

## Raadsbesluit

Onderwerp:

---

### De raad van de gemeente Gemeert-Bakel,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 2 juni 2026;

gelet op de artikel 2.4 Omgevingswet;

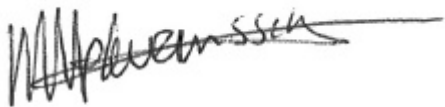
### Besluit

1. De zienswijze ontvankelijk te verklaren zoals opgenomen in bijlage I (= nota van zienswijze);
2. De zienswijze te beantwoorden conform de beantwoording in bijlage I (= nota van zienswijze);
3. In te stemmen met de nota van ambtshalve aanpassingen zoals opgenomen in bijlage II;
4. Het 'TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze' met kenmerk NL.IMRO.1652.TAMopMilheese-str-VA01 gewijzigd vast te stellen;
5. Geen project-MER vast te stellen en te volstaan met een vormvrije mer-beoordeling;
6. Geen publiekrechtelijke kostenverhaalregels vast te stellen, omdat er een overeenkomst inzake kostenverhaal is gesloten;
7. Gedeputeerde Staten te verzoeken akkoord te gaan met eerdere bekendmaking van het vastgestelde TAM-omgevingsplan zodra deze medeoverheid kenbaar heeft gemaakt (g)een aanwijzing te geven.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering 2 juli 2026.

de raad van de gemeente Gemeert-Bakel,  
de griffier,

de voorzitter,



M.C.P. Laurensen



ing. M.S. van Veen

# Bijlage I: Nota van zienswijzen

## 1. INLEIDING

Het ontwerp van het 'TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze' heeft met ingang van 23 december 2025 gedurende zes weken (t/m 3 februari 2026) ter inzage gelegen. In het totaal zijn er 10 zienswijzen ingediend. In deze nota is de beantwoording van de zienswijze opgenomen en is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor het TAM-omgevingsplan.

## 2. ZIENSWIJZEN

### 2.1 [REDACTED] – Antoniusstraat [REDACTED] - 4785-2026

#### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 27-01-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

#### Samenvatting zienswijze

De voorgenenen nieuwbouwwoningen krijgen een nokhoogte die bijna 3 meter hoger ligt dan die van de bestaande woningen aan de Antoniusstraat. De indieners zijn van mening dat deze aanzienlijke hoogteverschillen niet passend zijn bij de huidige bebouwing in de directe omgeving en daardoor het bestaande woon- en leefklimaat ernstig worden aangetast.

De bouwhoogte leidt volgens indieners daarnaast tot onaanvaardbare aantasting van de privacy. Door de hoogte van de nieuw te bouwen woningen ontstaat directe inkijk in de tuinen en woningen, waardoor de privacy volledig verdwijnt. Dit is naar mening van de indieners behoorlijk nadelig. Het verschil van hoogte lijkt voor de indieners ook niet passend voor het aanzicht van het dorp wanneer je van Deurne naar Milheeze rijdt.

Gelet op het bovenstaande verzoeken de indieners de geplande nokhoogte van 11 meter te heroverwegen en aan te passen aan de bestaande bebouwing, zodat de ruimtelijke uitstraling en de privacy van de omwonenden gewaarborgd blijft.

#### Beantwoording zienswijze

De gemeente onderkent dat de (meeste) bestaande woningen aan de Antoniusstraat een lagere nokhoogte hebben (circa 8 meter) dan de in het omgevingsplan opgenomen maximale nokhoogte van 11 meter. Deze nokhoogte van 11 meter is echter enkel van toepassing op de woningen die in het 'binnenste gedeelte' van het bouwplan zijn gesitueerd. De woningen die 'aan de rand' van het bouwplan liggen (en derhalve zichtbaar zijn vanaf de Hoevensebaan) hebben, conform het omgevingsplan een maximale nok-/bouwhoogte van 10 meter. Het verschil in bouwhoogte is verder een zorgvuldige, esthetische en stedenbouwkundige afweging geweest.

Hierbij benadrukt de gemeente dat de in het omgevingsplan opgenomen bouwhoogte van 11 meter een maximale planologische mogelijkheid betreft. Volgens de huidige bouwplannen bedraagt de beoogde en uitgewerkte bouwhoogte van de nieuwe woningen circa 10 meter. Het daadwerkelijke hoogteverschil met de bestaande bebouwing bedraagt volgens de huidige bouwplannen daarom circa 2 meter.

De keuze om in het omgevingsplan een maximale nokhoogte van 11 meter toe te staan, hangt samen met de wens om voldoende flexibiliteit te bieden binnen het plan. Deze flexibiliteit is gebruikelijk en wenselijk in planvorming, zodat binnen de planperiode kan

worden ingespeeld op wijzigingen in bouwtechnische eisen, architectonische uitwerking, duurzaamheidsmaatregelen (zoals extra dakopbouw of isolatie) en variatie in kapvormen. De maximale maatvoering biedt hiermee een werkbare bandbreedte, zonder dat dit betekent dat deze hoogte op voorhand, overal of volledig wordt benut.

Een hoogteverschil van circa 2-3 meter komt in de praktijk vaker voor, met name op locaties waar sprake is van vernieuwing of uitbreiding van een dorpsrand. Nieuwe woningen worden ontworpen volgens actuele woonwensen en bouwtechnische eisen, wat kan resulteren in een iets grotere bouwhoogte dan de oudere woningen. De straat waarin indieners woonachtig zijn, bevestigt dit zelfs. Uit een nameting blijkt namelijk dat de woningen met een bouwjaar tussen 1970 – 1982 aan de Antoniusstraat een nokhoogte hebben van circa 8 meter. De meer recent gebouwde huizen in deze straat hebben alweer een nokhoogte van respectievelijk tussen 9 en 10 meter (o.a. Antoniusstraat 3a, 27, 29 en 31).

Zoals reeds vermeld in de eerste alinea is het verschil in bouwhoogte destijds een zorgvuldige, stedenbouwkundige afweging geweest. Zo is er onder meer gekeken naar:

- Voldoende afstand tussen de nieuwe en bestaande woningen  
Ten aanzien van privacy geldt dat er, ondanks het hoogteverschil, geen sprake is van een onevenredige aantasting. Dit heeft voornamelijk te maken met de onderlinge afstand tussen de bestaande en nieuw te bouwen woningen. De bestaande woningen aan de Antoniusstraat hebben een vrij diepe tuin. Hierdoor is de kortste onderlinge afstand tussen de bestaande woning en het bouwblok van de nieuwe woningen nog ruim 30 meter. Daarnaast komt in een reguliere woonomgeving een zekere mate van inkijk vaker voor en wordt dit als redelijk gebruikelijk en juridisch aanvaardbaar beschouwd. Door de onderlinge afstand blijft de privacy derhalve in voldoende mate gewaarborgd.
- Een zorgvuldige positionering van de percelen en bouwvlakken  
De situering van verschillende woontypologieën binnen het plangebied zijn zorgvuldig afgewogen om zo de meest ideale balans te krijgen in woontypes en woonvormen, waarbij het dorpse karakter gewaarborgd blijft.
- Kapvormen en oriëntatie die aansluiten bij het dorpse karakter  
Dit geldt ook voor de kapvormen en oriëntatie van de beoogde woningen. Deze zijn zo gesitueerd dat de korrelgrootte en massa goed aansluiten bij het dorpse karakter van Milheeze en de bestaande woningen (direct) aangrenzend aan het plangebied.

Wat betreft het dorpsbeeld en het aanzicht vanaf de route Deurne–Milheeze wordt opgemerkt dat een zekere variatie in bouwhoogtes en kapvormen kenmerkend is voor een organisch gegroeid dorp. De nieuwe bebouwing vormt een eigentijdse, maar passende aanvulling op de bestaande structuur.

#### Conclusie

De ingediende zienswijze wordt niet gedeeld.

## **2.2 [REDACTED] – Antoniusstraat [REDACTED] - 4800-2026**

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 26-01-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

### Samenvatting zienswijze

De voorgenomen nieuwbouwwoningen krijgen een nokhoogte die bijna 3 meter hoger ligt dan die van de bestaande woningen aan de Antoniusstraat. De indieners zijn van mening dat deze aanzienlijke hoogteverschillen niet passend zijn bij de huidige bebouwing in de directe omgeving en daardoor het bestaande woon- en leefklimaat ernstig worden aangetast.

De bouwhoogte leidt volgens indieners daarnaast tot onaanvaardbare aantasting van de privacy. Door de hoogte van de nieuw te bouwen woningen ontstaat directe inkijk in de tuinen en woningen, waardoor de privacy volledig verdwijnt. Dit is naar mening van de indieners behoorlijk nadelig. Het verschil van hoogte lijkt voor de indieners ook niet passend voor het aanzicht van het dorp wanneer je van Deurne naar Milheeze rijdt.

Gelet op het bovenstaande verzoeken de indieners de geplande nokhoogte van 11 meter te heroverwegen en aan te passen aan de bestaande bebouwing, zodat de ruimtelijke uitstraling en de privacy van de omwonenden gewaarborgd blijft.

### Beantwoording en conclusie zienswijze

Zie voor beantwoording en conclusie zienswijze 2.1.



## 2.3 [REDACTED] Milheesestraat [REDACTED] - 5016-2026

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 27-01-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

### Samenvatting zienswijze

#### 1. Verkeersdruk en overlast op de Milheesestraat

De geplande woonwijk zal leiden tot een aanzienlijke toename van in- en uitrijdend verkeer. Hoewel er in het plan wordt voorzien in een tweede ontsluitingsroute, blijft de Milheesestraat de primaire toegang voor een groot deel van het verkeer. Dat betekent dat de woning van indieners aan de voorkant van een verkeersstroom komt te liggen die aanzienlijk groter wordt dan de huidige situatie. De indieners verwachten de volgende gevolgen daarvan te ondervinden, die direct invloed hebben op het wooncomfort en gezondheid van de indieners:

- a. Geluidsoverlast door optrekkend en afremmend verkeer bij de voorziene drempels en in- en uitrijdend verkeer, zowel overdag als 's avonds.
- b. Toename van lichtoverlast door koplampen van voertuigen die de wijk in- en uitrijden in de avond en nacht.
- c. Trillingen door zwaar vrachtverkeer wat effect kan hebben op de woningen langs de Milheesestraat.
- d. Verminderde verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers doordat de weg smal is en geen volwaardige vrij liggende voorzieningen, zoals trottoirs, heeft.

#### 2. Nachtelijke overlast

Een belangrijk punt van zorg voor de indieners is de 24-uurs dynamiek van een woonwijk. Bewoners die komen en gaan op uiteenlopende tijdstippen, waardoor een continue verkeersstroom ontstaat – ook in de nachtelijke uren. Voor de indieners betekent dit mogelijk een verstoorde nachtrust door geluid van passerende voertuigen, lichtbundels van koplampen die de woning binnenvallen en een gevoel van verminderde rust en privacy.

#### 3. Extra belasting door geplande supermarkt

De komst van een supermarkt in de wijk heeft grote gevolgen voor de verkeersintensiteit. Denk aan dagelijkse bevoorrading door zwaar vrachtverkeer, extra bezoekersverkeer – vooral tijdens piekuren en mogelijke laad- en losactiviteiten in de vroege ochtend of late avond. Volgens onderzoeken genereert een supermarkt aanzienlijk meer verkeersbewegingen dan een reguliere woonfunctie. Daarnaast staat er hoog groen ingetekend, wat de supermarkt aan het zicht onttrekt. Dit lijkt positief maar zet ook de deur open voor activiteiten die gebaat zijn bij verminderd zicht en gebrek aan sociale controle zoals drugsgebruik en -handel. Ook zwerfafval belandt eenvoudig in een beschoeiing. Verhoogde beschoeiing is tevens een goede schuilplaats voor ongedierte.

#### 4. Verzoek om aanvullende mitigerende maatregelen

De indieners verzoeken de gemeente om de volgende maatregelen te overwegen om de leefbaarheid en veiligheid te waarborgen:

- a. Verkeersremmende maatregelen op de Milheesestraat
  - De aanleg van snelheidsremmers in de vorm van wegversmallingen in plaats van plateaus of drempels daar dit minder geluidsoverlast geeft.
  - Verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u ter hoogte van de nieuwe wijk. Een wegversmalling helpt hierbij.
  - Harmonisatie van voorrangsregels (verkeer van rechts heeft niet overal voorrang aan de Milheesestraat).

- Duidelijke markering en bebording om automobilisten bewust te maken van de woonomgeving.
  - b. Alternatieve of aanvullende aansluiting van de wijk
    - Onderzoek naar een tweede ontsluitingsroute, zodat de verkeersdruk niet volledig op de Milheesestraat terechtkomt.
    - Overwegen van een gespreide verkeersafwikkeling, bijvoorbeeld via een verbinding met minder belaste weg.
  - c. Beperking van vrachtverkeer
    - Algemeen verbod op zwaar vrachtverkeer op en via de Milheesestraat, behalve bestemmingsverkeer.
    - Tijdvensters voor laden en lossen (niet in de nacht).
  - d. Geluid- en lichtbeperkende maatregelen
    - Aanbrengen van donker asfalt en geluid reducerend wegdek.
    - Groene bufferstroken of lage geluidswal.
    - Strategische beplanting om koplamplicht te breken.
  - e. Verbetering van de verkeersveiligheid
    - Aandacht voor veiligheid van fietsers en voetgangers.
    - Aanleg van een veilige oversteekplaats.
    - Duidelijke scheiding tussen autoverkeer en langzaam verkeer.
    - Harmonisatie van voorrangregels op de gehele Milheesestraat en Kerkeind.
  - f. Leefbaarheid
    - Alternatieven onderzoeken op afscherming supermarkt en Milheesestraat.
    - Toevoegen van een hondenuitlaatstrook.
5. Verzoek om heroverweging en onderbouwing
- De indieners verzoeken de gemeente om:
- a. De verwachte verkeersintensiteit te onderbouwen met een actuele verkeersstudie.
  - b. De effecten op omwonenden expliciet mee te nemen in de besluitvorming.
  - c. De hierboven genoemde maatregelen op te nemen in het definitieve omgevingsplan.
6. Tot slot stellen de indieners dat er sprake is van een positieve grondhouding tegenover de ontwikkeling van nieuwe woningen in Milheeze. Daarbij is het essentieel dat de leefbaarheid van bestaande bewoners niet onder druk komt te staan. Met passende maatregelen kan de nieuwe wijk een waardevolle toevoeging zijn zonder dat dit ten koste gaat van de woonkwaliteit aan de Milheesestraat.

