



NOTITIE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Ontwerpbestemmingsplan

Veghels Buiten Noordoost

College B&W 21 mei 2024
Gemeenteraad 27 juni 2024

Inhoud

1. Inleiding	6
2. De procedure.....	6
3. Zienswijzen.....	6
4. De ontvankelijkheid	8
5. Leeswijzer.....	8
6. Reactie op de zienswijzen.....	9
1. Reclamant 1.....	9
1.1. Oplossing extra verkeer als gevolg van ruim 1200 nieuwe woningen.	9
1.2. Ontwerp erven E-7 & E-8.....	10
1.3. Ontsluiting erf E-7	11
1.4. Bouwverkeer voor Veghels Buiten Noordoost niet door Het Melven	11
2. Reclamant 2.....	11
2.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	11
3. Reclamant 3.....	13
3.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	13
4. Reclamant 4.....	13
4.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	13
5. Reclamant 5.....	13
5.1. Oplossing extra verkeer a.g.v. ruim 1200 nieuwe woningen	13
5.2. Ontwerp erven E-7 & E-8.....	14
5.3. Ontsluiting erf E-7	14
5.4. Bouwverkeer t.b.v. Veghels Buiten Noordoost niet door Het Melven	14
5.5. Modulaire woningen.....	14
6. Reclamant 6.....	15
6.1. Verkeer in de Oude Ontginning	15
7. Reclamant 7.....	15
7.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	15
7.2. Rekening houden met gebruik van koetsen	15
8. Reclamant 8.....	16
8.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	16

9. Reclamant 9	16
9.1. Ontsluiting Erpseweg in plaats van Heuvel	16
10. Reclamant 10	16
10.1. Verkeersintensiteit, ontsluiting erven E-7 en E-8 en privacy	16
10.2. Ontwikkeling bosgebied naast Bu-2 3n ontwikkeling Buitenhof Bu-2	18
10.3. Karakter erven E-7 en E-8	19
10.4. Verkeersafhandeling	19
10.5. Bouwverkeer	20
10.6. Modulaire woningen	20
11. Reclamant 11	21
11.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	21
12. Reclamant 12	21
12.1. Verkeersknippen	21
12.2. Vrachtverkeer Van der Linden	22
12.3. Verkeer Heuvel en bestemmingsverkeer Intratuin	22
13. Reclamant 13	24
13.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	24
14. Reclamant 14	26
14.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	26
15. Reclamant 15	27
15.1. Mobiliteitsstudie en verkeersafwikkeling	27
15.2. Flora en Fauna Veghels buiten Noordoost	29
16. Reclamant 16	30
16.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	30
17. Reclamant 17	30
17.1. Verkeersknip op Het Melven	30
18. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant	31
18.1. Kwaliteitsverbetering van het landschap	31
18.2. Woonprogramma	32
18.3. Natuur Netwerk Brabant	32
19. Reclamant 19	32
19.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	32
20. Reclamant 20	33

20.1.	Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	33
21.	Reclamant 21	33
21.1.	Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	33
22.	Reclamant 22	33
22.1.	Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning	33
22.2.	Ontwerp E-7 en E-8	33
22.3.	Ontsluiting Erf E-7	33
22.4.	Waterwingebied	34
23.	Reclamant 23	34
23.1.	Bereikbaarheid van gronden aan Het Broek	34
24.	Reclamant 24	35
24.1.	Huidige verkeerssituatie Heuvel.	35
24.2.	Toekomstige situatie.	35
24.3.	Langzaam verkeer.	36
25.	Waterschap Aa en Maas	36
25.1.	Hydrologisch neutraal ontwikkelen, voorkomen van wateroverlast	36
25.2.	Voldoende ruimte voor water	37
25.3.	Planologische borging van ruimte voor hemelwaterberging	37
25.4.	Ruimte vraag Kaderrichtlijn Water-opgave Beekgraaf	38
26.	Reclamant 26	40
26.1.	Ontwerp en ontsluiting E7+E8	40
26.2.	Oplossing extra verkeer agv ruim 1200 nieuwe woningen.	40
26.3.	Privacy komt in het gedrang	40
26.4.	Tractorsluis Het Melven	41
26.5.	Flora & Fauna	41
27.	Reclamant 27	41
27.1.	Verkeer in de Oude Ontginning	41
27.2.	Verkeersafwikkeling in de spits	42
27.3.	Bouwstijl erven E7 en E8	42
27.4.	Wandel- en fietspaden	42
27.5.	aard en functie van de weg het Melven.	42
28.	Reclamant 28	43

28.1.	Situering sloot	43
28.2.	Verkeersafwikkeling	43
28.3.	Zorgen voor de privacy	43
29.	MILON namens A.J. van der Linden Veghel B.V.	43
29.1.	Akoestisch onderzoek.....	43
29.2.	Ontsluiting van het bedrijf	45
29.3.	Rekening houden met bedrijfsontwikkeling	46
29.4.	Angst voor klachten van nieuwe omwonenden	47
30.	Gasunie Transport Services B.V.	47
30.1.	Enkelbestemming Woongebied - Klooster	47
30.2.	Functieaanduiding specifieke vorm van verkeersontsluiting	48
30.3.	Regels artikel 16 Leiding - Gas	48
31.	BG Legal namens Reclamant 31	49
31.1.	Betrekken van grond dat voormalig eigendom was bij de planvorming	49
32.	ABAB Legal B.V. namens Autodemontage Firma van Zutphen	52
32.1.	Geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat / geluid	52
32.2.	Toezeggingen n.a.v. overleg	53
32.3.	Toekomstige klachten	54
33.	Linssen cs advocaten namens Reclamant 33 en Antoniushoeve B.V.	55
33.1.	Conflicterende functies	55
33.2.	Afstanden.....	55
33.3.	Verkeer	60
34.	Brabant Water N.V.	60
34.1.	Huidige milieu-/ omgevingsvergunning.....	60
34.2.	Geluid.....	61
34.3.	Kwaliteitsrisico's.....	61
34.4.	Verkeerssituatie	62
35.	Reclamant 35.....	62
35.1.	Erven E-7 en E-8: verkeersintensiteit, ontsluiting en privacy	62
35.2.	Ontwikkeling bosgebied naast Bu-2 en ontwikkeling Buitenhof Bu-2	64
35.3.	Karakter erven E-7 en E-8.....	65
35.4.	Verkeersafhandeling.....	65

35.5.	Bouwverkeer	65
35.6.	Modulaire woningen.....	65
7	Ambtelijke wijzigingen	66
8	Conclusie en advies	67

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan maakt de realisatie van circa 1.200 (maximaal 1.250) woningen conform het Masterplan Veghels Buiten mogelijk in deelgebied Noordoost dat ligt tussen de Udenseweg en Erpseweg. Het huidige bestemmingsplan moet aangepast worden om dit mogelijk te maken.

2. De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Veghels Buiten Noordoost' is op 15 december 2023 gepubliceerd in het Gemeenteblad van de gemeente Meierijstad. In de periode van 16 december 2023 tot en met 29 januari 2024 heeft dit ontwerpbestemmingsplan ter voldoening aan artikel 3.8. van de Wet ruimtelijke ordening voor eenieder ter inzage gelegen. Daarnaast is het ontwerp digitaal raadpleegbaar geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens deze periode kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken aan de gemeenteraad van de gemeente Meierijstad. Een zienswijze is een reactie waarmee iemand laat weten wat hij/zij vindt van het ontwerpbestemmingsplan.

