderzoeksrapporten aangepast. Hierbij is gebruik gemaakt van geactualiseerde verkeerscijfers. In paragraaf 3.3.2. van het akoestisch onderzoek (bijlage 14) is beschreven welke verkeerscijfers zijn gebruikt.

9. De geluidbelasting uit het akoestisch onderzoek van de Oirschotseweg zou 47 Db zijn. Dit wijkt belasting aan van 60 Db (coronatijd). De meetpunten die gekozen zijn in het onderzoek van projectontwikkelaar, liggen niet bij de meest belaste woningen.

Reactie

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd. Dit onderzoek is als bijlage 14 bij het bestemmingsplan gevoegd ('Akoestisch onderzoek Heiligenboom te Moergestel, d.d. 25 oktober 2024'). Uit het onderzoek blijkt dat de hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Oirschotseweg (dus niet ter plaatse van de Oirschotseweg) 48 dB bedraagt. Het akoestisch onderzoek maakt inzichtelijk wat de gevolgen zijn van het wegverkeer op de nieuwe woningen in het project. De meetpunten liggen daarom ter plaatse van de nieuwe woningen. De geluidsbelasting op de bestaande woningen die op kortere afstand van de Oirschotseweg liggen zal inderdaad hoger zijn.

10. Dit alles vraagt om nader c.q. nieuw onderzoek. Reclamanten stellen dat de nieuwbouwplannen leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van hun leefomgeving. 10 Jaar geleden kwam uit het GVV 2014-2024 al de uitkomst: een zuid-oostelijke randweg is noodzakelijk. Uit de Verkeersanalyse Moergestel uit 2022 blijkt

opnieuw dat Moergestel "reeds een hoge verkeersdruk kent en elke vorm van toename een verslechtering van de situatie te weeg brengt. Maatregelen zijn dan ook noodzakelijk."

Reactie

Zoals onder 8 vermeld is een aantal onderzoeksrapporten aangepast. Hierbij is gebruik gemaakt van geactualiseerde verkeerscijfers. In alle rapporten is gerekend met deze cijfers.

Er wordt al langer gesproken over een randweg bij Moergestel. In opdracht van de gemeente is onderzocht wat de effecten zijn van het aanleggen van een randweg op de verkeersdruk in de kern Moergestel. Hierbij zijn verschillende varianten doorgerkend (een randweg aan de noordoost-, zuidoost- of beide kanten). Uit het onderzoek blijkt dat de intensiteiten in het centrum van Moergestel fors afnemen wanneer er een zuidoostelijke randweg wordt aangelegd. Dit heeft positieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Wij benadrukken dat dit onderzoek vooral een cijfermatig karakter heeft. De aanleg van een randweg heeft een ruimtelijke impact op de omgeving. Onderzocht moet worden of een randweg ook financieel, planologisch en juridisch haalbaar is. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De eventuele komst van een randweg staat daarom los van het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze (en andere zienswijzen) is de Memo verkeersanalyse (bijlage 4 bij het bestemmingsplan) geactualiseerd en aangevuld. Ook paragraaf 4.3 van de bestemmingsplantoelichting is gewijzigd.

Zienswijze 8

De waterhuishoudkundige situatie zoals omschreven in het bestemmingsplan is niet verenigbaar met het waterschapsbeleid. De locatie is objectief gezien wel geschikt voor woningbouw. De wateropgave dient beter te worden uitgewerkt. In de bijlage bij de zienswijze wordt een aantal op- en aanmerkingen gemaakt.

Reactie

Over de zienswijze heeft op 7 maart 2024 overleg plaatsgevonden. Het Waterschap, de ontwikkelaar en gemeente hebben overeenstemming bereikt over de aanpassingen aan het bestemmingsplan. Deze zijn opgenomen in de bijlage bij deze Nota.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze is de Watertoets aangepast. Deze is als bijlage 7 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Zienswijze 9

De provincie heeft een positieve grondhouding. Wel geeft men aan dat het plan nog op een aantal onderdelen aangevuld en toegelicht moet worden:

1. Er is een herbegrenzingsbesluit noodzakelijk. Belangrijk onderdeel is dat de voorgenomen uitbreidingsrichting wordt gemotiveerd op basis van 'lagenbenadering' zoals opgenomen in artikel 3.7 IOV. Paragraaf 3.3.2 van de toelichting is te summier, een nadere onderbouwing is gewenst.