#### Beantwoording zienswijze

1. Verkeersdruk en overlast op de Milheesestraat
- Het aantal verkeersbewegingen neemt door realisatie van het plan met 87 woningen en een supermarkt toe met circa 1.900 motorvoertuigbewegingen per dag. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is in het verkeersonderzoek bepaald aan de hand van de CROW-kencijfers<sup>1</sup> (publicatie 744). In het verkeersonderzoek zijn de verkeersverschuivingen door dit plan onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Daaruit blijkt dat de noordelijke ontsluiting op de Milheesestraat de grootste toename kent van verkeer. Uit de kruispuntberekening blijkt dat het onder andere het (nieuwe) kruispunt aan de Milheesestraat het verkeer goed kan verwerken. In het onderzoek is ook een verkeersveiligheidstoets gedaan. Hieruit blijkt dat de verkeersintensiteit naar verwachting niet leidt tot verkeersonveiligheid. Het hoeveelheid verwachte verkeer als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling valt binnen de normen van het CROW.

---

<sup>1</sup> Het CROW is een onafhankelijk kennisplatform dat richtlijnen, standaarden en kennis ontwikkelt voor de inrichting van de openbare ruimte, infrastructuur, verkeer en vervoer in Nederland.

a. Geluidsoverlast

Voor de ontsluiting van de voorgenomen ontwikkeling op de Milheesestraat is gekozen voor een verkeersplateau. Een dergelijk plateau ondersteunt de functie van het wegtype. De vormgeving sluit aan bij het geldende 30-km/uur regime en draagt, door het afdwingen van een lagere en gelijkmatigere rijsnelheid, bij aan het beperken van de geluidsoverlast. Een vloeiende vormgeving voorkomt hard remmen en accelereren, wat piekgeluiden beperkt. Zie ook beantwoording onderdeel 4 van deze zienswijze.

b. Toename van lichtoverlast door koplampen van voertuigen

De gemeente erkent dat enige lichtinval als gevolg van de ontsluiting van het plangebied voor bewoners niet valt uit te sluiten. Er zullen immers verkeersbewegingen zijn in het donker waarbij gebruik gemaakt wordt van verlichting. De verlichting kan, bij voertuigen die naar het oosten richting rotonde rijden, op de gevel van de woning schijnen. De gemeente is van oordeel dat de indieners van de zienswijzen in de bebouwde kom wonen en enige hinder, zoals het geconfronteerd worden met lichtinval vanwege autoverkeer, inherent is aan het wonen binnen de bebouwde kom.

c. Trillingen door zwaar vrachtverkeer

De woning van indieners is gelegen aan de Milheesestraat waar momenteel ook zwaar verkeer en lijnbussen overheen rijden. De toename in zwaar verkeer door de beoogde ontwikkeling is zeer beperkt en zal gezien de afstand van de woning (namelijk circa 15 meter) tot aan de weg weinig invloed hebben.

d. Verminderde verkeersveiligheid voor fietsen en voetgangers

De gemeente erkent dat de Milheesestraat niet beschikt over volwaardige, vrij liggende voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is onlangs de 30 km/uur-zone aan de Milheesestraat uitgebreid. Een snelheidsregime van 30 km/uur is beter passend bij het huidige wegprofiel en is nodig om de verkeerssituatie te verbeteren. Mede doordat de beoogde ontwikkeling in de toekomst ook wordt ontsloten op de Milheesestraat.

2. Nachtelijke overlast

De gemeente erkent dat door deze ontwikkeling iets meer dynamiek kan ontstaan, ook in de nacht. Het dorpse karakter van Milheeze blijft echter bestaan, waardoor van een 24-dynamiek - zoals in een stad - geen sprake zal zijn. Indieners van de zienswijze wonen in de bebouwde kom. Enige hinder is inherent aan het wonen binnen de bebouwde kom.

3. Extra belasting door geplande supermarkt

De indieners stellen in de zienswijze dat de komst van een supermarkt leidt tot een toename van verkeersbewegingen, onder andere door bevoorrading van de supermarkt en bezoekersverkeer. Dit punt wordt onderkend. Er is een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de beoogde ontwikkeling op de omgeving. Het onderzoek is als bijlage 7 toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat te Milheeze. Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling in totaal circa 1.900 motorvoertuigbewegingen genereert per dag. Het verkeer verspreid zich verder binnen de huidige verkeerssituatie. Uit de kruispuntberekeningen blijkt vervolgens dat de kruispunten in de omgeving het verkeer zowel in de ochtend- als avondspits goed kunnen verwerken. Op basis van het verkeersonderzoek kan geconcludeerd worden dat het aspect verkeer geen belemmering vormt. Ook met de nieuwe ontwikkeling is er ter plaatse van de woning van indieners nog sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In het akoestisch onderzoek naar industrielawaai, dat als bijlage 17 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze, is de bedrijfssituatie beschreven. Hieruit blijkt dat het laden en lossen uitsluitend plaatsvindt binnen de dagperiode (07.00 – 19.00 uur). De toekomstige supermarkt ontvangt naar verwachting twee vrachtwagens per dag en hanteert een beperkte laad- en lostijd. Deze aantallen en tijdsduur zijn dusdanig beperkt dat dit binnen de geldende normen kan worden uitgevoerd en geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. Het laden en lossen in de dagperiode is geborgd in artikel 5.3 van het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen.

De indieners uiten in de zienswijze hun zorgen over het hoge groen dat zou leiden tot minder zicht op de supermarkt en daarmee tot mogelijke ongewenste activiteiten en overlast van ongedierte. Dit risico wordt in het plan ondervangen. Rondom de supermarkt is een groene erfafscheiding voorzien met een maximale hoogte van 1 meter. De aanwezigheid van deze haag is geborgd in het Landschappelijk Inpassingsplan dat als bijlage 1 bij de regels van het TAM-omgevingsplan is toegevoegd. De maximale hoogte van deze haag is tevens geborgd in artikel 5.2.2. onder a. Er is bewust gekozen voor een maximale hoogte van 1 meter om de supermarkt juist niet aan het zicht te onttrekken en tegelijkertijd een verzorgde, groene overgang naar de omgeving te creëren. Het risico op zwerfafval en ongedierte wordt beperkt door afvalvoorzieningen op logische plekken te plaatsen. De exploitant van de supermarkt is daarnaast verantwoordelijk voor het regulier schoonmaken en onderhouden van de buitenruimte.

#### 4. Aanvullende mitigerende maatregelen

De indieners verzoeken de gemeente om enkele maatregelen te overwegen om de leefbaarheid en veiligheid te waarborgen. Hieronder wordt ingegaan op de diverse maatregelen:

##### a. Verkeersremmende maatregelen op de Milheesestraat

Op 10 november 2025 is het verkeersbesluit gepubliceerd voor het uitbreiden van de 30 km/u-zone aan de Milheesestraat te Milheeze. Het snelheidsregime op de Milheesestraat wordt daarmee volledig 30 km/u. De verkeersborden die aangeven dat de snelheid is gewijzigd, zijn inmiddels geplaatst. De indieners verzoeken de gemeente om snelheidsremmers in de vorm van wegversmallingen te realiseren in plaats van plateaus of drempels vanwege de mogelijke geluidsoverlast. Wegversmallingen leveren echter stremmingen op in de afwikkeling van het verkeer en daarmee ook geluidsoverlast door het remmen en optrekken van voertuigen. Om die reden worden deze maatregelen niet tot nauwelijks toegepast op ontsluitende wegen. Voor de ontsluiting van de voorgenomen ontwikkeling op de Milheesestraat is gekozen voor een verkeersplateau. Een dergelijk plateau ondersteunt de functie van het wegtype. De vormgeving sluit aan bij het geldende 30-km/uur regime en draagt, door het afdwingen van een lagere en gelijkmatigere rijsnelheid, bij aan het beperken van de geluidsoverlast. Een vloeiende vormgeving voorkomt hard remmen en accelereren, wat eventuele piekgeluiden beperkt.

Het harmoniseren van de voorrangregels gebeurt pas bij een herinrichting van de Milheesestraat. Op dit moment staat een eventuele herinrichting van de Milheesestraat nog niet gepland. Zoals eerder aangegeven zijn de borden die het nieuwe snelheidsregime van 30 km/uur aangeven reeds geplaatst.

##### b. Alternatieve of aanvullende aansluiting van de wijk

De beoogde ontwikkeling wordt aan twee zijden ontsloten. In het noorden sluit het plan aan op de Milheesestraat en in het zuiden op de Millekens. Met het verkeersonderzoek dat als bijlage 7 bij het TAM-omgevingsplan Milheesestraat is

toegevoegd, is onderzocht hoe de verkeersafwikkeling het beste georganiseerd kan worden. De twee aansluitingen op de bestaande wegen zijn het meest logisch, omdat hiermee wordt aangesloten op de bestaande verkeersstructuur en daarmee een efficiënte afwikkeling van het verkeer wordt geborgd. Bij de noordelijke ontsluiting op de Milheesestraat is de grootste toename van verkeer te verwachten (90%). Echter, zal het verkeer zich vervolgens verder verspreiden in de omgeving. Een deel gaat richting het westen naar Bakel en een groter deel naar het oosten richting Deurne. Het verkeersonderzoek laat zien dat de afwikkeling van het verkeer passend is en niet leidt tot verkeersonveiligheid. Ruimtelijk ziet de gemeente geen mogelijkheid voor een alternatieve aansluiting van de wijk.

c. Beperking van vrachtverkeer

In 2024 is er een verkeersonderzoek uitgevoerd naar het doorgaande verkeer van Bakel naar Milheeze. Uit dat onderzoek is gebleken dat de hoeveelheid doorgaand zwaar verkeer beperkt is (circa 2% van de geregistreerde motorvoertuigen bestond uit middelzwaar – zwaar verkeer). Het overige middelzwaar – zwaar verkeer is bestemmingsverkeer. Het instellen van een verbod op zwaar verkeer op en via de Milheesestraat wordt vanwege het geringe aandeel doorgaand verkeer verkeerskundig niet noodzakelijk geacht.

Zie beantwoording onderdeel 3 van deze zienswijze met betrekking tot de tijdvensters voor het laden en lossen van vrachtverkeer nabij de supermarkt.

d. Geluid- en lichtbeperkende maatregelen

Asfalt past niet bij het 30 km/uur-regime van een ontsluitende weg met een dergelijke breedte als de Milheesestraat of de nieuwe hoofdontsluitingsweg in het plan. In de praktijk zien we dat asfalt vaak een hogere snelheid uitlokt, wat niet wenselijk is binnen verblijfsgebieden waar verkeersveiligheid en leefbaarheid centraal staan. In vergelijkbare woonstraten wordt daarom vrijwel altijd gekozen voor geluid reducerende klinkerverharding of betonstraatstenen. Met het toepassen van deze verhardingsmaterialen wordt het gewenste snelheidsregime beter ondersteund, blijft de uitstraling van een woonstraat behouden en wordt geluidhinder voor omwonenden beperkt.

De parkeerplaats behorende bij de beoogde supermarkt wordt uitgevoerd met een 'gladde' asfaltverharding, waarmee het geluidsniveau vanwege voertuigbewegingen en het gebruik van winkelwagens naar de omgeving wordt beperkt.

Zie beantwoording onderdeel 1 van deze zienswijze met betrekking tot de mogelijk lichtinval van uitrijdend verkeer. Desondanks is de gemeente van mening dat in de planvorming zorgvuldig rekening is gehouden met de positie van de ontsluitingsweg op de Milheesestraat. Deze wordt zodanig gesitueerd dat deze uitkomt op de bestaande inrit tussen de huisnummers 7 en 11 aan de Milheesestraat. Hiermee wordt deels voorkomen dat omwonenden hinder ondervinden van direct lichtinval door koplampen. We zien als gemeente geen noodzaak om extra maatregelen zoals een bufferstrook of lage geluidswal te realiseren.

e. Verbetering van de verkeersveiligheid

We hebben als gemeente aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. In het verkeersonderzoek dat als bijlage 7 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze is de aanbeveling gedaan om bij de afwaardering van de Milheesestraat een aparte fietsstrook te realiseren en ruimte te creëren voor een voetpad aan beide zijden van de weg. Bij een eventuele herinrichting van de Milheesestraat wordt deze aanbeveling meegenomen. Op dit moment is de herinrichting van de Milheesestraat nog niet opgenomen in de planning.



Een veilige oversteekplaats past in het straatbeeld van een ontsluitende weg. Bij een eventuele herinrichting zal bekeken worden of er de noodzaak bestaat om een oversteekplaats te realiseren. Dit is mede afhankelijk van het aantal oversteekbewegingen.

De verkeersstructuur van het plan is zodanig ontworpen dat het kruisen van verkeersstromen tot een minimum wordt beperkt en er een veilig en overzichtelijk verkeersbeeld ontstaat. Langs de hoofdontsluitingsweg in het plan ligt aan één zijde een voetpad. Voetgangers worden door het voetpad en informele paden in het groen gescheiden van de overige weggebruikers en kunnen op een veilige manier van noord tot zuid lopen. Fietzers en auto's maken straks samen gebruik van de hoofdontsluitingsweg. Deze wordt ingericht als een woonstraat waar de snelheden laag zijn en de verkeersintensiteiten beperkt. In dergelijke woonstraten acht de gemeente het acceptabel dat fietsers en auto's de rijbaan delen.

Zie beantwoording onderdeel 4a van deze zienswijze met betrekking tot het harmoniseren van de voorrangsregels.

#### f. Leefbaarheid

Zie beantwoording onderdeel 3 van deze zienswijze met betrekking tot het onderzoeken van alternatieve afscherming voor de supermarkt.

De indieners geven in de zienswijze aan dat men overlast ervaart van hondenuitwerpselen in de bermen. Met de komst van de nieuwe wijk en daarmee ook (huis)dieren, wordt de behoefte voor een hondenuitlaatstrook volgens indieners vergroot. Hondenuitlaatstroken worden enkel geplaatst wanneer daar vanuit de omgeving draagvlak voor is. Een hondenuitlaatstrook is echter een voorziening waarbij men de hond kan uitlaten en de uitwerpselen mag laten liggen. De voorziening wordt periodiek schoongemaakt. Vermoedelijk vormt dit geen oplossing voor de ervaren overlast. Volgens de Kadernota Hondenbeleid 2011 en het straatmeubilairbeleid 2025 zou voor iedere inwoner binnen 400 meter in de bebouwde kom een hondenpoepafvalbak beschikbaar moeten zijn. Met de beoogde ontwikkeling wordt de kom uitgebreid. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt bekeken waar de (hondenpoep)afvalbak(ken) worden geplaatst.