3. Zienswijzen

De volgende zienswijze(n) hebben wij ontvangen over het ontwerpbestemmingsplan:

1. Reclamant 1 heeft via de website op 13 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-008901);
2. Reclamant 2 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-009001);
3. Reclamant 3 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-009501);
4. Reclamant 4 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-009701);
5. Reclamant 5 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-009801);
6. Reclamant 6 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010001);
7. Reclamant 7 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010101);
8. Reclamant 8 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010201);
9. Reclamant 9 heeft via de website op 14 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010301);
10. Reclamant 10 heeft via de website op 15 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010401);
11. Reclamant 11 heeft via de website op 15 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010501);
12. Reclamant 12 heeft via de website op 15 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010601);

13. Reclamant 13 heeft via de website op 15 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010701);
14. Reclamant 14 heeft via de website op 15 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-010901);
15. Reclamant 15 heeft via de website op 15 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-011001);
16. Reclamant 16 heeft via de website op 15 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-011101);
17. Reclamant 17 heeft namens Rijvereniging en Menvereniging Sint Lambertus Veghel via de website op 16 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-011401);
18. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben via een brief van 17 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-014701);
19. Reclamant 19 heeft via de website op 17 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-015301);
20. Reclamant 20 heeft via de website op 16 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-013401);
21. Reclamant 21 heeft via de website op 17 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-013901);
22. Reclamant 22 heeft per brief van 18 januari 2024, ingekomen op 19 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-016801);
23. Reclamant 23 heeft via de website op 22 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-017901);
24. Reclamant 24 heeft via de website op 23 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-018401);
25. Waterschap Aa en Maas heeft op 23 januari 2024 per brief een pro forma zienswijze ingediend en verzocht om een aanvullende termijn. Reclamant is in de gelegenheid gesteld haar zienswijze uiterlijk 7 maart 2024 aan te vullen. Op 6 maart 2024 zijn de zienswijzen aangevuld. Deze aanvulling is tevens per brief van 6 maart 2024, ingekomen op 8 maart 2024 ingekomen (kenmerk ZW-2024-020801 en ZW-2024-051001);
26. Reclamant 26 heeft via de website op 23 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-019501);
27. Reclamant 27 heeft via de website op 23 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-019401);
28. Reclamant 28 heeft via de website op 24 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-019601);
29. MILON B.V. heeft namens AJ van der Linden B.V. via de website op 24 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt. Deze is tevens ingediend per brief van 22 januari 2024, ingekomen op 26 januari 2024. Op 26 januari 2024 is deze zienswijze door reclamant aangevuld/geactualiseerd door een nieuwe vervangende versie (kenmerk ZW-2024-019901);
30. Gasunie Transport Services B.V. heeft per brief van 18 januari 2024, ingekomen op 25 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-020201);
31. BG.Legal heeft namens Reclamant 31 per brief van 24 januari 2024, ingekomen op 26 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (ZW-2024-022501);
32. ABAB Legal B.V. heeft namens V.O.F. Autodemontage firma V. Zutphen per brief van 25 januari 2024, ingekomen op 25 januari 2024, een zienswijze kenbaar gemaakt. Deze zienswijze is per brief van 9 februari 2024, ingekomen op 12 februari 2024 aangevuld. (kenmerk ZW-2024-022701);

33. Linssen cs Advocaten heeft namens Reclamant 33 en Antoniushoeve B.V. per brief van 25 januari 2024, ingekomen op 29 januari 2024, een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-023701);
34. Brabant Water N.V. heeft via de website op 26 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-024401);
35. Reclamant 35 heeft via de website op 26 januari 2024 een zienswijze kenbaar gemaakt (kenmerk ZW-2024-024501);

Om de persoonsgegevens van de reclamanten te beschermen hebben wij deze notitie van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen anoniem gemaakt.

4. De ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk als deze uiterlijk de laatste dag van de periode van terinzagelegging is verzonden en binnen één week na deze dag is ingekomen (artikel 6:9 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht). De ontvangen zienswijzen zijn binnen deze periode bij ons ingekomen en zijn daarom ontvankelijk. Voor de ingediende pro forma zienswijze van zienswijze 25 van Waterschap Aa en Maas is een termijn (tot en met 7 maart 2024) geboden om deze aan te vullen met inhoudelijke gronden. Op 6 maart 2024 zijn de aanvullingen ontvangen.

5. Leeswijzer

In onderdeel 6 van deze notitie gaan wij inhoudelijk in op de zienswijzen. Als deze leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan geven wij de wijzigingen aan en stellen wij voor het bestemmingsplan overeenkomstig gewijzigd vast te stellen. In onderdeel 7 van deze notitie staan de ambtshalve wijzigingen. Als laatste geven wij in onderdeel 8 een totaaloverzicht van de voorgestelde wijzigingen op het ontwerpbestemmingsplan.

6. Reactie op de zienswijzen

1. Reclamant 1

1.1. Oplossing extra verkeer als gevolg van ruim 1200 nieuwe woningen.

Het huidige plan borgt niet / geeft geen oplossing om de verkeerssituatie/ doorstroming & verkeersveiligheid te garanderen als gevolg van het extra verkeer die 1200 additionele woningen met zich meebrengt. De ontsluitingswegen Erpseweg en Udenseweg zijn nu al overvol plus geven nu al onveilige situaties voor met name voetgangers en fietsverkeer. Tevens zie ik geen oplossing om te verwachten additioneel sluipverkeer op de Heuvel te verminderen. Ik zal in mei bezwaar aantekenen tegen het gehele plan indien voor bovenstaand punt geen oplossing is geborgd.

Beantwoording:

Algemeen geldt dat we zien dat het steeds drukker wordt op het wegennet. De vraag naar mobiliteit neemt toe. We zien dat het autosysteem vastloopt. We zien ook dat realisatie van meer wegcapaciteit vaak de aantrekking van extra verkeer betekent, waardoor vervolgens weer vertraging ontstaat. Daarom stellen we onszelf steeds meer de vraag in hoeverre we de groei van de automobilititeit moeten blijven faciliteren, en of we daartoe steeds knelpunten in de doorstroming op moeten blijven lossen. We zetten daarom in Meierijstad in op een mobiliteitstransitie. We kijken anders naar mobiliteit. We zetten in op de fiets voor de kortere afstanden en spannen ons in voor openbaar vervoer op de langere afstanden. We bouwen woningen zoveel mogelijk op loop- en fietsafstand van plekken waar werk is en waar voorzieningen zijn. De ontwikkeling van Veghels Buiten past hierbij. In Veghels Buiten Noordoost zijn de fietsroutes naar centrum- en werkgebieden korter dan het 'slingerende' Lint voor het autoverkeer.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd. De aanpassingen op de kruispunten van Het Lint met de Udenseweg en Erpseweg zijn een directe noodzaak voor Veghels Buiten Noordoost en zijn dus meegenomen in het (bestemmings)plan Veghels Buiten Noordoost. Voor de andere kruispunten op de Erpseweg, met uitzondering van kruispunt Erpseweg-Scheifelaar, blijkt uit deze studie dat al in de referentiesituatie 2030 (dit is zonder Veghels Buiten Noordoost) aanpassingen wenselijk zijn. Dit is ook de reden waarom de plannen voor de Erpseweg geen onderdeel zijn van het bestemmingsplan Veghels Buiten.