Reactie

Over de zienswijze heeft op 4 april 2024 ambtelijk overleg plaatsgevonden. Naar aanleiding van deze opmerkingen is de bestemmingsplantoelichting op dit punt aangevuld. Paragraaf 3.2 is aangepast. Een separate memo (bijlage 2 bij het bestemmingsplan) geeft een onderbouwing aan de hand van de lagenbenadering.

2. Het plan moet voldoen aan de regionale woningbouwafspraken en Woondeal. De gemeente heeft daarom een inspanningsverplichting om te voldoen aan 30% sociale huur en 40% betaalbare koop (inclusief sociale koop). Er moet aangetoond worden in hoeverre hier aan voldaan wordt en waarom niet. In de toelichting wordt dit niet inzichtelijk gemaakt. Zo gaat tabel 4.1 uit van 21% sociale huurwoningen.

Reactie

De gemeente en ontwikkelaar BPD hebben de afspraken vastgelegd over de programmering vóór het sluiten van de Woondeal. BPD heeft hier zijn business case op gemaakt. Het woningbouwprogramma bestaat uit:

- 25% sociale huur
- 10 sociale koop
- 15% middenhuur
- 10 % betaalbare koop
- 40% vrije sector koop

Onderdeel van de afspraken over de woningbouwontwikkeling is een afdracht voor 10 ruimte-voor-ruimtetitels. Dit heeft een dermate grote impact op de financiële haalbaarheid dat 40% vrije sector koop nodig is om de locatie te kunnen ontwikkelen.

Tabel 4.1 betreft de parkeerbalans en is bedoeld als indicatie voor de benodigde parkeerplaatsen op basis van het type woningen. Dit komt dus niet precies overeen met de hiervoor genoemde verdeling. In de paragraaf over de regionale woningbouwafspraken wordt een aanvulling gedaan over het programma dat wel in het plan zit en de onderbouwing daarvan.

3. Uit het beeldkwaliteitsplan wordt onvoldoende duidelijk hoe invulling wordt gegeven aan een duurzame stedelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld op het gebied van waterberging, klimaatadaptatie, duurzame energie en duurzame mobiliteit. Gevraagd wordt om een nadere onderbouwing.

Reactie

Onderwerpen als waterberging, klimaatadaptatie, duurzame energie en duurzame mobiliteit zijn vanzelfsprekend meegenomen in de planvorming, maar de uitwerking of beschrijving van deze thema's vindt niet plaats in het beeldkwaliteitsplan. Zo is er een apart waterhuishoudkundig plan gemaakt en wordt in de bestemmingsplantoelichting ingegaan op de onderwerpen duurzaamheid en klimaatadaptatie. De voornaamste functie van het beeldkwaliteitsplan is dat hierin is vastgelegd welke ruimtelijke kwaliteit wordt nagestreefd voor de nieuwe woonwijk. Het beeldkwaliteitsplan fungeert na vaststelling door de raad als toetsingskader voor de welstandstoets.

4. *Gevraagd wordt om duidelijkheid over woningbouw in relatie tot de agrarische bedrijven. Kunnen de vigerende planologische mogelijkheden op deze locaties een goed woon- en leefklimaat garanderen voor het noordelijke deel? Is er een dialoog gevoerd met bedrijven en hoe verhoudt woningbouw zich tot de eventuele uitbreidingswensen?*

Reactie gemeente

De bestaande vergunde (of gemelde) bedrijfsactiviteiten worden gerespecteerd, zodat de bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet. Uitbreiding van activiteiten is niet in alle gevallen zonder meer mogelijk. Wij zijn ons ervan bewust dat dit gevolgen kan hebben voor omliggende bedrijven. Wij hechten echter groot belang aan het toevoegen van nieuwe woningen in Moergestel. In dit kader verwijzen wij ook naar onze reactie op zienswijze 2.

5. *Het concept van het herstel van het vroegere landschap met houtwallen en landschapskamers met erven is voorstelbaar. Echter, de invulling hiervan is nog onvoldoende duidelijk. Er is geen zorgvuldige analyse van het landschap opgenomen en het landschapsplan/ beeldkwaliteitsplan is onvoldoende uitgewerkt.*

Reactie

In paragraaf 2.3.1 van bijlage 2 (memo lagenbenadering) wordt ingegaan op het thema landschap en de wijze waarop de houtwallen worden hersteld.