#### 5. Verzoek tot heroverweging en onderbouwing

De indieners verzoeken de gemeente om een drietal onderdelen te heroverwegen en nader te onderbouwen. Hieronder wordt op deze drie onderdelen ingegaan:

a. Voor het verkeersonderzoek, dat als bijlage 7 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze, is gebruik gemaakt van het provinciaal verkeersmodel BBMA 2024 regio Zuidoost Brabant. In de BBMA2024 zijn de nieuwste inzichten op het gebied van autobezit, verplaatsingsgedrag en routekeuzes beschikbaar. Daarnaast heeft de gemeente ten behoeve van het onderzoek aanvullende gegevens verstrekt aan het betreffende mobiliteitsadviesbureau, zoals de meest actuele bevolkingsprognoses, nu bekende ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving en relevante verkeersstellingen uit 2024. Het onderzoek is daarmee gebaseerd op de meest actuele en representatieve (verkeers)gegevens. We zien daarom geen noodzaak om de verkeersstudie nader te onderbouwen.

b. De effecten op de omgeving vormen een integraal onderdeel van de belangenafweging bij het vaststellen van het omgevingsplan. Een Evenwichtige Toedeling van Functies Aan Locaties (ETFAL) is een kernprincipe van de Omgevingswet dat zorgt voor een zorgvuldige, duurzame balans tussen functies als wonen, werken en natuur. Het doel is het creëren van een veilige, gezonde leefomgeving door functies ruimtelijk te ordenen en conflicten te voorkomen. Hiervoor

moeten alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten worden onderzocht en afgewogen. In het kader van deze ontwikkeling is dat ook gebeurd. Op basis van deze afwegingen is vastgesteld dat de ontwikkeling ruimtelijk inpasbaar is en dat de effecten voor omwonenden aanvaardbaar worden geacht.

c. Zie beantwoording onderdeel 4 van deze zienswijze. De genoemde maatregelen zijn beoordeeld. In de beantwoording is gemotiveerd aangegeven welke maatregelen worden overgenomen, welke niet en wat daar de reden voor is.

6. Slotopmerking

De positieve grondhouding ten aanzien van het realiseren van de nieuwe woningen in Milheeze wordt gewaardeerd. Het uitgangspunt dat de leefbaarheid voor bestaande bewoners gegarandeerd moet blijven, wordt volledig onderschreven. In het planproces is daarom nadrukkelijk aandacht besteed aan het beperken van mogelijke negatieve effecten op de omgeving. Het omgevingsplan laat zien dat de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is en dat de woonkwaliteit van de huidige bewoners behouden blijft. Hiermee kan de nieuwe wijk een waardevolle toevoeging vormen aan de kern, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de directe omgeving. De gemeente onderkent daarbij dat de ontwikkeling effect zal hebben op het woon- en leefklimaat van omwonenden. Dit effect is echter niet dusdanig groot dat wij op basis daarvan het plan niet kunnen vaststellen.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot aanpassing van:

- Om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen wordt in artikel 5.3 van het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze geborgd dat het laden en lossen enkel mag plaatsvinden in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur).

De ingediende zienswijze wordt voor de overige onderdelen niet gedeeld.

## 2.4 [REDACTED] – Antoniusstraat [REDACTED] - 5309-2026

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 29-01-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

### Samenvatting zienswijze

1. Schending van de soortenbescherming (uilen en biodiversiteit).  
Op het betreffende terrein en in de tuinen van de indieners bevinden zich jaarrond rustplaatsen voor de uil. Deze zijn veelvuldig waargenomen. De voorgenomen bouw zorgt voor onherstelbare schade aan biodiversiteit. Op het perceel en in de omgeving zijn veel dieren te vinden, zoals uilen, vleermuizen, Vlaamse gaaian en nog veel meer vogelsoorten. Het leefgebied van de uil heeft een beschermde status. Het jachtgebied mag niet aangetast worden. Daarnaast komt er met het nieuwe bouwplan veel lichtvervuiling waar uilen gevoelig voor zijn. Dit is volgens indieners een verstoring van het nachtelijk leefmilieu. De dieren maken deel uit van de natuurwaarden in de woonomgeving, als deze verdwijnen is dat een aantasting van ieders leefmilieu.
2. Ernstige inbreuk op veiligheid en vluchtwegen en brandveiligheid.  
Het perceel van de indieners beschikt aan de achterzijde over een poort die gebruikt wordt als nooduitgang of vluchtweg. In het huidige plan wordt direct achter de tuin van de indieners een privétuin voor derden gerealiseerd. De brandweer kan daardoor niet achter op het perceel van de indieners komen, waardoor de vluchtweg bij brand of calamiteiten wordt geblokkeerd. Een steegje is volgens de indieners geen oplossing. Indieners geven aan dat is voorgesteld om heggen te plaatsen en vragen op welke grond deze komen te staan. Door een eventuele haag is geen vluchtroute voor de indieners mogelijk.
3. Strijdigheid met de woonvisie voor huisvesting voor starters en jeugd.  
Tijdens de informatieavonden werd benoemd dat de gemeente een woonvisie heeft en dat er gebouwd moet worden voor starters en jeugd. Het huidige plan voorziet door de indieners onvoldoende in de behoefte aan woningen voor lokale starters en jeugd. Door te kiezen voor een supermarkt, stukje ouderenvoorziening, sociale woningen en andere dure woningen wordt hier niet aan voldaan. De huidige woningmarkt vraagt hier wel om.
4. Aantasting woongenot en vrij uitzicht.  
De indieners zijn zich ervan bewust dat zij juridisch gezien geen recht hebben op vrij uitzicht, maar zien dit wel als aantasting van hun woonmilieu. Het vrije uitzicht is essentieel voor de waarde van het huis en ook het woongenot van de indieners. Door de bouw van de woningen vormt dit een inbreuk op de ruimtelijke beleving, waardoor het open karakter van het perceel teniet wordt gedaan. Dit zorgt voor de indieners voor een opsluiteffect van de woning. Met de bouw is de privacy van de indieners weg en de positionering van de nieuwe woningen zorgen voor een onredelijke inbreuk op de persoonlijke levenssfeer. Indieners vragen of er een planschade voor de tegemoetkoming van de schade mogelijk is.
5. Stikstofuitstoot.  
Het plan voorziet niet alleen in de te bouwen woningen, maar ook de daarbij horende zware bouwverkeer (emissieloos?) al die tijd en daarna het verkeer van de nieuwe bewoners en bezoekers van de supermarkt en de bevoorrading. Gezamenlijk stoot dat aanzienlijk wat stikstof uit. De verkeersaantrekking van de supermarkt is vele malen groter dan van alleen de woningen. De indieners stellen dat er gekeken moet worden naar het stikstofdossier. De indieners vragen of het dossier openbaar is. Daarnaast vragen de indieners of de norm voor stikstofuitstoot niet te hoog wordt met alle projecten samen, en daarmee een belasting voor de natuur van Milheeze die aan de andere kant



van de weg al snel aanwezig is. Oftewel, is de stikstofdepositie op alle relevante stikstofgevoelige habitats binnen de 25 kilometerzone juist getoetst.

#### Beantwoording zienswijze

##### 1. Schending van de soortenbescherming (uilen en biodiversiteit).

In het kader van de beoordeling van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties is beoordeeld of op voorhand het wettelijke soortenbeschermingsregime de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Er is ten behoeve van de ontwikkeling een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Het doel van de quickscan is om te bepalen of vervolgstappen nodig zijn (en zo ja, welke), om overtreding van de Omgevingswet te voorkomen. Een quickscan geeft een effectbeoordeling van de beoogde ingrepen (zowel in aanleg- als gebruiksfase) op alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun functionele leefomgeving. Uit de quickscan flora en fauna is naar voren gekomen dat er aanleiding bestaat om aanvullend onderzoek uit te voeren naar de huismus, steenuil en gebouw bewonende vleermuizen. Overige beschermde flora en fauna is ten tijde van de quickscan niet aangetroffen. De aanbeveling uit de quickscan om nestkasten op te hangen voor diverse soorten wordt overgenomen. De beoogde bebouwing zal voldoen aan de hedendaagse duurzaamheidseisen en krijgt een natuurinclusieve en klimaatadaptieve inrichting.

Naar aanleiding van het aanvullend onderzoek naar beschermde soorten, kan geconcludeerd worden dat:

- binnen het plangebied sporadisch geïsoleerd wordt door enkele vleermuissoorten. De aangetroffen vliegroute wordt echter niet negatief beïnvloed door de geplande ontwikkeling doordat de instandhouding van de vliegroute wordt gewaarborgd. Tussen het naaldbosje in het westen en de bomenrij in het oosten wordt een groenstrook gerealiseerd met daarin hogere bomen. De aanleg en instandhouding van deze groenstrook is juist vanwege de bevindingen uit het aanvullend onderzoek versterkt en vervolgens geborgd in het Landschappelijk Inpassingsplan dat als bijlage 1 bij de regels van het TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze is gevoegd.
- het plangebied en direct aangrenzende omgeving geen deel uitmaakt van het leefgebied van huismussen;
- binnen het plangebied geen gierzwaluwen of nesten daarvan zijn waargenomen en daarmee negatieve effecten zijn uitgesloten.
- het plangebied en direct aangrenzende omgeving deel uitmaakt van het leefgebied van een paartje steenuilen. Aangezien de functionaliteit van een vaste rust- en verblijfplaats negatief worden beïnvloed door de geplande ontwikkeling zijn compenserende maatregelen en het aanvragen van een vergunning noodzakelijk. Er wordt geadviseerd om twee steenuilkasten te plaatsen in de omgeving van het plangebied en binnen het bestaand territorium. Voor de aanvraag van de vergunning wordt een mitigatie- en compensatieplan met ecologisch werkprotocol opgesteld. De geplande werkzaamheden aangaande de bebouwing kunnen pas uitgevoerd worden na verlening van een vergunning op Flora en Fauna activiteiten op de Omgevingswet en onder begeleiding van een ecologisch deskundige.

Met het toepassen van de mitigerende maatregelen en door rekening te houden met het ecologisch werkprotocol, wordt het leefmilieu van de aangetroffen soorten tot een minimum beperkt en wordt voldaan aan de Omgevingswet. Het wettelijke soortenbeschermingsregime staat dan ook niet de uitvoerbaarheid van het plan in de weg. Te allen tijden geldt daarnaast de algemene zorgplicht voor plant- en diersoorten. Dit houdt onder andere in dat verlichting wordt toegepast die verstoring van bepaalde soorten zoveel mogelijk beperkt.

2. Inbreuk op veiligheid, vluchtwegen en brandveiligheid.

De achterzijde van het perceel van de indieners beschikt over een poort die, zoals de indieners aangeven, wordt gebruikt als nooduitgang of vluchtweg. De gronden direct achter het perceel zijn echter geen openbaar gebied, maar maken deel uit van het perceel dat in eigendom is van de ontwikkelaar. Indieners geven aan dat de brandweer vanwege het beoogde plan niet langer via de achterzijde van het perceel kan komen en daardoor een vluchtweg bij brand en calamiteiten vervalt. Uit landelijke richtlijnen blijkt echter dat de brandweer woningen moet kunnen bereiken via wegen die geschikt zijn voor brandweervoertuigen. Deze regels gaan uit van aanrijroutes via de openbare weg en niet via particuliere achterpaden of percelen, waarvoor geen recht van overpad of andere erfdienstbaarheid is gevestigd.

Voor het perceel van de indieners geldt dat de primaire toegang voor de brandweer en overige hulpdiensten via de voorzijde blijft plaatsvinden. Hiermee voldoet de situatie aan de geldende richtlijnen voor brandweertoeegang, zoals deze zijn vastgelegd in het Bbl (Besluit bouwwerken leefomgeving) en de Interregionale adviesleidraad Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2025. De indieners geven aan dat het opnemen van een achterpad geen oplossing biedt. In het beoogde plan is echter geen openbaar of functioneel noodzakelijk achterpad voorzien, omdat dit ruimtelijk niet noodzakelijk wordt geacht voor de brandveiligheid van omliggende percelen. Vanuit stedenbouwkundig en eigendomsrechtelijk perspectief bestaat geen verplichting om de achterpoort van de indieners van een doorgang te voorzien.

De gemeente is niet op de hoogte van eventuele afspraken tussen de ontwikkelaar en de indiener van de zienswijze. In het hagenplan is geen haag opgenomen tussen het perceel van de indiener en het plangebied. Vanuit het oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties acht de gemeente dit ook niet noodzakelijk. Dit wil echter niet zeggen dat de haag er feitelijk niet kan komen.

Hoewel de gemeente begrip heeft voor de wens van de indieners om de achterzijde van het perceel als vluchtmogelijkheid te behouden, kan het omgevingsplan dat niet waarborgen. De ontwikkelaar is eigenaar van het achterliggende perceel en heeft de vrijheid om dit te gebruiken binnen de kaders van het plan. De brandveiligheid van de woning van de indieners blijft gewaarborgd via de bestaande toegang vanaf de openbare weg aan de Antoniusstraat.

3. Strijdigheid met de woonvisie voor huisvesting voor starters en jeugd.

De gemeente stuurt bij nieuwe woningbouwprojecten gemeente breed op de prijssegmentatie zoals deze is opgenomen in de woonzorgvisie 'Samen thuis' (November 2024). Daarnaast wordt er ook invulling gegeven aan de woningbehoeften van de doelgroepen, waaronder starters, senioren, gezinnen en alleenstaanden en paren. Het beoogde plan voorziet in een gevarieerd aanbod aan woningen in verschillende segmenten en voldoet daarmee aan de segmentering zoals deze in de gemeentelijke woonzorgvisie is opgenomen en draagt bij aan de huidige woningbehoefte. De segmentering van het woningbouwprogramma is verankerd in een met de ontwikkelaar gesloten overeenkomst.

4. Aantasting woongenot en vrij uitzicht.

Aan een geldend omgevingsplan kunnen geen blijvende rechten worden ontleend, zoals indieners ook onderkennen. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Hieruit volgt dat indieners en anderen geen aanspraak kunnen maken op een blijvend vrij uitzicht vanuit de woning, ook niet als het vorige bestemmingsplan daar geen bebouwing toestond.