Deze conclusie sluit aan bij uw zienswijze waarin u aangeeft dat het in de huidige situatie al druk is en dat dit tot onveilige situaties leidt. In de mobiliteitstransitie die hierboven wordt benoemd en het stimuleren van fiets en OV gebruik, hoort ook dat we als gemeente minder inzetten op doorstroming voor het autoverkeer. Vertraging is niet per definitie een probleem. Belangrijk is daarin dat het verkeer op een veilige manier afgewikkeld wordt. Druk kan ertoe leiden dat weggebruikers bij het oprijden of het oversteken van in dit geval de Erpseweg een weg risico's nemen. Dit kan tot onveilige situaties leiden in met name de spitsperiodes.

Zoals in uw zienswijze reeds verwoord, is in de huidige situatie reeds sprake van veel verkeer op de Erpseweg. Aanpassing van de Erpseweg maakt zoals hierboven aangegeven geen onderdeel uit van het (bestemmings)plan Veghels Buiten. De bestaande knelpunten op de Erpseweg worden wel versterkt door alle ontwikkelingen in de omgeving (naast Veghels Buiten bijvoorbeeld ook De Bolst in Erp). De verkeersdruk op de Erpseweg neemt verder toe als gevolg van de ontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost, de weg kan dit verkeer wel verwerken omdat vertraging voor autoverkeer geaccepteerd kan worden, maar de verkeersafwikkeling op de kruispunten zal verder verslechteren waardoor weggebruikers mogelijk meer verkeersveiligheidsrisico's gaan nemen.

In het mobiliteitsonderzoek zijn alle kruispunten separaat bekeken en is per kruispunt afzonderlijk naar de verkeersafwikkeling gekeken en is een oplossingsrichting gegeven om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren. Hierbij is vooral vanuit verkeersafwikkeling geredeneerd. Vanwege de ligging van deze kruispunten ten opzichte van elkaar, wordt vervolgonderzoek geadviseerd, om deze kruispunten en het wegvak in samenhang te bekijken. En daarbij verder te kijken dan alleen afwikkeling van autoverkeer, maar juist ook naar fiets- en openbaar vervoer maatregelen. Dit staat onvoldoende duidelijk in de stukken, daarom zijn de betreffende teksten in de plantoelichting en de conclusies van het mobiliteitsonderzoek hierop aangepast.

In de mobiliteitsstudie bij het bestemmingsplan wordt zoals gezegd op enkele vlakken nader onderzoek geadviseerd, voor de Erpseweg is hier reeds vervolg aan gegeven. Daar worden aanpassingen geadviseerd, met name vanwege de verkeersveiligheid op de kruispunten. Gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost, wordt daarom een besluit over de Erpseweg aan de gemeenteraad voorgelegd. Daarin wordt verzocht een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen om aanpassing van de Erpseweg voor te gaan bereiden, en om de kosten van de uitvoering van de werkzaamheden op te voeren voor de meerjarenbegroting.

Voor de Udenseweg geldt dat de kruispunten met een verkeerslicht of rotonde zijn geregeld. In principe zijn dit verkeersveilige kruispuntoplossingen. In de mobiliteitsstudie Veghels Buiten Noordoost wordt nader onderzoek aanbevolen. Dit wordt opgepakt in de verkeersstudie naar de as Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg.

Voor het verkeer op de Heuvel verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 2.1.

1.2. Ontwerp erven E-7 & E-8

Om het hoogstaand straatbeeld van Het Melven te borgen dienen het ontwerp / opzet / grootte / karakter / look & feel van erven E-7 & E-8 gelijk te zijn als de bestaande erven op Het Melven.

Beantwoording: De essentie van het ontwerp van Erven E-7 en E-8 wordt overgenomen uit de andere deelgebieden in Veghels Buiten. Een toevoeging die is aangebracht betreft de binnenzijde van de erven. In Veghels Buiten Noordoost wordt de binnenzijde van de erven veel groener dan dat in de Erpseweg Zuid het geval is. Dit heeft te maken met aangescherpte groene beleidsregels. De opzet en uitstraling van het Erf blijft hetzelfde,

waardoor het straatbeeld gelijk blijft aan de bestaande erven in de Oude Ontginning/het Melven.

1.3. Ontsluiting erf E-7

Het Melven zal te maken krijgen met veel extra wandel- en fietsverkeer als gevolg van de 1200 nieuwe woningen. Daarom dient de ontsluiting van erf E-7 op de hoofdautoontsluiting "het Lint" aan te sluiten in plaats van op Het Melven. Als direct betrokkene wil ik dat volgende punten geborgd worden tijdens deze besluitfase en/of toekomstige fases van de ontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost:

Beantwoording: De hoeveelheid verkeer van erf E-7 (en E-8) is dusdanig laag dat dit veilig is op te vangen op de bestaande wegen. Daar waar nodig voor de verkeersveiligheid kan de berm van de weg verstevigd worden.

1.4. Bouwverkeer voor Veghels Buiten Noordoost niet door Het Melven

De weg van Het Melven is niet geschikt plus er zijn veel jonge kinderen in deze straat. Het zou tot onveilige situaties kunnen leiden. De tractorsluis tussen E6 en E7 dient voor aanvang van enige andere bouwwerkzaamheden te zijn aangelegd.

Beantwoording: De route van het bouwverkeer wordt in de ontwikkelstrategie meegenomen om de overlast per fase te beperken, het gebied bereikbaar te houden en onveilige situaties te voorkomen. Met de bouwende partijen worden hier t.z.t. afspraken over gemaakt. Zij moeten aantonen dat aannemelijke maatregelen worden getroffen voor omwonenden.

2. Reclamant 2

2.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

De plannen voor de nieuwe wijk laten zien dat er een doorgaande route (het Lint) gerealiseerd zal worden die zijn ontsluiting kent op de Erpseweg aan de zuidzijde Udenseweg aan de noordzijde. Het is met name de ontsluiting aan de Erpseweg die ons als bewoners van de Oude Ontginning zorgen baart. Ook de mogelijkheid dat verkeer vanuit de te realiseren erven aan het Melven direct aansluiten op de Heuvel is hierbij een punt van zorg.

Op dit moment wordt de huidige verkeerssituatie door ons reeds als gevaarlijk en hinderlijk ervaren. Om de Oude Ontginning te kunnen verlaten, zijn wij als bewoners immers aangewezen op de Erpseweg. Ook bewoners van de Nieuwe Ontginning en Scheifelaar II zijn hierop aangewezen. Daarnaast zijn deze wijken nog altijd in ontwikkeling en zal de hoeveelheid verkeer hierdoor het hoogtepunt nog niet hebben bereikt. Deze ontsluitingsroute loopt momenteel tweemaal daags volledig vast, komende uit de richting Erp en gaande in de richting Veghel. Dit genereert vervolgens een grote hoeveelheid sluipverkeer dat gebruikmaakt van de Heuvel om zo snel mogelijk bij de rotonde Heuvel-Erpseweg-van Speijkstraat te kunnen komen.