6. *De opzet van de Erven, gelegen aan de straat Heiligenboom, komt niet of onvoldoende overeen met een boerenerfopzet.*

Reactie gemeente

Tijdens het gesprek met de provincie is dit besproken. Duidelijk is dat dit geen provinciaal belang betreft. Los daarvan is met de erven niet beoogd om een woningbouw in een boerenerfopzet te realiseren. Het gaat om de woonerven aan de Heiligenboom, die een wat informeler karakter krijgen. Het mag wat minder aangeharkt zijn, zoals op een boerenerf. Deze buurtjes zijn met 10 tot 15 woningen wat kleiner dan de Buurtschappen. Ze kenmerken zich door één opvallend hoofdgebouw, die kan afwijken ten opzichte van de andere woningen door de hoogte, materialisatie, kapvorm en/of typologie.

7. De beeldkwaliteit van het appartementengebouw met de 'setback' sluit qua beeldkwaliteit onvoldoende aan bij het dorpse karakter en de ligging ten opzichte van het centrum van Moergestel.

Reactie gemeente

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze 6. Tijdens het gesprek met de provincie is dit ook besproken. Anders dan de provincie zijn wij van mening dat het appartementencomplex wel degelijk past bij het karakter van het plan. Het betreft een eigenstandige ontwikkeling, los van het centrum. Voor dit plan is ook een specifiek beeldkwaliteitsplan opgesteld. Bovendien is er behoefte aan dit type woningen.

8. De berekening van de fysieke tegenprestatie in het kader van kwaliteitsverbetering landschap (1%-regeling volgens de regionale afspraken) ontbreekt, waardoor niet na te gaan is wat de kwaliteitsverbetering behelst. Verzoek om inzicht in de besteding van de bijdrage door ontwikkelaar.

Reactie gemeente

Tijdens het overleg is de berekening gedeeld met de provincie. De ontwikkelaar doet een bijdrage van 1% van de waarde van de uitgeefbare grond. De gemeente zet dit geld in ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van het landschap.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijze is een memo opgesteld waarin een onderbouwing is gegeven aan de hand van de lagenbenadering. Deze memo is als bijlage 2 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Algehele conclusie

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt het bestemmingsplan op een aantal onderdelen aangepast of aangevuld. Het gaat om de volgende onderdelen:

Bestemmingsplantoelichting:

- Paragraaf 3.1.3: op pagina 15 is de tekst onder het kopje 'regionaal' aangevuld.
- Paragraaf 3.2.2 is aangevuld (pagina 19 en 20).
- Paragraaf 4.3 is aangevuld
- Paragraaf 4.5.1 is aangevuld (pagina 37 en 38).
- Paragraaf 4.6 (pagina 43) is geactualiseerd, de AERIUS calculator 2024 is gebruikt
- Paragraaf 4.8 en 4.9 zijn aangepast
- Paragraaf 4.11 is aangepast n.a.v. het geactualiseerde akoestisch onderzoek

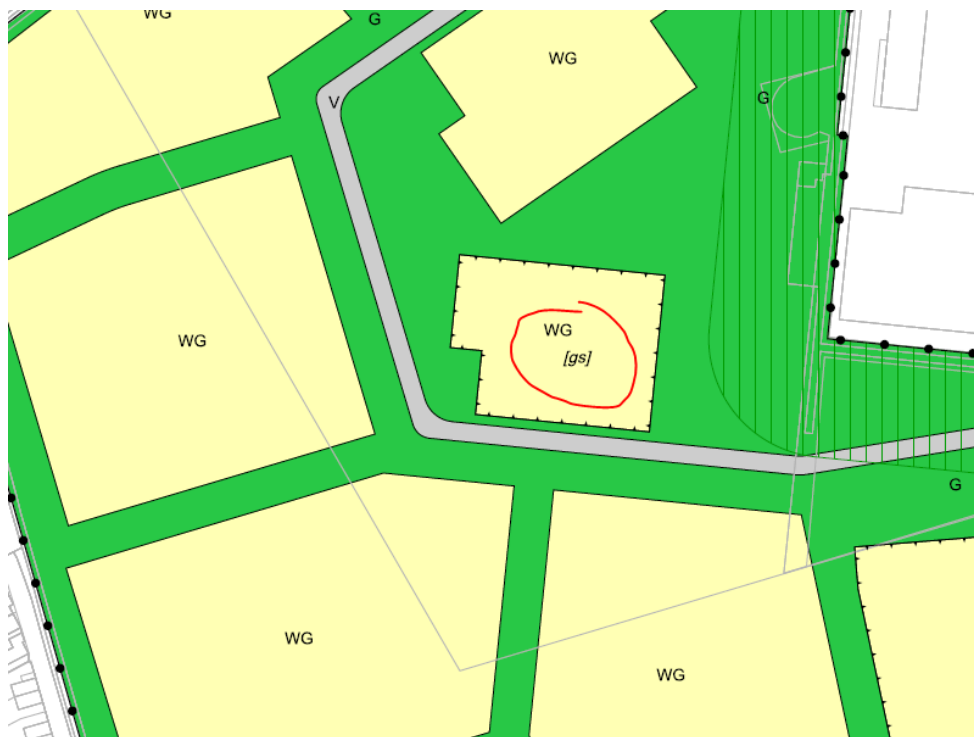
Planregels:

Toegevoegd zijn de volgende planregels:

- 5.2.2. a gestapelde woningen mogen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld' worden gebouwd;
- 5.2.2. b. andere hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen de bestemmingsvlakken worden gebouwd

Verbeelding:

De aanduiding 'gestapeld' is opgenomen



Bijlagen:

- Bijlage 1: Beeldkwaliteitsplan is aangepast. De referentiebeelden van het appartementengebouw zijn gewijzigd.
- Bijlage 2: Memo lagenbenadering is toegevoegd
- Bijlage 4: Memo verkeersanalyse is aangepast
- Bijlage 5: verkeerskundig onderzoek Randweg Moergestel is toegevoegd
- Bijlage 7: watertoets is geactualiseerd n.a.v. overleg met het waterschap
- Bijlage 8: natuurtoets-voortoets is aangevuld
- Bijlage 10: onderzoek stikstofdepositie is aangevuld en geactualiseerd
- Bijlage 14: akoestisch onderzoek is aangepast
- Bijlage 15: externe veiligheid is aangepast

Omdat er enkele bijlagen zijn toegevoegd zijn de bijlagen t.o.v. het ontwerpbestemmingsplan vernummerd.

Ambtshalve wijzigingen

Milieuzone-geurzone

Op het perceel Heiligenboom 6 is een varkenshouderij gevestigd. Dit bedrijf wordt gesaneerd, waarna het perceel een woonbestemming krijgt. Om dit planologisch te regelen is voor het perceel een bestemmingsplan in procedure gebracht (bestemmingsplan "Heiligenboom 6, Moergestel"). In de procedure is vertraging ontstaan, waardoor besluitvorming door de raad over dat bestemmingsplan later dan voorzien zal plaatsvinden, dus nadat de raad een besluit heeft genomen over het nu voorliggende bestemmingsplan. Om die reden is op de verbeelding een 'milieuzone-geurzone' opgenomen. Daarnaast wordt aan artikel 9 van de planregels de volgende regeling toegevoegd:

9.2 milieuzone - geurzone

9.2.1 Verbod

Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - geurzone' mag, ongeacht het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, geen geurgevoelige bebouwing worden opgericht, tenzij sprake is van verbouw of nieuwbouw van bestaande gebouwen waarbij de bestaande oppervlakte van het gebouw, in generlei opzicht wordt vergroot of veranderd.

9.2.2 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 9.2.1 voor het bouwen van nieuwe woningen en andere geurgevoelige gebouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, onder de voorwaarde:

- a. dat de inrichting die verantwoordelijk is voor de geurzone duurzaam gesaneerd of buiten werking gesteld is;
- b. de vergunde ruimte van de inrichting die verantwoordelijk is voor de geurzone zodanig is gewijzigd dat daardoor de nieuwe woning of een ander geurgevoelig gebouw niet meer binnen de geurzone ligt; of
- c. aangetoond wordt dat de bedrijfsvoering van desbetreffende inrichting niet onevenredig benadeeld wordt en aangetoond is dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Parkeren

Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van de parkeernormen op basis van de Nota Parkeernormen 2016. In mei 2024 zijn de nieuwe parkeernormen vastgesteld.

Paragraaf 4.3 van de bestemmingsplantoelichting is op dit punt geactualiseerd. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de Parkeernormen gemeente Oosterwijk 2024. Datzelfde geldt voor Bijlage 4 (memo verkeersanalyse).