Gelet op de toename van het aantal woningen zal het plan leiden tot enige aantasting van het woongenot van indieners als gevolg van een vermindering van privacy en uitzicht. Niettemin mag de gemeente, gelet op de vraag naar woningen, een zwaarder gewicht toekennen aan het belang van woningbouw dan aan het belang van de indieners bij het behoud van de huidige situatie.

Het perceel van de indieners grenst aan het plangebied. De afstand van de achterste perceelgrens van het perceel van indieners tot de beoogde bebouwing is 3 tot 8 meter. De afstand van de woning van de indieners tot de beoogde woning bedraagt echter 33 meter. Dit zijn in een dorpse omgeving geen afstanden die de gemeente aanleiding hadden moeten geven voor de conclusie dat eventuele nadelige gevolgen van het plan, wat betreft privacy voor de indieners, onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doel. Daarbij is van belang dat in een bebouwde omgeving, zoals de kern van Milheeze, enige mate van inkijk op naastgelegen percelen niet ongebruikelijk is.

Wat betreft de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woning van de indiener van de zienswijze (maar ook andere omwonenden) is er geen reden te verwachten dat die waardevermindering zo groot zal zijn dat de raad het omgevingsplan niet kan vaststellen. De indiener van de zienswijze en anderen kunnen voor de mogelijke negatieve gevolgen die zij ondervinden van het plan een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Daarvoor bestaat een afzonderlijke procedure met eigen rechtsbeschermingsmiddelen.

5. Stikstofuitstoot.

Aanvullend op het ontwerp omgevingsplan is er een Passende Beoordeling opgesteld. Deze Passende Beoordeling is nodig om zeker te stellen dat deze ontwikkeling de natuurlijke kenmerken van omliggende Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. Hierin zijn alle stikstofbronnen opgenomen, zoals de in de zienswijze benoemde zware bouwverkeer, verkeer van de bewoners en bezoekers van de supermarkt en van de bevoorrading. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat de effecten van de stikstof die vrijkomt door deze ontwikkeling op de omliggende Natura 2000-gebieden lager is dan de stikstof die vrijkomt uit de bestaande veehouderij en akkerbouwbedrijf. Dat noemen we ook wel intern salderen. Deze Passende Beoordeling maakt onderdeel uit van het omgevingsplan en is daarmee toegankelijk voor iedereen.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt niet gedeeld.

## 2.5 [REDACTED] – Antoniusstraat [REDACTED] - 5539-2026

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 29-01-2026 digitaal ingediend bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

### Samenvatting zienswijze

#### 1. Ligging en betrokkenheid

De percelen van indiener liggen direct aan de rand van het plangebied. De ontwikkeling heeft daarmee volgens de indiener een substantiële ruimtelijke impact op het woon- en leefklimaat van de indiener, waaronder privacy, uitzicht, verkeer, geluidsoverlast en gebruiksdruk van de directe omgeving.

In de directe nabijheid van het perceel van de indiener worden in totaal circa 15 woningen gerealiseerd, waaronder een aaneengesloten rij levensloopbestendige woningen, alsmede overige woningen aan de overzijde van de ontsluitingsweg. Deze woningen maken gezamenlijk onderdeel uit van een stedenbouwkundig ensemble dat visueel en ruimtelijk als één geheel wordt ervaren. De ligging daarvan heeft volgens indiener onevenredig grote ruimtelijke impact op het perceel van de indiener ten opzichte van andere omwonenden. De indiener is zich bewust van de gemeentelijke woningbouwopgave en is bereid hierin constructief mee te denken, mits de overgang tussen bestaand en nieuw woongebied zorgvuldig, evenwichtig en proportioneel wordt vormgegeven.

#### 2. Omgevingsdialoog

In het kader van de omgevingsdialoog heeft de indiener meerdere gesprekken en correspondentie gevoerd met de projectontwikkelaar over de woningen en infrastructuur direct naast het perceel van de indiener. Deze gesprekken hadden specifiek betrekking op de levensloopbestendige woningen, aangezien deze woningen door de situering, bouwmassa en hoogte de grootste invloed hebben op het woon- en leefklimaat van de indiener. In de verslaglegging van de omgevingsdialoog herkent de indiener de aandachtspunten nauwelijks terug. De volgende punten zijn besproken:

##### 2.1 Onevenredige situering levensloopbestendige woningen

De indiener verzoekt de gemeente om de situering van deze levensloopbestendige woningen te heroverwegen en hierbij expliciet te toetsen aan het beginsel van een evenwichtige en zorgvuldige belangenafweging.

##### 2.2 Alternatief woningtype: patiowoningen

Indien her-situering niet mogelijk wordt geacht, wordt verzocht om de levensloopbestendige woningen te wijzigen in patiowoningen.

##### 2.3 Bouwhoogtes

Ondanks de verlaging van de goot- en nokhoogtes van respectievelijk 4,5 meter en 10 meter naar 3 meter en 8 meter, gaat de voorkeur van indiener uit naar:

1. her-situering van de levensloopbestendige woningen
2. toepassing van patiowoningen
3. en pas in laatste instantie de verlaagde bouwhoogtes als mitigerende maatregel.

##### 2.4 Dakkapellen

Wanneer er geen patiowoningen worden gerealiseerd, verzoekt de indiener nadrukkelijk om uit te sluiten dat er aan de achterzijde van de levensloopbestendige woningen dakkapellen gerealiseerd kunnen worden en dit planologisch te borgen.



## 2.5 Groene afscheiding

De indiener verzoekt om afdoende en blijvende groene afscheiding te realiseren tussen het perceel van de indiener en nieuwbouw, ter bescherming van privacy, uitzicht en leefkwaliteit.

3. Borging van afspraken  
De indiener verzoekt de gemeente om eventuele afspraken over situering, bouwhoogtes, dakkapellen en groene afscheiding planologisch en/of juridisch vast te leggen, zodat deze ook op langere termijn worden nageleefd en niet afhankelijk zijn van toekomstige interpretaties of wijzigingen. Deze aspecten zijn voor indiener van essentieel belang.
4. Overgangszone en heroverweging bestemming bosschage  
Door de realisatie van het beoogde plan verandert het karakter van de omgeving. Waar thans sprake is van een buitengebied situatie, ontstaat een nieuwe dorpsrand met een overwegend woonkarakter. De indiener verzoekt de gemeente om de bestemming van het aangrenzende bosschage te heroverwegen en te bezien of deze gronden kunnen worden aangepast naar de bestemming 'wonen', dan wel of een wijzigingsbevoegdheid of andere planologische mogelijkheid kan worden opgenomen die herbestemming in de toekomst mogelijk maakt. Een dergelijke benadering draagt volgens indiener bij aan een zorgvuldige en evenwichtige dorpsrand en voorkomt het ontstaan van planologische oneigenlijke restgronden.
5. Conclusie  
De indiener waardeert de bereidheid tot overleg en verzoekt de gemeente het ontwerpbestemmingsplan op bovengenoemde punten nader te verfijnen en de belangen van direct aangrenzende percelen evenwichtig en zorgvuldige mee te wegen.

## Beantwoording zienswijze

1. Ligging en betrokkenheid  
De gemeente onderkent dat de voorgenomen ontwikkeling ruimtelijke impact kan hebben op het woon- en leefklimaat van de indiener van de zienswijze. In het stedenbouwkundig ontwerp is echter zoveel mogelijk rekening gehouden om de impact op de omgeving te beperken. Naar aanleiding van de gesprekken tussen indiener van de zienswijze en ontwikkelaar is ervoor gekozen om de goot- en nokhoogtes te verlagen van 6 meter en 11 meter naar 3 meter en 8 meter. Enerzijds om daarmee aan te sluiten bij de hoogtes van de woning van de indiener en anderzijds om tegemoet te komen aan de wens om rekening te houden met het uitzicht en privacy van de indiener.

Aan een geldend omgevingsplan kunnen geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Hieruit volgt dat indiener en anderen geen aanspraak kan maken op een blijvend vrij uitzicht vanuit de woning, ook niet als het vorige bestemmingsplan daar geen bebouwing toestond. De gemeente mag, gelet op de vraag naar woningen, zwaarder gewicht toekennen aan het belang van woningbouw dan aan het belang van de indiener bij het behoud van de huidige situatie. De gemeente heeft deze zorgvuldige belangenafweging gemaakt en heeft geconcludeerd dat eventuele nadelige gevolgen van het plan, wat betreft privacy voor indiener, onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doel.

2. Omgevingsdialoog  
Indiener herkent de aandachtspunten die besproken zijn met de ontwikkelaar niet in de verslaglegging van de omgevingsdialoog dat als bijlage 29 is toegevoegd aan het TAM-Omgevingsplan Milheesestraat Milheeze. De Omgevingswet schrijft geen vaste vorm van participatie of verslaglegging voor; het uitgangspunt is dat de gekozen aanpak zorgvuldig

wordt gemotiveerd. Het verslag gaat in op de twee omgevingsdialogen die hebben plaatsgevonden. Daarnaast heeft de ontwikkelaar op 20 oktober 2025 en 12 december 2025 individueel gesproken met de indiener van de zienswijze. Naar aanleiding van deze gesprekken heeft de ontwikkelaar de afspraken vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst, die in concept bij de indiener van de zienswijze ligt.

Hieronder wordt verder ingegaan op de genoemde punten:

#### 2.1. Onevenredige situering levensloopbestendige woningen

Bij de planvorming heeft een integrale afweging plaatsgevonden, waarbij onder meer is gekeken naar de gewenste ruimtelijke structuur, verkaveling, ontsluitingsmogelijkheden, woningtypologieën en de samenhang binnen het plangebied. De positionering van de levensloopbestendige woningen maakt onderdeel uit van deze samenhangende opzet.

Het door de indiener voorgestelde her-situering van de woningen is in dit verband niet mogelijk, omdat dit afbreuk doet aan de zorgvuldig afgewogen, stedenbouwkundige structuur, de verkavelingsopzet en de functionele inpassing van de woningen binnen het plan. Een andere situering zou leiden tot een minder samenhangend geheel.

Ten aanzien van de door de indiener genoemde afstand van circa 22 meter tussen de woonkamer en het bouwvlak wordt opgemerkt dat deze afstand, vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt, als aanvaardbaar wordt beschouwd in een stedelijke woonomgeving. Daarbij geldt dat in Nederlandse regelgeving en jurisprudentie geen absoluut recht bestaat op een gelijke afstand tot nieuwe bebouwing voor alle omwonenden. Situaties verschillen namelijk per locatie en worden beoordeeld op basis van de specifieke ruimtelijke context.

Hoewel wordt onderkend dat de afstand tot de woning van de indiener woning korter is dan bij enkele andere woningen in de omgeving, is er geen sprake van een zodanig verschil dat gesproken kan worden van een onevenredige of disproportionele aantasting van het woon- en leefklimaat. Daarnaast komt in een reguliere woonomgeving een zekere mate van inkijk vaker voor en wordt dit als redelijk gebruikelijk en juridisch aanvaardbaar beschouwd. Door de onderlinge afstand en mogelijke aanvullende maatregelen zoals erfafscheidingen blijft de privacy in voldoende mate gewaarborgd. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is er met de gekozen opzet sprake van een evenwichtige belangenafweging, waarbij zowel het belang van omwonenden als het belang van een kwalitatief goed en uitvoerbaar plan is meegenomen, met een hoogwaardig woon- en leefklimaat.

#### 2.2. Alternatief woningtype: patiowoningen

Indiener verzoekt om, indien her-situering van de beoogde woningen niet mogelijk wordt geacht, op deze locatie patiowoningen toe te passen. Volgens indiener is dit woningtype ruimtelijk minder belastend en kan hiermee onder andere de inkijkproblematiek worden voorkomen. Met de aanpassing van de bouwhoogtes (zie hieronder) heeft ontwikkelaar een bijdrage gedaan om het gevoel van privacy verder te waarborgen. Het type patiowoning heeft in de regel echter een ander ruimtebeslag dat niet zal passen binnen het beoogde bouwvlak.

#### 2.3. Bouwhoogtes

Naar aanleiding van de gesprekken tussen indiener van de zienswijze en ontwikkelaar is ervoor gekozen om de goot- en nokhoogtes te verlagen van 6 meter en 11 meter naar 3 meter en 8 meter. Met de aanpassing van de bouwhoogtes heeft de ontwikkelaar een bijdrage gedaan om tegemoet te komen aan de wens om rekening te houden met het uitzicht en privacy van de indiener.



#### 2.4. Dakkapellen

Planologisch is het niet mogelijk om dakkapellen aan de achterzijde helemaal te voorkomen. Dakkapellen zijn onder voorwaarden namelijk vanuit landelijke wetgeving vergunningsvrij. Ontwikkelaar heeft een overeenkomst gestuurd naar indiener waarin privaatrechtelijk is vastgelegd dat er geen dakkapellen kunnen worden gerealiseerd in het achterdakvlak. Dit kan vervolgens als erfdienstbaarheid door de notaris worden vastgelegd tijdens de uitgifte van de woning.

#### 2.5. Groene afscheiding

Hagen tussen particuliere percelen zijn niet opgenomen in het hagenplan. Vanuit evenwichtige toedeling van functies aan locaties acht de gemeente dit ook niet noodzakelijk. De gemeente heeft begrepen dat het behoud van de groene afscheiding geborgd is in de privaatrechtelijke overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de indiener van de zienswijze.

#### 3. Borging van afspraken

De situering van bebouwing en de bouwhoogtes worden geborgd in de regels van het omgevingsplan. Aangezien dakkapellen aan de achterzijde vanuit landelijke wetgeving vergunningsvrij zijn, is het niet mogelijk hierover iets vast te leggen in het omgevingsplan. Ook afspraken over erfafscheidingen tussen particulieren en ontwikkelaar dienen tussen deze twee partijen onderling afgesproken te worden.

#### 4. Overgangszone en heroverweging bestemming bosschage

Indiener van de zienswijze staat vrij om een plan voor het genoemde perceel in te dienen bij de gemeente. De mogelijkheden van dit plan worden, evenals voor voorliggend plan, beoordeeld. Het is niet mogelijk om de bestemming van het genoemde perceel met dit omgevingsplan te heroverwegen of te bezien.

#### Conclusie

De ingediende zienswijze wordt niet gedeeld.