Hoewel de Heuvel is aangewezen als 30-km zone, wordt deze dagelijks gebruikt als racebaan en zijn al meermaals gevaarlijke situaties ontstaan met fiets- en wandelverkeer. Wellicht ten overvloede: de Heuvel vormt in de ochtend de belangrijkste fietsroute voor scholieren van

zowel basis- als voortgezet onderwijs. Met de komst van een sportschool in het pand van Intratuin is eerder al sprake geweest van een forse toename van verkeersdruk op de Heuvel. Hierbij valt op dat ook dit verkeer zich zelden houdt aan de snelheidslimiet.

Kortom, onder de huidige omstandigheden is de verkeerssituatie en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid in het geding. Het realiseren van een nieuwe wijk met nog eens 1200 woningen zal in het beste geval een nieuwe flinke toename van de verkeersdruk met zich meebrengen.

Onder de huidige omstandigheden achten wij, als bewoners van de Oude Ontginning, dit onverantwoord. Wij vragen de gemeente dan ook om aanvullende maatregelen met betrekking tot de huidige en toekomstige verkeerssituatie. Een (optische) aanpassing van de 30-km zone opdat deze ook als zodanig gebruikt gaat worden en waardoor de route onaantrekkelijk wordt voor sluipverkeer, lijkt ons hierbij een eerste stap.

Wij verzoeken de gemeente met klem om, alvorens over te gaan tot realisatie van de woningbouw, een gedegen verkeersplan te presenteren waarbij rekening gehouden wordt met de kwetsbaarheden in de bereikbaarheid en ontsluiting van de bestaande wijken.

Beantwoording: De verkeerseffecten van Veghels Buiten Noordoost zijn onderzocht in de "Mobiliteitsstudie Veghels Buiten Noordoost" (Goudappel, 2023). Met behulp van het regionaal verkeersmodel BBMA zijn voor het (vracht)autoverkeer de effecten van Veghels Buiten Noordoost op het wegennet bepaald. Verder is nagegaan welke openbaar vervoer en fietsmaatregelen nodig zijn. Voor de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer van Veghels Buiten Noordoost wordt één centrale ontsluiting van de woonbuurten door het gebied gerealiseerd (Het Lint). Het Lint wordt aangesloten op de Erpseweg en Udenseweg. Op circa 45 woningen na worden alle woningen voor het autoverkeer ontsloten via Het Lint, daarom is het effect van Veghels Buiten Noordoost op de intensiteit op het Melven en Heuvel zeer beperkt en acceptabel. Heuvel maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost, en door de beperkte invloed van Veghels Buiten Noordoost op het verkeer op de Heuvel, worden er vanuit het bestemmingsplan geen aanpassingen voor de Heuvel opgenomen.

Om overlast te voorkomen is het belangrijk dat het gemotoriseerd verkeer van en naar Veghels Buiten Noordoost niet via de bestaande wegen Het Melven en Het Broek naar de wegen in de Oude Ontginning rijdt. Daarom wordt op een drietal punten een verkeerskundige maatregel getroffen in de vorm van een knip voor gemotoriseerd verkeer. Hiermee wordt doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd. Dit was reeds opgenomen in de plannen en onderzoeken maar nog onvoldoende geborgd. Mede naar aanleiding van de zienswijzen is in de planregels hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

In de mobiliteitsstudie is de aanbeveling gedaan om nader onderzoek uit te voeren naar de kruispunten op de Erpseweg, voor de reactie hierop verwijzen we naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

3. Reclamant 3

3.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2.1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

4. Reclamant 4

4.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2. Verzocht wordt om de volgende maatregelen te treffen:

- Een (optische) aanpassing van de 30-km zone opdat deze ook als zodanig gebruikt gaat worden en waardoor de route onaantrekkelijk wordt voor sluipverkeer.
- Wij verzoeken de gemeente met klem om, alvorens over te gaan tot realisatie van de woningbouw, een gedegen verkeersplan te presenteren waarbij rekening gehouden wordt met de kwetsbaarheden in de bereikbaarheid en ontsluiting van de bestaande wijken.
- In 2024 aanleggen van een fietspad en voetpad vanaf rotonde Erpseweg in ieder geval tot aan ingang Intratuin.
- In 2024 betere verlichting Heuvel
- In 2024 bestuderen mogelijkheid verplaatsen ingang Intratuin naar Erpseweg
- Voor aanleg nieuwe wijk met 1200 woningen bovenstaande gerealiseerde maatregelen evalueren samen met huidige bewoners wijk Oude Ontginning.

Beantwoording: In de mobiliteitsstudie die bij het bestemmingsplan is bijgevoegd is de aanbeveling gedaan om nader onderzoek uit te voeren naar de kruispunten op de Erpseweg, hierin wordt ook de afweging voor de ontsluiting van Intratuin meegenomen. Voor de reactie hierop verwijzen we naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

Voor de voorstellen met betrekking tot (de inrichting van) Heuvel, verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

In het verdere proces worden de bewoners en omwonenden van Veghels Buiten geïnformeerd over en waar mogelijk betrokken bij de planvorming. Daarin is ruimte voor afstemming en evaluatie.

5. Reclamant 5

5.1. Oplossing extra verkeer a.g.v. ruim 1200 nieuwe woningen

Het huidige plan borgt niet / geeft geen oplossing om de verkeerssituatie/ doorstroming & verkeersveiligheid te garanderen a.g.v. het extra verkeer die 1200 additionele woningen met zich meebrengt. De ontsluitingswegen Erpseweg en Udenseweg zijn nu al overvol plus geven nu al onveilige situaties voor met name voetgangers en fietsverkeer. Tevens zie ik geen oplossing om te verwachten additioneel sluipverkeer op de Heuvel te verminderen.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

5.2. Ontwerp erven E-7 & E-8

Om het hoogstaand straatbeeld van Het Melven te borgen dienen het ontwerp / opzet / grootte / karakter / look & feel van erven E-7 & E-8 gelijk te zijn als de bestaande erven op Het Melven.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

5.3. Ontsluiting erf E-7

Het Melven zal te maken krijgen met veel extra wandel- en fietsverkeer a.g.v. de 1200 nieuwe woningen. Daarom dient de ontsluiting van erf E-7 op de hoofdautontsluiting "het Lint" aan te sluiten i.p.v. op Het Melven.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.3.

5.4. Bouwverkeer t.b.v. Veghels Buiten Noordoost niet door Het Melven

De weg van Het Melven is niet geschikt plus er zijn veel jonge kinderen in deze straat. Het zou tot onveilige situaties kunnen leiden. De tractorsluis tussen E6 en E7 dient voor aanvang van enige andere bouwwerkzaamheden te zijn aangelegd. Door ontsluiting van erf E7 op het Lint zal alleen bouwverkeer nodig zijn voor erf E8.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.4.

5.5. Modulaire woningen

Momenteel zijn de modulaire woningen nagenoeg allemaal ingetekend binnen E-6, E-4, E-5, Bos-1, Bos-2, K-2 en Bu-3. Er is geen spreiding binnen Veghels buiten, maar ook binnen geheel Veghel met betrekking tot modulaire woningen. Een oplossing kan zijn Deel van de modulaire woningen in het plangebied Veghels Buiten Noordoost verplaatsen. Bijvoorbeeld in G-1 en K-1.

Beantwoording: De modulaire woningen in Veghels Buiten Noordoost dienen te voldoen aan alle (beeldkwaliteits)eisen die gelden in Veghels Buiten Noordoost. Vanwege de modulaire bouwwijze is het mogelijk om deze woningen versneld te realiseren en daarmee zo snel mogelijk invulling te geven aan de woningbehoefte, de bouwwijze is de enige manier waarop deze woningen afwijken van regulier ontwikkelde woningen. Omdat beoogd is om te starten met de ontwikkelingen van Veghels Buiten Noordoost aan de zijde van de Erpseweg, zijn in de voorbereidingen voor deze woningen inderdaad alleen de zuidelijker delen van VBNO opgenomen in de aangevraagde vergunning. Dat wil echter niet zeggen dat in de rest van het plangebied geen modulaire woningen gerealiseerd gaan worden. De (tijdelijke) vergunning die eind 2023 voor modulaire woningen is aangevraagd is nog niet verleend, maar de termijn om deze aanvraag aan te vullen is verlengd gedurende de voorbereidingen. Na vaststellen van het bestemmingsplan wordt bekeken welke procedure de juiste is om zo snel mogelijk tot realisatie te komen van deze woningen. Het is daarmee dus niet zeker of ook daadwerkelijk van de tijdelijke vergunning gebruik wordt gemaakt. De inzet is namelijk om zoveel als mogelijk van deze woningen ook permanent te realiseren.

6. Reclamant 6

6.1. Verkeer in de Oude Ontginning

Onze zienswijze is dat het toevoegen aan van meer woningen aan Veghels buiten prima is, maar dat we denken dat dit met het huidige verkeersplan (in de Oude Ontginning) niet helemaal goed gaat. De huidige situatie op De Heuvel, omschrijf ik als druk en soms (zeer) onveilig. Zeker het stuk tussen de Intratuin en de rotonde De Heuvel/Erpseweg.

In de afgelopen jaren is de Intratuin uitgebreid, is er een dierenpraktijk bijgekomen en een sportschool, waarmee ook in de avond het verkeer op de heuvel (op het eerder genoemde stuk) is toegenomen. Daarnaast is ook het verkeer van "Van der Linden" van oudsher al aanwezig. Hierdoor is het soms zeer gevaarlijk om van de houtwal richting De Heuvel, of vanaf De Heuvel zelf (lopend of fietsend), richting de rotonde aan de Erpseweg te komen.

Onze zienswijze is dan ook, dat zelfs zonder de uitbreiding "Veghels Buiten Noordoost", het verkeer op de Heuvel reeds aangepakt moet worden, bijvoorbeeld door de Intratuin rechtstreeks te ontsluiten op de Erpseweg! Voor het verkeer van "Veghels Buiten Noordoost" moet het niet mogelijk zijn om op de Heuvel te belanden, vanaf de richting "Het Melven/ Bouwbedrijf van de Ven". Dit door bijvoorbeeld een één-richtings-situatie te creëren op het stuk tussen "Bouwbedrijf van der Ven"/ Het Melven?). In de ochtend wordt De Heuvel namelijk momenteel al als sluiproute gebruikt, wat zal toenemen als er nog meer verkeer vanaf de Erpseweg komt.

In onze ogen is in de oude ontginning te weinig rekening gehouden voor het laatste deel van "De Heuvel". Hopelijk wordt dit alsnog gedaan, zodat we weer veilig over De Heuvel richting het Centrum kunnen (lopend of fietsend), voordat er serieuze ongelukken gebeuren.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

7. Reclamant 7

7.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2.1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

7.2. Rekening houden met gebruik van koetsen

Daarnaast rijden wij regelmatig met onze paarden aangespannen (paard-en-wagen). Gezien de drukte in Veghel-Centrum en de Erpseweg, rijden we met name richting Erp en Mariaheide, net als veel medeleden van Paarden Sport Vereniging Sint Lambertus. Zou er daarom bij de "knip" in de wegen bij Het Broek en het Melven, rekening gehouden kunnen worden met koetsen, zodat wij daar kunnen passeren?

Beantwoording: Bij de nadere uitwerking van de knips zal bekeken worden hoe belanghebbenden hierbij tegemoetgekomen kunnen worden, mocht er geen alternatieve route mogelijk zijn.

8. Reclamant 8

8.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2.1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

9. Reclamant 9

9.1. Ontsluiting Erpseweg in plaats van Heuvel

Nieuwbouw hofjes of erven aan Melven niet ontsluiten op de Heuvel, maar op de Erpseweg.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

10. Reclamant 10

10.1. Verkeersintensiteit, ontsluiting erven E-7 en E-8 en privacy

Er komen 3 verkeersstromen samen op Het Melven, te weten

- a. Toegangsweg vanaf erf E-8
- b. Toegangsweg vanaf erf E-7
- c. Doorgaand wandelpad gelegen tussen erf E-7 en E-8

Deze verkeersintensiteit is te veel voor deze smalle weg. Ook zal dit ten koste gaan van de privacy van de bestaande bewoners van Het Melven pal tegenover erf E-7 en E-8. Het wandelpad zal veel gebruikt worden door bewoners van achtergelegen kloosterbuurt K-2 en buitenhof Bu-3. Hier komen veel mensen te wonen. Als naast gemotoriseerd verkeer naar en vanaf de erven E-7 en E-8 ook wandel en fietsers bij elkaar komen is de privacy voor de bewoners ver te zoeken. Dat is onacceptabel.

Ik stel de volgende oplossing voor. Met deze 3 wijzigingen a, b en c wordt de privacy voor de bewoners zoveel mogelijk gewaarborgd en de verkeersintensiteit beperkt voor de bestaande en historische weg Het Melven.

- a. De ontsluiting van erf E-7 laten lopen via hoofdautoontsluiting “Het Lint” en de bestaande ontsluiting via Het Melven laten vervallen.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.3.

- b. Het wandelpad ingetekend tussen de erven E-7 en E-8 verleggen, zodat deze uitkomt op de Heuvel (naast Heuvel 31). Deze komt dan te liggen naast de oude wilgen (naast kunstwerk Veghels Buiten) waar vroeger al een pad heeft gelopen. Zo kan de historische waarde weer

teruggebracht en in ere hersteld worden (zie onderstaande foto's 1 en 2, waarbij foto 2 afkomstig is uit het geactualiseerde Masterplan komt).



Foto 1: Het wandelpad (in rood) naast de oude wilgen uitkomend op de Heuvel



Foto 2: Het wandelpad (in rood) uitkomend op de Heuvel naast de oude wilgen, maar nu nog ingetekend pal naast Heuvel 29

In een gesprek met <projectleider Veghels Buiten> van de gemeente Meierijstad, een stedenbouwkundige, ondergetekende en een buurtbewoner op 26 april 2023 is dit idee van het verleggen van het wandelpad besproken. In het masterplan is het wandelpad nog ingetekend pal naast Heuvel 29. Dit is besproken, wat ook volgens de zienswijze van de bewoner als onacceptabel werd beschouwd). <projectleider Veghels Buiten> heeft mondeling aangegeven dat dit in het plan veranderd zou worden. Ik ben dan ook zeer teleurgesteld dat dit niet in de huidige plannen is opgenomen.

Beantwoording:

Vanwege contractuele afspraken zal het perceel - waarop het wandelpad in foto 2 is ingetekend - na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan niet meer in eigendom zijn van de gemeente. Daardoor kan t.z.t. het wandelpad op het ingetekende tracé op foto 2 op die locatie niet worden aangelegd door de gemeente.