## **2.6 [REDACTED] - Antoniusstraat [REDACTED] - 5703-2026**

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 02-02-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

### Samenvatting zienswijze

De voorgenomen nieuwbouwwoningen krijgen een nokhoogte die bijna 3 meter hoger ligt dan die van de bestaande woningen aan de Antoniusstraat. De indieners zijn van mening dat deze aanzienlijke hoogteverschillen niet passend zijn bij de huidige bebouwing in de directe omgeving en daardoor het bestaande woon- en leefklimaat ernstig worden aangetast.

De bouwhoogte leidt volgens indieners daarnaast tot onaanvaardbare aantasting van de privacy. Door de hoogte van de nieuw te bouwen woningen ontstaat directe inkijk in de tuinen en woningen, waardoor de privacy volledig verdwijnt. Dit is naar mening van de indieners behoorlijk nadelig. Het verschil van hoogte lijkt voor de indieners ook niet passend voor het aanzicht van het dorp wanneer je van Deurne naar Milheeze rijdt.

Gelet op het bovenstaande verzoeken de indieners de geplande nokhoogte van 11 meter te heroverwegen en aan te passen aan de bestaande bebouwing, zodat de ruimtelijke uitstraling en de privacy van de omwonenden gewaarborgd blijft.

### Beantwoording en conclusie zienswijze

Zie voor beantwoording en conclusie zienswijze 2.1.

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 02-02-2026 digitaal ingediend bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

1. Het 'agrarisch bouwvlak' van indiener bevindt zich op circa 180 meter van het plangebied en de dichtstbijzijnde varkensstal bevindt zich op circa 230 meter van het plangebied.
2. Indiener is pertinent tegen realisatie van nieuwe geurgevoelige objecten binnen de geurcontour van zijn bedrijf. In de motivering van het plan wordt niet of nauwelijks aandacht besteed aan de gevolgen van de woningbouwontwikkeling voor het bedrijf van indiener. In het 'Onderzoek woon- en leefklimaat Veehouderijen' dat als bijlage 17 bij de toelichting zit, wordt aangegeven dat het bedrijf door de geurgevoelige objecten die dichterbij liggen dan het nieuwe woongebied toch al geen ontwikkelmogelijkheden meer heeft. Hierbij wordt miskend dat een bedrijf zich echter ook kan ontwikkelen zonder toename in geuremissie en zonder toename in dieren. Doordat nergens in het plan beschreven of verbeeld wordt dat er woningen binnen de geurcontour komen, wordt een vertekend beeld gegeven. De kans op klachten van de toekomstige bewoning is groot. Bovendien kan de gemeente de nu geldende geurnormen aanpassen. In paragraaf 2.2 van het onderzoek is aangegeven dat voor de toetsing of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat geen normen zijn vastgelegd in het omgevingsplan. Terecht wordt geconcludeerd dat de voorgrondbelasting van het varkensbedrijf bepalend is in het volledige toekomstige woongebied. Voor de toets van de voorgrondbelasting wordt vervolgens verwezen naar de memo 'Toepassen geurbeleid Gemert-Bakel'. De conclusie luidt dat conform die memo een maximale voorgrondbelasting van 10,0 OUe/m<sup>3</sup> nog aanvaardbaar is voor woningen in het gebied. Indiener kan zich niet vinden in de gehanteerde toets waarden, de motivatie en de conclusies die daaraan worden getrokken. De gemeente heeft wel degelijk beleid voor de toets van het woon- en leefklimaat bij dit soort ruimtelijke ontwikkelingen, namelijk de 'Beleidsregel ruimtelijke ontwikkelingen en geurhinder gemeente Gemert-Bakel 2013'. De gemeente is hierbij onterecht uitgegaan van de norm die geldt voor 'overig buitengebied'. Aansluiten bij de norm die geldt voor de kern van Milheeze lag meer voor de hand. Het gebied gaat namelijk in de toekomst deel uitmaken van de kern van Milheeze. Nu in een gedeelte van het nieuwe woongebied de voorgrondbelasting geur 5,5 OUe/m<sup>3</sup> of meer bedraagt, is het woon- en leefklimaat dus te kwalificeren als 'onvoldoende'. Het woon- en leefklimaat ter plaatste van de woningbouwcategorie is dan ook niet aanvaardbaar.
3. Daarbij wordt aangegeven dat bij de uitbreiding van De Rips, bestemmingsplan 'Paterslaan De Rips' wel wordt uitgegaan van de toets waarde voor de bebouwde kom. Het is voor de indiener onduidelijk waarom bij de uitbreiding van De Rips wordt uitgegaan van de toets waarde voor bebouwde kom, terwijl bij de uitbreiding van Milheeze wordt uitgegaan van de toets waarde voor 'overig buitengebied'. De uitbreiding van Milheeze is twee keer zo groot dan de uitbreiding in De Rips. De gemeente is hier dus niet consequent.
4. Mogelijk is toekomstige uitbreiding in oppervlakte dierenverblijf noodzakelijk voor toekomstbestendige bedrijfssituatie (o.a. dierenwelzijn), zonder toename in dieren of geur. Deze moet dan getoetst worden op basis van Omgevingsverordening Noord-Brabant, aan bebouwde kom en daarmee aan strengere geurnormen, dan nu het geval is.
5. Het stappenplan uit de 'Handreiking veehouderij en gezondheid 2.0' is niet doorlopen. Terwijl veehouders dat wel moeten doen bij ontwikkeling van hun bedrijf. Op basis van de handreiking zou moeten worden geconcludeerd dat er sprake is van een verhoogd risico voor de volksgezondheid, dat er geen sprake is van 'omgevingsbewust handelen' en er

dus geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van het toekomstige woongebied.

6. Het realiseren van een nieuw woongebied op zo'n korte afstand tot een veehouderij is naar mening van druist in tegen de algemene zorgplicht.

#### Beantwoording zienswijze

1. Van het 'agrarisch bouwvlak' dat zich op circa 180 meter van het plangebied bevindt is indiener van de zienswijze geen eigenaar. Het 'agrarisch bouwvlak' waar client eigenaar van is, ligt op circa 210 meter van het plangebied.
2. Onduidelijk is welke geurcontour indiener van de zienswijze hier exact bedoelt. Bij de beoordeling of een ontwikkeling binnen een plangebied mogelijk zijn wat betreft geur vanuit omliggende veehouderijen twee aspecten van belang. (1) is er ter plaatse van de nieuwe woningen sprake van een goed woon- en leefklimaat en (2) worden omliggende veehouderijbedrijven in hun ontwikkelingsmogelijkheden beperkt. Op beide aspecten wordt uitgebreid ingegaan in het geuronderzoek dat als bijlage 18 aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze is toegevoegd. Op pagina 11 is aangegeven dat gelet op de memo 'Toepassen geurbeleid Gemert Bakel, d.d. 14 december 2021 een maximale voorgrondbelasting van 10,0 OU nog aanvaardbaar is voor woningen in dit gebied (overig buitengebied). De berekende voorgrondbelasting vanuit de veehouderij is met 6,4 OU ruim lager dan 10,0 OU en daarmee aanvaardbaar. Daarbij moet worden opgemerkt dat de gemeente beleidsvrijheid heeft bij het beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De gemeente heeft, vanwege de behoefte aan extra mogelijkheden voor woningbouw, bewust gekeken of het hanteren van een relatief hoog geurhinderpercentage aanvaardbaar is. Daarom is de beleidsregel strikt toegepast en is uitgegaan van het gebied 'overig buitengebied'. De beleidsregel is bij diverse vergelijkbare plannen in de gemeente, waaronder 'Lochterweg, De Mortel' en 'De Berken, Milheeze', toegepast. Deze lijn is ook door de Raad van State geaccepteerd in de in de zienswijze aangehaalde uitspraak. Zie ook de beantwoording bij onderdeel 3 van deze zienswijze.

Ook is er sprake van een uitbreiding van een kleine dorpskern, gelegen in een landelijk en agrarisch gebied. Er is altijd al een sterke verwevenheid geweest tussen het dorp en de agrarische activiteiten die zich voordoen in het omringende buitengebied. Ook om deze reden is meegewogen dat de aanwezigheid van een enkele intensieve veehouderij op relatief korte afstand van het plangebied niet zal leiden tot onaanvaardbare geurhinder. Bovendien is voor de toekomstige bewoners duidelijk dat in de directe omgeving de betreffende veehouderijen aanwezig zijn. Gelet ook op de kenmerken van het dorp, namelijk klein (1.700 inwoners), gelegen in agrarisch gebied met een sterk dorps karakter en de inschatting van de toekomstige bewoners van het plangebied, namelijk senioren en starters die momenteel al een binding hebben met het dorp, is het niet te verwachten dat de toekomstige bewoners veel geurhinder gaan ervaren en is hierdoor de kans op klachten gering.

In het geuronderzoek is op pagina 9 onderbouwd dat de veehouderij van client reeds wordt beperkt door woningen op kortere afstand. Tevens is er sprake van een locatie gelegen in 'Beperkingen veehouderij' waardoor de ontwikkelmogelijkheden ook vanuit provinciale regelgeving wordt beperkt (zie beantwoording onderdeel 4 van deze zienswijze).

3. Zie beantwoording onderdeel 2 van deze zienswijze. Daarnaast is zowel bij bestemmingsplan 'Paterslaan De Rips' als ook bij 'Lochterweg, De Mortel' uitgegaan van 'overig buitengebied'.
4. Het bedrijfsperceel ligt volgens het geldende omgevingsplan binnen de aanduiding 'Beperkingen veehouderij'. Daarvoor gelden voorbeschermingsregels vanuit de provincie.

Binnen de 'Beperkingen veehouderij' is het verboden voor een veehouderij om de bestaande oppervlakte van bouwwerken te vergroten en de bestaande oppervlakte dierenverblijf te vergroten. Dat betekent dat een toename van de oppervlakte dierenverblijf is uitgesloten. Het college van Burgemeester en wethouders kan hiervoor enkel met een omgevingsvergunning afwijken als voldaan wordt aan artikel 5.65, derde lid (extensieve veehouderij) van de Omgevingsverordening Noord-Brabant.

5. De 'Handreiking veehouderij en gezondheid 2.0' toegepast bij aanvragen van een veehouderij. Aan de hand van het stappenplan wordt beoordeeld of advisering vanuit de GGD wenselijk is. Het advies van de GGD kan dan betrokken worden in de besluitvorming.

Bij deze ontwikkeling is geen sprake van een aanvraag van een veehouderij maar van een ontwikkeling gericht op het realiseren van nieuwe woningen aan de rand van de kern Milheeze. Daarbij wordt de 'Handreiking veehouderij en gezondheid' niet toegepast. Dat betekent niet dat gezondheid niet wordt meegenomen in dit omgevingsplan, dat vormt namelijk een belangrijk onderdeel van het evenwichtig toedelen van functies aan locaties en is in paragraaf 4.17 uitgebreid gemotiveerd en vormt daarmee een essentieel onderdeel van de besluitvorming op dit plan.

Daarnaast is de handreiking Veehouderij en Volksgezondheid 2.0 niet vastgesteld als beleid door de gemeente Gemert-Bakel. De gemeente heeft wel op 13 juli 2017 'Beleid toetsen Volksgezondheid bij procedures voor veehouderijen' vastgesteld. Toetsen aan de handreiking Veehouderij en Volksgezondheid 2.0 is om deze reden niet verplicht, terwijl toetsing aan 'Beleid toetsen Volksgezondheid bij procedures voor veehouderijen' (hierna te noemen Beleid) dat wel is.

6. De gemeente is van oordeel dat voldaan wordt aan de algemene zorgplicht. Zoals hierboven aangegeven heeft de gemeente een bewuste afweging gemaakt bij het beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Naar oordeel van de gemeente wordt er voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) en daarmee ook aan de algemene zorgplicht.

#### Conclusie

De ingediende zienswijze wordt niet gedeeld.



## 2.8 [REDACTED] – Millekens [REDACTED] - 5990-2026

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 03-02-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

### Samenvatting zienswijze

1. Het ontwerpplan is onvoldoende zorgvuldig voorbereid en gemotiveerd, waardoor onvoldoende inzicht bestaat in de noodzaak van de locatiekeuze en de concrete gevolgen voor de directe leefomgeving van cliënten.

- a. Locatiekeuze, ladder en ETFAL zijn onvoldoende concreet onderbouwd.
- b. Motivering onderzoek locaties en alternatieven.

Uit de onderbouwing volgt de conclusie dat alternatieve locaties niet mogelijk zouden zijn. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat niet inzichtelijk is welke concrete locaties zijn onderzocht, welke alternatieven daadwerkelijk zijn vergeleken en op basis van welke objectieve criteria deze zijn afgefallen.

Evenmin wordt duidelijk waarom het noodzakelijk zou zijn om in één keer circa 85 woningen te realiseren. De behoefte aan woningen blijkt wel uit de stukken, maar de stap van algemene woningbehoefte naar de keuze voor juist deze locatie wordt onvoldoende concreet en draagkrachtig gemotiveerd. Daarmee ontbreekt een toetsbare en inzichtelijke onderbouwing voor de locatiekeuze.

Daarnaast wordt gesteld dat een alternatieve locatie niet haalbaar is, maar ook hierbij blijft onvoldoende kenbaar waarop deze conclusie is gebaseerd. Zo wordt niet inzichtelijk gemaakt of is gekeken naar fasering van de ontwikkeling naar een kleinere planvariant of naar combinaties van meerdere locaties. Uit de toelichting blijkt daardoor onvoldoende hoe en waarom uiteindelijk voor deze locatie en deze planvorming is gekozen.

- c. ETFAL wordt niet zichtbaar afgewogen.

In de toelichting wordt wel gesteld dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL), maar deze conclusie wordt niet gedragen door kenbare en inzichtelijke belangenafweging. Uit de stukken blijkt onvoldoende hoe de verschillende betrokken belangen – in het bijzonder die van direct omwonenden, waaronder cliënten – concreet zijn geïnventariseerd en gewogen.

De onderbouwing blijft steken in algemene beleidsmatige beschrijvingen en eindconclusies, zonder dat inzichtelijk wordt gemaakt welke afwegingen daadwerkelijk zijn gemaakt en waarom deze keuzes in dit concrete geval als evenwichtig kunnen worden aangemerkt. Daarmee is ETFAL niet kenbaar toegepast, maar uitsluitend als conclusie gepresenteerd, hetgeen afbreuk doet aan de toetsbaarheid van het plan en vragen oproept over de zorgvuldigheid en motivering van het ontwerpplan.