In het masterplan waar u naar verwijst, is de visie voor Veghels Buiten Noordoost beschreven op hoofdlijnen. Het betreft een indicatieve ligging van onder andere buurten, wegen, wandel- en fietspaden. Ook bij vaststelling van het bestemmingsplan liggen de tracés van de wandel- en fietspaden nog niet definitief vast. Daarin is alleen (juridisch) beschreven waar ze kunnen of mogen komen. In de nadere uitwerking zal worden bepaald waar de uiteindelijke tracés van wandel- en fietspaden komen te liggen.

- c. De ontsluiting van erf E-8 kan op Het Melven blijven, maar de ontsluiting moet dusdanig verlegd worden dat de bestaande woningen geen last hebben van invallend licht van auto lampen.

Beantwoording: Hier is reeds rekening mee gehouden, in het bestemmingsplan is er door middel van een specifieke functieaanduiding bij deze buurt een zone opgenomen waar de buurtontsluiting gerealiseerd kan worden, deze ligt zo ver als mogelijk van de bestaande woningen. Op de regiekaart is deze zone niet gelijkvormig aan de zone in het bestemmingsplan, de regiekaart wordt hierop aangepast.

10.2. Ontwikkeling bosgebied naast Bu-2 3n ontwikkeling Buitenhof Bu-2

Met de ontwikkeling van het bosgebied (naast Bu-2) en buitenhof Bu-2 komt de privacy in gedrang voor de bestaande bewoners wiens tuinen uitkijken op het bosgebied en Bu-2. Het bosgebied is een prima keuze, waar ik absolute voorstander van ben. Ook de groene mal van Bu-2 is een prima keuze. Echter het bosgebied grenzend aan de percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 en groene mal van Bu-2 met uitzicht op de achtertuinen van enkele bestaande woningen (waaronder Het Melven 3) zijn beide niet wenselijk om in te richten met wandelpaden, recreatieve routes, trimparkours, speeltoestellen of voor recreatief gebruik. De privacy van de hiergenoemde huisnummers is dan volledig weg. Ook voor de bovengenoemde percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 (in eigendom van de gemeente Meierijstad en die buiten het plangebied vallen) is een recreatieve functie zeer onwenselijk.

Ik stel de volgende oplossing voor: Het bosgebied grenzend aan de percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 en de groene mal Bu-2 voorzien van een dijkje met daarop een variatie aan bomen en beplanting zodat de bewoners van Het Melven, die hun achtertuin hieraan grenzend hebben, hun privacy behouden. Deze zullen op een groene, hoger liggende, zone uitkijken. Ook voor de nieuwe bewoners van Bu-2 is dit een verrijking.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan voorziet in een bosperceel dat zo is gepositioneerd dat de beoogde woonbuurt Bu-2 op afstand ligt van de percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745.

De bosbestemming maakt ook paden en recreatie mogelijk, dat zal op deze plek waarschijnlijk een informeel (en daarmee extensief) karakter krijgen, omdat de doorgaande routes voor langzaam verkeer (voet en fiets) elders en lopen en niet zijn geprojecteerd in de nabijheid van de percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745. Op pagina 23 van Bijlage 24 Kwaliteitshandboek en LIOR is een afbeelding opgenomen van dit beoogde langzaamverkeersnetwerk die dit verduidelijkt.

De gevraagde verhoging van het gebied is waarschijnlijk niet aan de orde, omdat in de groene mal, waar dit stukje bosgebied ook onderdeel van uitmaakt, ook waterberging plaats dient te vinden.

De inrichting van de Groene Mal is nog niet bepaald, omdat dit samenhangt met de inrichting van de woonbuurten. Deze zal daarom, gelijktijdig met de woonbuurten, in het vervolgproces verder uitgewerkt worden, waarbij zoveel als mogelijk rekening gehouden wordt met alle belangen die hier spelen.

10.3. Karakter erven E-7 en E-8

Om het historische karakter en het hoogstaand straatbeeld van de oude ontginning en de buurt te waarborgen is het zeer wenselijk om de erven E-7 en E-8 te ontwikkelen in dezelfde stijl, karakter en opzet als de bestaande erven op Het Melven.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

10.4. Verkeersafhandeling

Het huidige plan geeft geen oplossing om de verkeerssituatie/ doorstroming & verkeersveiligheid te garanderen van het extra verkeer die 1200 additionele woningen met zich meebrengt. De ontsluitingswegen Erpseweg en Udenseweg zijn nu al overvol plus geven nu al onveilige situaties voor met name voetgangers en fietsverkeer. Er komt gegarandeerd veel sluipverkeer door de Heuvel en automobilisten gaan zich ook over de hoofdautoontsluiting "Het Lint" begeven om zich vanaf de Erpseweg naar de Udenseweg (of v.v.) te begeven. Daar voorziet dit plan geen oplossing voor.

Een mogelijke oplossing kan zijn:

- Een tractorsluis aanleggen tussen erf E-4 en Bos-2 (waar Het Lint het fietspad kruist). Een bord "Doodlopende weg" aan het begin van Het Lint uitkomende op de Erpseweg en aan de andere kant de Udenseweg moet automobilisten informeren dat er geen doorgang is. In woonwijk Het Ven kun je immers ook niet "binnendoor" van de ene naar de andere kant. Het verkeer gaat hier ook via de ontsluitingsweg.

Beantwoording: Het lint door Veghels Buiten Noordoost is bewust vormgegeven middels een zeer indirecte en bochtige route, om sluipverkeer tussen de Udenseweg en de Erpseweg via het Lint zoveel mogelijk te beperken. Het 'knippen' van het Lint in Veghels Buiten leidt niet per se tot lagere intensiteiten op het Lint bij de aansluitingen op beide wegen, doordat voor een deel van het verkeer langere routes ontstaat dan zonder een knip, kan dit juist tot toename op andere plekken leiden.

Het onderzoek heeft niet aangetoond dat er een onacceptabele hoeveelheid sluipverkeer over de Heuvel zal gaan rijden. De Heuvel is onderdeel van ons gemeentelijke telprogramma. Uit recente tellingen blijkt niet dat veel autoverkeer de drukte op de Erpseweg mijdt door via de Heuvel naar rotonde Erpseweg-Heuvel te rijden. We zullen het verkeer in de Heuvel monitoren

10.5. Bouwverkeer

Bouwverkeer t.b.v. de ontwikkeling infrastructuur en woningen Veghels Buiten Noordoost weren uit Het Melven. Deze weg is niet geschikt voor veel zware voertuigen. Het is dan ook noodzakelijk om in het begin van het traject te beoogde tractorsluis aan te leggen direct na Het Melven 5 en voor erf E-6.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.4.

10.6. Modulaire woningen

Momenteel zijn de modulaire woningen ingetekend binnen E-6, E-4, E-5, Bos-1, Bos-2, K-2 en Bu-3. Dit zijn mijns inziens de beste en daarmee duurste plekken binnen het hele plangebied. Ze worden gebouwd (of neergezet) in het te realiseren bosgebied, naast het bosgebied van Brabant Water en tegen de bestaande bebouwing van Het Melven. In deze gebieden verwacht ik de middel dure en dure koopwoningen. De modulaire woningen beperken zich veelal tot huurders en de lagere huurprijzen. Deze woningen kunnen beter aan de rand van het plan gebouwd worden.

De spreiding binnen Veghel met betrekking tot modulaire woningen is er niet. Het geplande aantal van 300 komt allemaal in Veghels Buiten Noordoost, terwijl er totaal geen plannen gemaakt om deze woningen te ontwikkelen in de Erpseweg Zuid waar nog steeds kavels leeg liggen. Ook de ontwikkeling van het bouwproject Bundersehoek kent geen plannen voor modulaire woningen.

Ik stel de volgende oplossing voor:

- Modulaire woningen zijn prima in Veghels Buiten Noordoost, maar niet in deze grote getalen.
- Bewoners informeren over de modulaire woningen (types, stijl etc.), maar de volgende site is offline sinds de inloopavond wat zeer opmerkelijk is:
https://www.meerijstad.nl/Alle_onderwerpen/Wonen_en_bouwen/Sneller_meer_woningen_door_inzet_van_modulaire_woningen/Meeste_gestelde_vragen_over_het_bouwen_van_modulaire_woningen
- Alle andere Veghelse bouwplannen zouden ook voorzien moeten worden van modulaire woningen.
- Deel van de modulaire woningen in het plangebied Veghels Buiten Noordoost verplaatsen. Zo passen deze woningen beter in G-1, en K-1.

Beantwoording: Voor Veghels Buiten Noordoost is de keuze gemaakt om een (groot) aandeel van de sociale huurwoningen te bouwen middels modulaire bouw, deze bouwwijze dient te voldoen aan alle (beeldkwaliteits)eisen voor Veghels Buiten Noordoost. In het hele plangebied worden verschillende woningtypen gemengd (zie beantwoording van zienswijze 5.5). Ook in andere plannen in de gemeente dient voldoende sociale woningbouw plaats te vinden, welke bouwwijze daarvoor gebruikt wordt, is aan de betreffende ontwikkelaars van de betreffende plannen. Bovendien zijn ook andere locaties binnen Veghel in beeld om versneld modulaire woningen te realiseren. De website met de meest gestelde vragen staat nog online en is te vinden via de volgende link:
https://www.meerijstad.nl/Alle_onderwerpen/Wonen/Onderwerpen_wonen/Woningbouwplannen/Inzet_van_modulaire_woningen/Meeste_gestelde_vragen_over_het_bouwen_van_modulaire_woningen

11. Reclamant 11

11.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

De plannen voor de nieuwe wijk laten zien dat er een doorgaande route (het Lint) gerealiseerd zal worden die zijn ontsluiting kent op de Erpseweg aan de zuidzijde en aan de noordzijde aan de Udenseweg. Het is met name de ontsluiting aan de Erpseweg die de bewoners van de wijk Oude Ontginning zorgen baart. Ook de mogelijkheid dat verkeer vanuit de te realiseren erven aan het Melven direct aansluiten op de Heuvel is hierbij een punt van zorg. Op dit moment wordt de huidige verkeerssituatie reeds als gevaarlijk en hinderlijk ervaren. Met name het stuk weg van rotonde Erpseweg tot aan Intratuin is voor voetgangers en fietsers nu al levensgevaarlijk door het bochtig traject met bomen, slechte belichting en het vele verkeer dat nu al van Intratuin naar rotonde en visa versa gaat.

Hoewel de Heuvel is aangewezen als 30-km zone, wordt deze dagelijks gebruikt als racebaan en zijn al meermaals gevaarlijke situaties ontstaan met fiets- en wandelverkeer. Wellicht ten overvloede: de Heuvel vormt in de ochtend de belangrijkste fietsroute voor scholieren van zowel basis- als voortgezet onderwijs. Tevens is er veel fietsverkeer en autoverkeer door de aanwezigheid van een sportschool naast Intratuin. Het realiseren van een nieuwe wijk met nog eens 1200 woningen zal een nieuwe flinke toename van de verkeersdruk met zich meebrengen.

Onder de huidige omstandigheden achten wij dit onverantwoord. Wij vragen de gemeente dan ook om aanvullende maatregelen met betrekking tot de huidige én toekomstige verkeerssituatie. Hierbij vragen wij de gemeente het volgende:

- Een (optische) aanpassing van de 30-km zone opdat deze ook als zodanig gebruikt gaat worden en waardoor de route onaantrekkelijk wordt voor sluipverkeer.
- Wij verzoeken de gemeente met klem om, alvorens over te gaan tot realisatie van de woningbouw, een gedegen verkeersplan te presenteren waarbij rekening gehouden wordt met de kwetsbaarheden in de bereikbaarheid en ontsluiting van de bestaande wijken.
- In 2024 aanleggen van een fietspad en voetpad vanaf rotonde Erpseweg in ieder geval tot aan ingang Intratuin.
- In 2024 betere verlichting Heuvel
- In 2024 bestuderen mogelijkheid verplaatsen ingang Intratuin naar Erpseweg
- Voor aanleg nieuwe wijk met 1200 woningen bovenstaande gerealiseerde maatregelen evalueren samen met huidige bewoners wijk Oude Ontginning.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 4.1.

12. Reclamant 12

12.1. Verkeersknippen

Tijdens de inloopavond is een kaart getoond met de verkeersstructuur van Veghels Buiten Noordoost, zie Figuur 1. Deze kaart toonde op vier locaties in het nieuwe plan een verkeersknip voor gemotoriseerd verkeer. Hierbij heb ik twee opmerkingen:

- Deze kaart mét verkeersknippen kan ik nergens vinden in de bijlages van het Ontwerpbestemmingsplan. Op basis van de officiële stukken lijkt het er dus op dat de gemeente vrij is om de verkeersknippen wel of niet te realiseren. Dit moet mijns inziens een verplichting worden.

- Ik doe een dringend verzoek voor een extra verkeersknip direct ten zuiden van de toegang tot het bedrijf met adres De Stad 11 (Van der Linden). In Figuur 1 is de locatie hiervan met een blauw kruis aangegeven.



Figuur 1. Verkeersstructuur VBNO – inloopavond 11-124, bewerkt met blauw kruis

Beantwoording: De locatie van de aangegeven extra knip, maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en dit voorstel wordt derhalve niet meegenomen in dit plan.

12.2. Vrachtverkeer Van der Linden

Aansluitend op het vorige punt heb ik grote zorgen over hoe het vrachtverkeer van het bedrijf Van der Linden (de Stad 11) wordt afgewikkeld. In de huidige situatie gebruikt het bedrijf nauwelijks het pad dat uitkomt op de Udenseweg (Meccadamweg). Het bedrijf gebruikt voornamelijk de verharde wegen via De Stad en Heuvel om met hun vrachtwagens 7 dagen per week van en naar het bedrijf te rijden. Niet alleen levert dit gevaarlijke situaties op in combinatie met voetgangers en fietsers; het veroorzaakt ook geluidshinder door het 'klappen' van de trailers op de drempels.