- d. Ladder van verstedelijking en de onderbouwing erkent dat er nadere motivering nodig is. Op grond van de ladder voor duurzame verstedelijking (art. 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving, hierna Bkl) moet bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling worden gemotiveerd dat (a) sprake is van een behoefte aan de ontwikkeling, (b) deze behoefte niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen en (c) de locatiekeuze concreet, inzichtelijk en toetsbaar is onderbouwd.

Van belang is dat deze motivering niet kan volstaan met algemene bewoordingen of beleidsmatige conclusies, maar inzichtelijk gemaakt moet worden welke alternatieven zijn onderzocht, op basis van welke criteria deze zijn beoordeeld en waarom deze zijn afgefallen. In de toelichting wordt wel de algemene woningbehoefte benoemd. Evenmin wordt inzichtelijk gemaakt of is gekeken naar fasering, kleine planvarianten of combinaties van locaties. Daarmee ontbreekt een draagkrachtige, toetsbare en locatie-specifieke onderbouwing voor de keuze om dit plan, op deze locatie en in deze omvang, te realiseren.

Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat de onderbouwing van de locatiekeuze, de toepassing van de ladder door duurzame verstedelijking en de gestelde evenwichtige toedeling van functies aan locaties onvoldoende concreet en toetsbaar is. De gemaakte keuzes worden grotendeels geconcludeerd, maar niet kenbaar gedragen door inzichtelijke afwegingen van alternatieven en belangen. Daarmee is het ontwerpplan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid en onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.

2. Onvoldoende geborgde verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.
  - a. Hoewel het verkeersonderzoek is uitgevoerd, biedt het ontwerpplan onvoldoende zekerheid dat de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling in de praktijk aanvaardbaar zullen zijn voor de directe omgeving van cliënten. De uitkomsten van het onderzoek zijn in belangrijke mate afhankelijk van aannames en maatregelen die momenteel niet concreet zijn uitgewerkt en niet planologisch zijn geborgd. Daarmee is het plan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid.
  - b. Verkeersonderzoek gebaseerd op aannames over verkeersverdeling. Uit het verkeersonderzoek volgt dat de ontwikkeling leidt tot een substantiële verkeersgeneratie en dat een groot deel van dit verkeer wordt afgewikkeld via de Milheesestraat. Daarbij is gerekend met een verdeling waarbij circa 90% van het verkeer noordwaarts en slechts 10% zuidwaarts wordt afgewikkeld. Het rapport geeft aan dat deze verdeling realistisch is indien de inrichting van de wegen deze verkeerskeuze daadwerkelijk afdwingt. Daarmee zijn de conclusies uit het onderzoek afhankelijk van ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen die op dit moment nog niet concreet zijn uitgewerkt. In het ontwerpplan ontbreekt echter een nadere uitwerking of juridische borging van dergelijke maatregelen. Daardoor bestaat onzekerheid of de verkeersstromen zich in de praktijk zullen gedragen zoals in het onderzoek is verondersteld.
  - c. Verkeersveiligheid voor langzaam verkeer onvoldoende geborgd. In het verkeersonderzoek wordt tevens benoemd dat de huidige inrichting van de Milheesestraat beperkt is ingericht op voetgangers en dat bij de komst van een supermarkt een toename van langzaam verkeer te verwachten is. Het rapport noemt herinrichting van de weg als aandachtspunt, maar kwalificeert dit nadrukkelijk als wenselijk en als koppelkans. Op dit moment maken dergelijke maatregelen geen onderdeel uit van het ontwerpplan en zijn zij niet juridisch of planologisch vastgelegd. Daarmee is onvoldoende zeker dat de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers daadwerkelijk zal verbeteren, terwijl juist dit aspect voor cliënten zwaar weegt.
  - d. Parkeren: onvoldoende inzicht in gevolgen voor bestaande woonstraten. Daarnaast is onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke gevolgen de geplande parkeervoorzieningen hebben voor de directe omgeving van cliënten. Uit de stukken blijkt niet concreet: hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, hoe de verdeling tussen de bewoners- en bezoekers parkeren is voorzien en in hoeverre hiermee wordt voorkomen dat parkeerdruk ontstaat in de bestaande

woonstraten. Daarmee ontbreekt ook op dit onderdeel een concrete en toetsbare onderbouwing in de directe leefomgeving aanvaardbaar zal blijven.

Het punt is niet dat er géén verkeersonderzoek is uitgevoerd, maar dat de aanvaardbaarheid van de verkeerskundige situatie in belangrijke mate afhankelijk is gemaakt van toekomstige aannames en maatregelen die momenteel niet concreet zijn uitgewerkt en niet zijn geborgd. Ook ten aanzien van de parkeerdruk ontbreekt een voldoende inzichtelijke onderbouwing van de gevolgen voor de directe woonomgeving. Daarmee is onvoldoende zeker dat de ontwikkeling niet zal leiden tot een onevenredige aantasting van de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat van cliënten. Het ontwerpplan is op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

Cliënten verzoeken de gemeente om:

- de noodzakelijke verkeersmaatregelen concreet uit te werken en juridisch te borgen;
- inzichtelijk te maken hoe de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer wordt gewaarborgd; en
- nader te motiveren hoe parkeerdruk in de bestaande woonstraten wordt voorkomen.

3. Onvoldoende waarborg voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- a. Het ontwerpplan biedt onvoldoende zekerheid dat ter plaatse van het perceel van cliënten sprake zal blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De gevolgen van de gekozen planopzet – met name de woningtypologie, de bouwdichtheid en de ligging direct tegenover het perceel van cliënten – zijn onvoldoende concreet gewogen en gemotiveerd.

- b. Woningtypologie en dichtheid onvoldoende gemotiveerd in relatie tot de bestaande omgeving.

Het ontwerpplan maakt tegenover het perceel van cliënten woningbouw mogelijk met een andere typologie en hogere dichtheid dan thans in de directe omgeving aanwezig is. Daarmee verandert de ruimtelijke situatie voor cliënten ingrijpend. Hoewel de toelichting algemene stedenbouwkundige uitgangspunten bevat, blijft onduidelijk:

- waarom juist op deze locatie een hogere dichtheid is gekozen;
- waarom deze planopzet passend wordt geacht bij de bestaande lintstructuur;
- en hoe de concrete gevolgen voor direct omwonenden zijn meegewogen.

Daarmee blijft de keuze voor deze specifieke planopzet onvoldoende locatie-specifiek gemotiveerd.

- c. Gevolgen voor privacy en leefkwaliteit onvoldoende kenbaar betrokken.

Voor cliënten betekent de ontwikkeling een directe verandering in hun woonomgeving. De nieuwe bebouwing komt recht tegenover hun perceel te liggen en heeft gevolgen voor onder meer privacy, beleving van openheid en gebruik van de tuin. Hoewel dergelijke belangen in algemene zin worden genoemd in de toelichting, blijkt onvoldoende dat deze concrete gevolgen voor cliënten daadwerkelijk expliciet zijn betrokken bij de belangenafweging. De effecten blijven abstract beschreven, terwijl het hier gaat om directe en individuele gevolgen. Juist bij ontwikkelingen met een dergelijke indirecte impact mag worden verwacht dat deze belangen concreter worden benoemd en zichtbaar worden meegenomen.

- d. Geur en bestaande milieubelasting in de omgeving.

Uit de stukken blijkt dat de omgeving wordt gekenmerkt door agrarische functies en dat sprake is van zekere bestaande milieubelasting. Hoewel geuronderzoek is uitgevoerd en wordt geconcludeerd dat formeel aan normen kan worden voldaan, betekent dit niet zonder meer dat ook sprake is van optimaal woon- en leefklimaat. In de onderbouwing blijft echter onderbelicht

hoe de bestaande milieubelasting, in combinatie met de voorgenomen verdichting, is betrokken bij de afweging of deze locatie geschikt is voor woningbouw van deze omvang en intensiteit. Ook dit aspect is daarmee onvoldoende kenbaar onderdeel van de belangenafweging.

Gelet op voorgaande is onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat met de gekozen planopzet – met name de woningtypologie, de dichtheid en de situering tegenover het perceel van cliënten – sprake zal blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De concrete gevolgen voor cliënten zijn onvoldoende zichtbaar en onvoldoende kenbaar betrokken bij de besluitvorming. Daarmee schiet ook op dit punt de motivering tekort en bestaat aanleiding het plan nader te heroverwegen en aan te passen.

Cliënten verzoeken het ontwerpplan niet ongewijzigd vast te stellen, maar de onderbouwing op de genoemde punten aan te vullen en het plan zodanig aan te passen dat:

- de verkeersveiligheid concreet wordt geborgd;
- de planopzet tegenover hun perceel wordt heroverwogen; en
- de belangen van cliënten expliciet en kenbaar worden meegewogen in de besluitvorming.

#### Beantwoording zienswijze

1. Twee keer per jaar vindt er een zogeheten prioriteringsronde plaats voor woningbouwprojecten. Daarbij wordt door het college van burgemeester en wethouders deels een afweging gemaakt als het gaat om de locatiekeuze. De omgevingsvisie 2040 van de gemeente Gemert-Bakel wordt daarbij betrokken. De Omgevingsvisie schetst hoe we onze gemeente leefbaar, vitaal en aantrekkelijk houden. In het kader van het creëren van vitale kernen, zijn in de omgevingsvisie uitbreidingsrichtingen voor woongebieden aangewezen. De voorgenomen ontwikkeling ligt in zo'n uitbreidingsgebied. Het noorden van Milheeze is eveneens aangewezen als mogelijke uitbreidingsrichting. Daar waar kansen zijn voor inbreidingen, wordt daar door de gemeente op ingezet. Aangezien er destijds geen inbreidingsplannen of plannen voor het noorden van Milheeze zijn ingediend, is besloten om het plan Milheesestraat te prioriteren. Als gemeente streven we namelijk naar een evenwichtige spreiding van woningbouw over de verschillende kernen, om op die manier de woningopgave in iedere kern te verlichten en doorstroming op de woningmarkt te bevorderen. Daarnaast is de gemeente van oordeel dat de beoogde ontwikkeling bijdraagt aan de leefbaarheid van Milheeze en bijdraagt aan de grote woningbehoefte.

De locatieafweging is op hoofdlijnen gemotiveerd in paragraaf 4.2 van de ladderonderbouwing die als bijlage 6 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze. Daarnaast wordt de locatie/ het plangebied nader onderbouwd in de lagenbenadering die als bijlage 4 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze. Op basis van de lagenbenadering kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling tot woongebied (met supermarkt) met een goed woon- en leefklimaat ruimtelijk goed inpasbaar is. Dit heeft tevens meegewogen in de locatieafweging.

Een gefaseerde ontwikkeling, kleinere planvariant of verspreiding over meerdere locaties, bieden onvoldoende ruimte om de woningbouwopgave doelmatig en samenhangend te realiseren. De gemeente is van oordeel dat het voorliggende plan voldoet aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Het voorziet in een compacte, logische ingepaste ontwikkeling die optimaal aansluit bij de bestaande dorpsstructuur. Bovendien wordt er een gevarieerd woningaanbod gerealiseerd voor verschillende doelgroepen, waarmee wordt ingespeeld op zowel de lokale behoefte als bredere beleidsdoelstellingen op het gebied van leefbaarheid en doorstroming.

De gemeente deelt de bevinding dat ETFAL niet zichtbaar is afgewogen, niet. Indieners benoemen niet welke specifieke aspecten ontbreken in de gemaakte afweging. In hoofdstuk 4, 5 en 7 van de toelichting van het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze worden alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten zorgvuldig en uitgebreid gemotiveerd. Waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is om het aspect nader te onderbouwen, is er een onderzoek uitgevoerd. De uitgevoerde onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd. In de toelichting wordt er naar de relevante onderzoeken verwezen. Hierbij worden de verschillende belangen betrokken en afgewogen. Daarnaast heeft er een omgevingsdialoog plaatsgevonden. Belanghebbenden hebben tijdens de omgevingsdialoog de gelegenheid gekregen om hun belangen kenbaar te maken en te reageren op de (schets)plannen. De verkregen input tijdens de omgevingsdialoog zijn concreet geïnventariseerd, gewogen en deels hebben deze vervolgens geleid tot aanpassingen in het plan.

2. Aan het verkeersonderzoek dat als bijlage 7 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze ligt als uitgangspunt ten grondslag dat circa 90% van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling wordt afgewikkeld via de Milheesestraat en circa 10% via de Millekens. Dit uitgangspunt is niet willekeurig, maar vormt een expliciet onderdeel van de verkeerskundige en stedenbouwkundige uitwerking van het plan. Daarnaast is het gebaseerd op de beoogde inrichting van het plangebied en de aansluiting op de bestaande infrastructuur. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van deze verdeling en de daarbij behorende verkeersintensiteiten.

De beoogde verkeersafwikkeling is geborgd in het stedenbouwkundig plan dat als bijlage 1 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze door het toepassen van een smaller wegprofiel in de richting van de Millekens, in combinatie met de aanleg van een parkeercoffer. Door deze inrichting wordt het betreffende deel van de ontsluitingsroute minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. De weg krijgt daarmee een duidelijk ondergeschikt karakter, waardoor het gebruik ervan wordt ontmoedigd. De hoofdorïëntatie van het verkeer blijft hierdoor gericht op de Milheesestraat. Het stedenbouwkundig plan vormt het kader voor het civieltechnische ontwerp, waarin de beoogde verkeersmaatregelen nader technisch worden uitgewerkt.

Op 10 november 2025 is het verkeersbesluit gepubliceerd voor het uitbreiden van de 30 km/u-zone aan de Milheesestraat in Milheeze. Het snelheidsregime op de Milheesestraat wordt daarmee volledig 30 km/u. De verkeersborden die aangeven dat de snelheid is gewijzigd, zijn inmiddels geplaatst. Voor de ontsluiting van de voorgenomen ontwikkeling op de Milheesestraat is gekozen voor een verkeersplateau. Een plateau ondersteunt de functie van het wegtype. De vorm van het plateau sluit aan bij de snelheid die daarmee wordt afgedwongen.

Daarnaast hebben we als gemeente aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. In het verkeersonderzoek dat als bijlage 7 is toegevoegd aan het TAM-omgevingsplan Milheesestraat Milheeze is de aanbeveling gedaan om bij de afwaardering van de Milheesestraat een aparte fietsstrook te realiseren en ruimte te creëren voor een voetpad aan beide zijden van de weg. Bij een eventuele herinrichting van de Milheesestraat wordt deze aanbeveling meegenomen. Op dit moment is de herinrichting van de Milheesestraat nog niet opgenomen in de planning.

De verkeersstructuur van het plan is zodanig ontworpen dat het kruisen van verkeersstromen tot een minimum wordt beperkt en er een veilig en overzichtelijk verkeersbeeld ontstaat. Langs de hoofdontsluitingsweg in het plan ligt aan één zijde een voetpad. Voetgangers worden door het voetpad en informele paden in het groen



gescheiden van de overige weggebruikers en kunnen op een veilige manier van noord tot zuid lopen in het plan. Fietzers en auto's maken straks samen gebruik van de hoofdontsluitingsweg. Deze wordt ingericht als een woonstraat waar de snelheden laag zijn en de verkeersintensiteiten beperkt. In dergelijke woonstraten vinden wij het acceptabel dat fietsers en auto's de rijbaan delen.

De beoogde ontwikkeling moet zelf voorzien in de parkeerbehoefte. In paragraaf 4.3 van de toelichting en bijlage 7 van het TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze wordt nadrukkelijk op basis van de Nota parkeernormen Gemert-Bakel, 2017 en het CROW<sup>2</sup> onderbouwd dat de parkeerplaatsen de nodig zijn om te voorzien in de behoefte worden gerealiseerd. In artikel 16.1 van het TAM-omgevingsplan Milheesestraat, Milheeze is de juridische koppeling gemaakt dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor deze ontwikkeling, voldaan moet worden aan deze parkeernormen, waaronder het parkeren op eigen terrein. Met het toepassen van deze parkeernormen voorziet de ontwikkeling in zijn eigen parkeerbehoefte en wordt voorkomen dat er een parkeerdruk ontstaat in de bestaande omgeving als gevolg van deze ontwikkeling.

3. Indieners stellen dat het ontwerpplan onvoldoende waarborgt dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op het perceel van indieners behouden blijft. Volgens indieners zijn de gevolgen van de planopzet – in het bijzonder de gekozen woningtypologie, de hogere bouwdichtheid en de situering tegenover het perceel – onvoldoende concreet beoordeeld en gemotiveerd. Daarnaast wordt aangevoerd dat de voorziene woningbouw qua typologie en dichtheid afwijkt van de bestaande omgeving en daarmee een ingrijpende verandering van de ruimtelijke situatie veroorzaakt.

De gemeente onderkent dat de typologie en dichtheid enigszins afwijkt van de bestaande omgeving. Het plan voorziet in een gevarieerd woningaanbod voor diverse doelgroepen in zowel koop- als (sociale)huursegment, welke aansluit bij de woningbouwsegmentering in de woonzorgvisie van de gemeente die, op haar beurt, gebaseerd is op de huidige woningbouwbehoefte. Daardoor ontstaat een hogere dichtheid dan in de omgeving, die gekenmerkt wordt door (dure) koopwoningen, maar vormt stedenbouwkundig wel een passende aanvulling op de bestaande structuur. Bij de planvorming is rekening gehouden met de huidige situatie. Daarbij zijn onder meer de situering van de bebouwing, de onderlinge afstand en de effecten voor de omwonenden betrokken.

Tegenover/nabij het perceel van de indieners zijn rug-aan-rugwoningen voorzien. Kenmerkend voor deze woningtypologie is dat de achtergevels met verblijfsruimten tegen elkaar gelegen zijn, waardoor inkijk in vergelijking met traditionele woningtypologieën juist wordt beperkt. De afstand tussen het perceel van de indieners en de beoogde rug-aan-rugwoningen bedraagt circa 17 meter. Deze afstand is voldoende om negatieve effecten zoals aantasting van privacy, bezonning en ruimtelijke beleving te beperken tot een aanvaardbaar niveau.

Met betrekking tot de lintstructuur wordt vastgesteld dat de ontwikkeling hierop aansluit. Hoewel sprake is van een andere woningtypologie dan in (delen van) de directe omgeving voorkomt, blijft de schaal en maatvoering van de bebouwing passend binnen het bestaande bebouwingsbeeld en daarmee blijft het dorpse karakter behouden. Van een verstoring van de lintstructuur is daarom geen sprake.

Voor het onderdeel van de zienswijze met betrekking tot geur en de bestaande milieubelasting in de omgeving, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.7.

---

<sup>2</sup> Het CROW is een onafhankelijk kennisplatform dat richtlijnen, standaarden en kennis ontwikkelt voor de inrichting van de openbare ruimte, infrastructuur, verkeer en vervoer in Nederland.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt niet gedeeld.

## 2.9 [REDACTED] – Millekens [REDACTED] - 6013-2026

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 03-02-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

### Samenvatting zienswijze

1. Het ontwerpplan is onvoldoende zorgvuldig voorbereid en gemotiveerd, waardoor onvoldoende inzicht bestaat in de noodzaak van de locatiekeuze en de concrete gevolgen voor de directe leefomgeving van cliënten.

- a. Locatiekeuze, ladder en ETFAL zijn onvoldoende concreet onderbouwd.
- b. Motivering onderzoek locaties en alternatieven.

Uit de onderbouwing volgt de conclusie dat alternatieve locaties niet mogelijk zouden zijn. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat niet inzichtelijk is welke concrete locaties zijn onderzocht, welke alternatieven daadwerkelijk zijn vergeleken en op basis van welke objectieve criteria deze zijn afgefallen.

Evenmin wordt duidelijk waarom het noodzakelijk zou zijn om in één keer circa 85 woningen te realiseren. De behoefte aan woningen blijkt wel uit de stukken, maar de stap van algemene woningbehoefte naar de keuze voor juist deze locatie wordt onvoldoende concreet en draagkrachtig gemotiveerd. Daarmee ontbreekt een toetsbare en inzichtelijke onderbouwing voor de locatiekeuze.

Daarnaast wordt gesteld dat een alternatieve locatie niet haalbaar is, maar ook hierbij blijft onvoldoende kenbaar waarop deze conclusie is gebaseerd. Zo wordt niet inzichtelijk gemaakt of is gekeken naar fasering van de ontwikkeling naar een kleinere planvariant of naar combinaties van meerdere locaties. Uit de toelichting blijkt daardoor onvoldoende hoe en waarom uiteindelijk voor deze locatie en deze planvorming is gekozen.

- c. ETFAL wordt niet zichtbaar afgewogen.

In de toelichting wordt wel gesteld dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL), maar deze conclusie wordt niet gedragen door kenbare en inzichtelijke belangenafweging. Uit de stukken blijkt onvoldoende hoe de verschillende betrokken belangen – in het bijzonder die van direct omwonenden, waaronder cliënten – concreet zijn geïnventariseerd en gewogen.

De onderbouwing blijft steken in algemene beleidsmatige beschrijvingen en eindconclusies, zonder dat inzichtelijk wordt gemaakt welke afwegingen daadwerkelijk zijn gemaakt en waarom deze keuzes in dit concrete geval als evenwichtig kunnen worden aangemerkt. Daarmee is ETFAL niet kenbaar toegepast, maar uitsluitend als conclusie gepresenteerd, hetgeen afbreuk doet aan de toetsbaarheid van het plan en vragen oproept over de zorgvuldigheid en motivering van het ontwerpplan.

- d. Ladder van verstedelijking en de onderbouwing erkent dat er nadere motivering nodig is. Op grond van de ladder voor duurzame verstedelijking (art. 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving, hierna Bkl) moet bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling worden gemotiveerd dat (a) sprake is van een behoefte aan de ontwikkeling, (b) deze behoefte niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen en (c) de locatiekeuze concreet, inzichtelijk en toetsbaar is onderbouwd.

Van belang is dat deze motivering niet kan volstaan met algemene bewoordingen of beleidsmatige conclusies, maar inzichtelijk gemaakt moet

worden welke alternatieven zijn onderzocht, op basis van welke criteria deze zijn beoordeeld en waarom deze zijn afgefallen. In de toelichting wordt wel de algemene woningbehoefte benoemd. Evenmin wordt inzichtelijk gemaakt of is gekeken naar fasering, kleine planvarianten of combinaties van locaties. Daarmee ontbreekt een draagkrachtige, toetsbare en locatie-specifieke onderbouwing voor de keuze om dit plan, op deze locatie en in deze omvang, te realiseren.

Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat de onderbouwing van de locatiekeuze, de toepassing van de ladder door duurzame verstedelijking en de gestelde evenwichtige toedeling van functies aan locaties onvoldoende concreet en toetsbaar is. De gemaakte keuzes worden grotendeels geconcludeerd, maar niet kenbaar gedragen door inzichtelijke afwegingen van alternatieven en belangen. Daarmee is het ontwerpplan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid en onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.

## 2. Onvoldoende geborgde verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.

- a. Hoewel het verkeersonderzoek is uitgevoerd, biedt het ontwerpplan onvoldoende zekerheid dat de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling in de praktijk aanvaardbaar zullen zijn voor de directe omgeving van cliënten. De uitkomsten van het onderzoek zijn in belangrijke mate afhankelijk van aannames en maatregelen die momenteel niet concreet zijn uitgewerkt en niet planologisch zijn geborgd. Daarmee is het plan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid.
- b. Verkeersonderzoek gebaseerd op aannames over verkeersverdeling. Uit het verkeersonderzoek volgt dat de ontwikkeling leidt tot een substantiële verkeersgeneratie en dat een groot deel van dit verkeer wordt afgewikkeld via de Milheesestraat. Daarbij is gerekend met een verdeling waarbij circa 90% van het verkeer noordwaarts en slechts 10% zuidwaarts wordt afgewikkeld. Het rapport geeft aan dat deze verdeling aan realistisch is indien de inrichting van de wegen deze verkeerskeuze daadwerkelijk afdwingt. Daarmee zijn de conclusies uit het onderzoek afhankelijk van ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen die op dit moment nog niet concreet zijn uitgewerkt. In het ontwerpplan ontbreekt echter een nadere uitwerking of juridische borging van dergelijke maatregelen. Daardoor bestaat onzekerheid of de verkeersstromen zich in de praktijk zullen gedragen zoals in het onderzoek is verondersteld.
- c. Verkeersveiligheid voor langzaam verkeer onvoldoende geborgd. In het verkeersonderzoek wordt tevens benoemd dat de huidige inrichting van de Milheesestraat beperkt is ingericht op voetgangers en dat bij de komst van een supermarkt een toename van langzaam verkeer te verwachten is. Het rapport noemt herinrichting van de weg als aandachtspunt, maar kwalificeert dit nadrukkelijk als wenselijk en als koppelkans. Op dit moment maken dergelijke maatregelen geen onderdeel uit van het ontwerpplan en zijn zij niet juridisch of planologisch vastgelegd. Daarmee is onvoldoende zeker dat de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers daadwerkelijk zal verbeteren, terwijl juist dit aspect voor cliënten zwaar weegt.
- d. Parkeren: onvoldoende inzicht in gevolgen voor bestaande woonstraten. Daarnaast is onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke gevolgen de geplande parkeervoorzieningen hebben voor de directe omgeving van cliënten. Uit de stukken blijkt niet concreet: hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, hoe de verdeling tussen de bewoners- en bezoekers parkeren is voorzien en in hoeverre hiermee wordt voorkomen dat parkeerdruk ontstaat in de bestaande woonstraten. Daarmee ontbreekt ook op dit onderdeel een concrete en toetsbare onderbouwing in de directe leefomgeving aanvaardbaar zal blijven.

Het punt is niet dat er géén verkeersonderzoek is uitgevoerd, maar dat de aanvaardbaarheid van de verkeerskundige situatie in belangrijke mate afhankelijk is gemaakt van toekomstige aannames en maatregelen die momenteel niet concreet zijn uitgewerkt en niet zijn geborgd. Ook ten aanzien van de parkeerdruk ontbreekt een voldoende inzichtelijke onderbouwing van de gevolgen voor de directe woonomgeving. Daarmee is onvoldoende zeker dat de ontwikkeling niet zal leiden tot een onevenredige aantasting van de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat van cliënten. Het ontwerpplan is op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

Cliënten verzoeken de gemeente om:

- de noodzakelijke verkeersmaatregelen concreet uit te werken en juridisch te borgen;
- inzichtelijk te maken hoe de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer wordt gewaarborgd; en
- nader te motiveren hoe parkeerdruk in de bestaande woonstraten wordt voorkomen.
- 

3. Onvoldoende waarborg voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- a. Het ontwerpplan biedt onvoldoende zekerheid dat ter plaatse van het perceel van cliënten sprake zal blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De gevolgen van de gekozen planopzet – met name de woningtypologie, de bouwdichtheid en de ligging direct tegenover het perceel van cliënten – zijn onvoldoende concreet gewogen en gemotiveerd.

- b. Woningtypologie en dichtheid onvoldoende gemotiveerd in relatie tot de bestaande omgeving.

Het ontwerpplan maakt tegenover het perceel van cliënten woningbouw mogelijk met een andere typologie en hogere dichtheid dan thans in de directe omgeving aanwezig is. Daarmee verandert de ruimtelijke situatie voor cliënten ingrijpend. Hoewel de toelichting algemene stedenbouwkundige uitgangspunten bevat, blijft onduidelijk:

- waarom juist op deze locatie een hogere dichtheid is gekozen;
- waarom deze planopzet passend wordt geacht bij de bestaande lintstructuur;

- en hoe de concrete gevolgen voor direct omwonenden zijn meegewogen. Daarmee blijft de keuze voor deze specifieke planopzet onvoldoende locatie-specifiek gemotiveerd.

- c. Gevolgen voor privacy en leefkwaliteit onvoldoende kenbaar betrokken.

Voor cliënten betekent de ontwikkeling een directe verandering in hun woonomgeving. De nieuwe bebouwing komt recht tegenover hun perceel te liggen en heeft gevolgen voor onder meer privacy, beleving van openheid en gebruik van de tuin. Hoewel dergelijke belangen in algemene zin worden genoemd in de toelichting, blijkt onvoldoende dat deze concrete gevolgen voor cliënten daadwerkelijk expliciet zijn betrokken bij de belangenafweging. De effecten blijven abstract beschreven, terwijl het hier gaat om directe en individuele gevolgen. Juist bij ontwikkelingen met een dergelijke indirecte impact mag worden verwacht dat deze belangen concreter worden benoemd en zichtbaar worden meegenomen.

- d. Geur en bestaande milieubelasting in de omgeving.

Uit de stukken blijkt dat de omgeving wordt gekenmerkt door agrarische functies en dat sprake is van zekere bestaande milieubelasting. Hoewel geuronderzoek is uitgevoerd en wordt geconcludeerd dat formeel aan normen kan worden voldaan, betekent dit niet zonder meer dat ook sprake is van optimaal woon- en leefklimaat. In de onderbouwing blijft echter onderbelicht hoe de bestaande milieubelasting, in combinatie met de voorgenomen verdichting, is betrokken bij de afweging of deze locatie geschikt is voor



woningbouw van deze omvang en intensiteit. Ook dit aspect is daarmee onvoldoende kenbaar onderdeel van de belangenafweging.

Gelet op voorgaande is onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat met de gekozen planopzet – met name de woningtypologie, de dichtheid en de situering tegenover het perceel van cliënten – sprake zal blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De concrete gevolgen voor cliënten zijn onvoldoende zichtbaar en onvoldoende kenbaar betrokken bij de besluitvorming. Daarmee schiet ook op dit punt de motivering tekort en bestaat aanleiding het plan nader te heroverwegen en aan te passen.

Cliënten verzoeken het ontwerpplan niet ongewijzigd vast te stellen, maar de onderbouwing op de genoemde punten aan te vullen en het plan zodanig aan te passen dat:

- de verkeersveiligheid concreet wordt geborgd;
- de planopzet tegenover hun perceel wordt heroverwogen; en
- de belangen van cliënten expliciet en kenbaar worden meegewogen in de besluitvorming.

#### Beantwoording en conclusie zienswijze

Zie voor beantwoording en conclusie zienswijze 2.8.

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 03-02-2026 per post binnengekomen bij de gemeente. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

1. Het ontwerpplan is onvoldoende zorgvuldig voorbereid en gemotiveerd, waardoor onvoldoende inzicht bestaat in de noodzaak van de locatiekeuze en de concrete gevolgen voor de directe leefomgeving van cliënten.

- a. Locatiekeuze, ladder en ETFAL zijn onvoldoende concreet onderbouwd.
- b. Motivering onderzoek locaties en alternatieven.

Uit de onderbouwing volgt de conclusie dat alternatieve locaties niet mogelijk zouden zijn. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat niet inzichtelijk is welke concrete locaties zijn onderzocht, welke alternatieven daadwerkelijk zijn vergeleken en op basis van welke objectieve criteria deze zijn afgefallen.

Evenmin wordt duidelijk waarom het noodzakelijk zou zijn om in één keer circa 85 woningen te realiseren. De behoefte aan woningen blijkt wel uit de stukken, maar de stap van algemene woningbehoefte naar de keuze voor juist deze locatie wordt onvoldoende concreet en draagkrachtig gemotiveerd. Daarmee ontbreekt een toetsbare en inzichtelijke onderbouwing voor de locatiekeuze.

Daarnaast wordt gesteld dat een alternatieve locatie niet haalbaar is, maar ook hierbij blijft onvoldoende kenbaar waarop deze conclusie is gebaseerd. Zo wordt niet inzichtelijk gemaakt of is gekeken naar fasering van de ontwikkeling naar een kleinere planvariant of naar combinaties van meerdere locaties. Uit de toelichting blijkt daardoor onvoldoende hoe en waarom uiteindelijk voor deze locatie en deze planvorming is gekozen.

- c. ETFAL wordt niet zichtbaar afgewogen.

In de toelichting wordt wel gesteld dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL), maar deze conclusie wordt niet gedragen door kenbare en inzichtelijke belangenafweging. Uit de stukken blijkt onvoldoende hoe de verschillende betrokken belangen – in het bijzonder die van direct omwonenden, waaronder cliënten – concreet zijn geïnventariseerd en gewogen.

De onderbouwing blijft steken in algemene beleidsmatige beschrijvingen en eindconclusies, zonder dat inzichtelijk wordt gemaakt welke afwegingen daadwerkelijk zijn gemaakt en waarom deze keuzes in dit concrete geval als evenwichtig kunnen worden aangemerkt. Daarmee is ETFAL niet kenbaar toegepast, maar uitsluitend als conclusie gepresenteerd, hetgeen afbreuk doet aan de toetsbaarheid van het plan en vragen oproept over de zorgvuldigheid en motivering van het ontwerpplan.

- d. Ladder van verstedelijking en de onderbouwing erkent dat er nadere motivering nodig is. Op grond van de ladder voor duurzame verstedelijking (art. 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving, hierna Bkl) moet bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling worden gemotiveerd dat (a) sprake is van een behoefte aan de ontwikkeling, (b) deze behoefte niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen en (c) de locatiekeuze concreet, inzichtelijk en toetsbaar is onderbouwd.

Van belang is dat deze motivering niet kan volstaan met algemene bewoordingen of beleidsmatige conclusies, maar inzichtelijk gemaakt moet

worden welke alternatieven zijn onderzocht, op basis van welke criteria deze zijn beoordeeld en waarom deze zijn afgefallen. In de toelichting wordt wel de algemene woningbehoefte benoemd. Evenmin wordt inzichtelijk gemaakt of is gekeken naar fasering, kleine planvarianten of combinaties van locaties. Daarmee ontbreekt een draagkrachtige, toetsbare en locatie-specifieke onderbouwing voor de keuze om dit plan, op deze locatie en in deze omvang, te realiseren.

Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat de onderbouwing van de locatiekeuze, de toepassing van de ladder door duurzame verstedelijking en de gestelde evenwichtige toedeling van functies aan locaties onvoldoende concreet en toetsbaar is. De gemaakte keuzes worden grotendeels geconcludeerd, maar niet kenbaar gedragen door inzichtelijke afwegingen van alternatieven en belangen. Daarmee is het ontwerpplan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid en onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.

## 2. Onvoldoende geborgde verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.

- a. Hoewel het verkeersonderzoek is uitgevoerd, biedt het ontwerpplan onvoldoende zekerheid dat de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling in de praktijk aanvaardbaar zullen zijn voor de directe omgeving van cliënten. De uitkomsten van het onderzoek zijn in belangrijke mate afhankelijk van aannames en maatregelen die momenteel niet concreet zijn uitgewerkt en niet planologisch zijn geborgd. Daarmee is het plan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid.
- b. Verkeersonderzoek gebaseerd op aannames over verkeersverdeling. Uit het verkeersonderzoek volgt dat de ontwikkeling leidt tot een substantiële verkeersgeneratie en dat een groot deel van dit verkeer wordt afgewikkeld via de Milheesestraat. Daarbij is gerekend met een verdeling waarbij circa 90% van het verkeer noordwaarts en slechts 10% zuidwaarts wordt afgewikkeld. Het rapport geeft aan dat deze verdeling aan realistisch is indien de inrichting van de wegen deze verkeerskeuze daadwerkelijk afdwingt. Daarmee zijn de conclusies uit het onderzoek afhankelijk van ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen die op dit moment nog niet concreet zijn uitgewerkt. In het ontwerpplan ontbreekt echter een nadere uitwerking of juridische borging van dergelijke maatregelen. Daardoor bestaat onzekerheid of de verkeersstromen zich in de praktijk zullen gedragen zoals in het onderzoek is verondersteld.
- c. Verkeersveiligheid voor langzaam verkeer onvoldoende geborgd. In het verkeersonderzoek wordt tevens benoemd dat de huidige inrichting van de Milheesestraat beperkt is ingericht op voetgangers en dat bij de komst van een supermarkt een toename van langzaam verkeer te verwachten is. Het rapport noemt herinrichting van de weg als aandachtspunt, maar kwalificeert dit nadrukkelijk als wenselijk en als koppelkans. Op dit moment maken dergelijke maatregelen geen onderdeel uit van het ontwerpplan en zijn zij niet juridisch of planologisch vastgelegd. Daarmee is onvoldoende zeker dat de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers daadwerkelijk zal verbeteren, terwijl juist dit aspect voor cliënten zwaar weegt.
- d. Parkeren: onvoldoende inzicht in gevolgen voor bestaande woonstraten. Daarnaast is onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke gevolgen de geplande parkeervoorzieningen hebben voor de directe omgeving van cliënten. Uit de stukken blijkt niet concreet: hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, hoe de verdeling tussen de bewoners- en bezoekersparkeren is voorzien en in hoeverre hiermee wordt voorkomen dat parkeerdruk ontstaat in de bestaande woonstraten. Daarmee ontbreekt ook op dit onderdeel een concrete en toetsbare onderbouwing in de directe leefomgeving aanvaardbaar zal blijven.

Het punt is niet dat er géén verkeersonderzoek is uitgevoerd, maar dat de aanvaardbaarheid van de verkeerskundige situatie in belangrijke mate afhankelijk is gemaakt van toekomstige aannames en maatregelen die momenteel niet concreet zijn uitgewerkt en niet zijn geborgd. Ook ten aanzien van de parkeerdruk ontbreekt een voldoende inzichtelijke onderbouwing van de gevolgen voor de directe woonomgeving. Daarmee is onvoldoende zeker dat de ontwikkeling niet zal leiden tot een onevenredige aantasting van de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat van cliënten. Het ontwerpplan is op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

Cliënten verzoeken de gemeente om:

- de noodzakelijke verkeersmaatregelen concreet uit te werken en juridisch te borgen;
- inzichtelijk te maken hoe de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer wordt gewaarborgd; en
- nader te motiveren hoe parkeerdruk in de bestaande woonstraten wordt voorkomen.

### 3. Onvoldoende waarborg voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- a. Het ontwerpplan biedt onvoldoende zekerheid dat ter plaatse van het perceel van cliënten sprake zal blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De gevolgen van de gekozen planopzet – met name de woningtypologie, de bouwdichtheid en de ligging direct tegenover het perceel van cliënten – zijn onvoldoende concreet gewogen en gemotiveerd.

- b. Woningtypologie en dichtheid onvoldoende gemotiveerd in relatie tot de bestaande omgeving.

Het ontwerpplan maakt tegenover het perceel van cliënten woningbouw mogelijk met een andere typologie en hogere dichtheid dan thans in de directe omgeving aanwezig is. Daarmee verandert de ruimtelijke situatie voor cliënten ingrijpend. Hoewel de toelichting algemene stedenbouwkundige uitgangspunten bevat, blijft onduidelijk:

- waarom juist op deze locatie een hogere dichtheid is gekozen;
- waarom deze planopzet passend wordt geacht bij de bestaande lintstructuur;
- en hoe de concrete gevolgen voor direct omwonenden zijn meegewogen.

Daarmee blijft de keuze voor deze specifieke planopzet onvoldoende locatie-specifiek gemotiveerd.

- c. Gevolgen voor privacy en leefkwaliteit onvoldoende kenbaar betrokken. Voor cliënten betekent de ontwikkeling een directe verandering in hun woonomgeving. De nieuwe bebouwing komt recht tegenover hun perceel te liggen en heeft gevolgen voor onder meer privacy, beleving van openheid en gebruik van de tuin. Hoewel dergelijke belangen in algemene zin worden genoemd in de toelichting, blijkt onvoldoende dat deze concrete gevolgen voor cliënten daadwerkelijk expliciet zijn betrokken bij de belangenafweging. De effecten blijven abstract beschreven, terwijl het hier gaat om directe en individuele gevolgen. Juist bij ontwikkelingen met een dergelijke indirecte impact mag worden verwacht dat deze belangen concreter worden benoemd en zichtbaar worden meegenomen.

- d. Geur en bestaande milieubelasting in de omgeving.

Uit de stukken blijkt dat de omgeving wordt gekenmerkt door agrarische functies en dat sprake is van zekere bestaande milieubelasting. Hoewel geuronderzoek is uitgevoerd en wordt geconcludeerd dat formeel aan normen kan worden voldaan, betekent dit niet zonder meer dat ook sprake is van optimaal woon- en leefklimaat. In de onderbouwing blijft echter onderbelicht hoe de bestaande milieubelasting, in combinatie met de voorgenomen verdichting, is betrokken bij de afweging of deze locatie geschikt is voor

woningbouw van deze omvang en intensiteit. Ook dit aspect is daarmee onvoldoende kenbaar onderdeel van de belangenafweging.

Gelet op voorgaande is onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat met de gekozen planopzet – met name de woningtypologie, de dichtheid en de situering tegenover het perceel van cliënten – sprake zal blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De concrete gevolgen voor cliënten zijn onvoldoende zichtbaar en onvoldoende kenbaar betrokken bij de besluitvorming. Daarmee schiet ook op dit punt de motivering tekort en bestaat aanleiding het plan nader te heroverwegen en aan te passen.

Cliënten verzoeken het ontwerpplan niet ongewijzigd vast te stellen, maar de onderbouwing op de genoemde punten aan te vullen en het plan zodanig aan te passen dat:

- de verkeersveiligheid concreet wordt geborgd;
- de planopzet tegenover hun perceel wordt heroverwogen; en
- de belangen van cliënten expliciet en kenbaar worden meegewogen in de besluitvorming.

#### Beantwoording en conclusie zienswijze

Zie voor beantwoording en conclusie zienswijze 2.8.



# Bijlage II: Nota van ambtshalve aanpassingen

## Regels:

- Voorgesteld wordt om in artikel 11.2.5 onder a.2 de waarde voor het gezamenlijk geluid aan te passen naar 57dB naar aanleiding van het aangepast akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï.
- Voorgesteld wordt om artikel 5.3 onder e toe te voegen naar aanleiding van het akoestisch onderzoek industrielawaai, om te borgen dat het laden en lossen nabij de supermarkt enkel in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur) plaatsvindt.

## Bijlage bij regels:

- Voorgesteld wordt om uit het hagenplan (bijlage 3) de hagen tussen particuliere percelen te verwijderen, aangezien dit privaatrechtelijk wordt geregeld en geen gemeentelijk belang dient in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

## Toelichting:

- Voorgesteld wordt om de toelichting aan de hand van de ambtshalve wijzigingen en aangepaste onderzoeken te actualiseren.

## Bijlage bij toelichting:

- Voorgesteld wordt om bijlage 16 akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï te wijzigen in verband met het genomen verkeersbesluit voor het uitbreiden van het 30 km/u regime d.d. 10 november 2025.
- Voorgesteld wordt om bijlage 14 Passende beoordeling toe te voegen.
- Voorgesteld wordt om bijlage 28 M.E.R.-beoordeling te actualiseren naar aanleiding van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en de passende beoordeling.