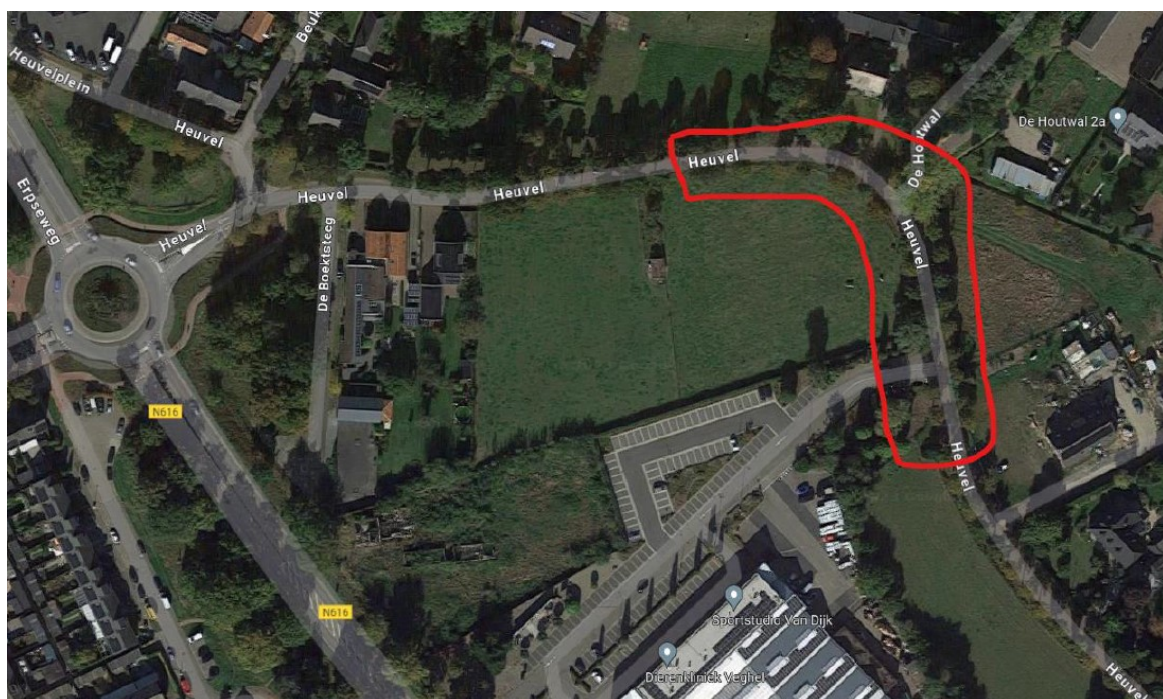
Tijdens de inloopavond is me verteld dat de ontsluitingsroute voor vrachtverkeer, zoals gestippeld weergegeven in Figuur 1, niet een verplichting wordt voor Van der Linden. Ik verzoek met klem om naast de extra verkeersknip (zie vorige punt) een verplichting op te nemen in de regels dat Van der Linden haar verkeer afwikkelt via het pad dat uitkomt op de Udenseweg. Dit zou de verkeersveiligheid ten goede komen en zou geluidshinder reduceren.

Beantwoording: De ontsluiting van het verkeer van Van der Linden via de Oude Ontginning, wordt niet beïnvloed als gevolg van Veghels Buiten Noordoost. Eventuele (bestaande) knelpunten in dit kader maken daarom geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

12.3. Verkeer Heuvel en bestemmingsverkeer Intratuin

In december 2023 heb ik via email contact gehad met ambtenaar <medewerker gebiedsontwikkeling> over het al dan niet afsluiten van Veghels Buiten Noordoost van de bestaande wegen (o.a. Heuvel, De Stad). Ik wil puntsgewijs mijn zorgen uiten over het verkeer op Heuvel.

- De gemeente (in de persoon van <medewerker gebiedsontwikkeling>) verwijst naar bijlage 6 van het Ontwerpbestemmingsplan (akoestisch onderzoek verkeerslawaaï) om aan te geven dat het huidige aantal motorvoertuigen per etmaal op Heuvel tussen 514 en 1.468 zit, afhankelijk van het gedeelte van de Heuvel. Het akoestisch onderzoek verwijst daarbij naar de modelberekeningen van Goudappel Coffeng. Ik bestrijd dit aantal motorvoertuigen en denk dat het aantal in de praktijk veel hoger ligt. Naar aanleiding van het contact met <medewerker gebiedsontwikkeling> heb ik steekproefsgewijs een verkeerstelling gedaan over een gedeelte van Heuvel, zie Figuur 2. In elf tijdsframes variërend tussen 5 en 15 minuten, verdeeld over 6 dagen, heb ik het aantal motorvoertuigbewegingen en fietsers/voetgangers waargenomen. Daarnaast heb ik gekeken welk percentage van het waargenomen verkeer bestemd is voor de Intratuin (en sportschool), zie Tabel 1.



Figuur 2. Rood omcirkeld het gedeelte van Heuvel waarvan het aantal verkeersbewegingen is geteld

Verkeersmeting Heuvel ter hoogte van De Houtwal en ingang Intratuin (zie rood omcirkeld in kaartje)								
Datum	Tijdstip	Minuten gemeten	Aantal motorvoertuig bewegingen	Aantal fietsers / voetgangers	Totaal aantal verkeersbewegingen	Omgerekend naar verkeersbewegingen per uur	Aantal van totaal bestemd voor Intratuin	Percentage van totaal verkeer bestemd voor Intratuin
27-12-2023	15:30 - 15:36	6	47	6	53	530	47	89%
27-12-2023	15:51 - 16:01	10	62	15	77	462	69	90%
28-12-2023	10:01 - 10:11	10	57	14	71	426	63	89%
28-12-2023	13:52 - 13:58	6	52	9	61	610	57	93%
29-12-2023	11:09 - 11:19	10	48	8	56	336	51	91%
29-12-2023	16:42 - 16:57	15	64	5	69	276	59	86%
30-12-2023	13:09 - 13:19	10	89	12	101	606	91	90%
30-12-2023	14:53 - 15:02	10	81	18	99	594	88	89%
31-12-2023	15:19 - 15:24	5	35	7	42	504	39	93%
31-12-2023	15:42 - 15:47	5	35	3	38	456	32	84%
7-1-2024	15:28 - 15:33	5	28	4	32	384	27	84%
Gemiddeld						471		89%

Tabel 1. Eigen verkeerstelling gedeelte Heuvel (rood omcirkeld gedeelte figuur 2)

- Zoals Tabel 1 laat zien zijn er tijdens de waargenomen periode omgerekend ca. 470 verkeersbewegingen per uur. Belangrijke kanttekening is dat alle waargenomen periodes buiten de spits zijn, het zou dus kunnen dat de aantallen in de spits nog hoger zijn. Ik beweer overigens niet dat mijn verkeerstelling in de kerstperiode 100% representatief is voor het hele jaar, maar ik trek er wel 2 conclusies uit:
 - Het aantal motorvoertuigen op Heuvel per etmaal van 514-1.468, zoals door de gemeente beweerd wordt, lijkt onrealistisch laag en dus onjuist. De verkeersdrukke lijkt veel heftiger dan door de gemeente is aangenomen en in de praktijk zal dat na realisatie van Veghels Buiten Noordoost nog hoger worden.
 - Het aandeel van het verkeer dat bestemd is voor de Intratuin (en/of sportschool) is met gemiddeld 89% van al het verkeer op dit gedeelte van Heuvel extreem hoog.
- Op basis van voorgaande heb ik een paar verzoeken:
 - Het aanpassen van Heuvel van een landelijke weg naar een veilige straat met gescheiden stoep en fietspad. De huidige situatie is namelijk erg gevaarlijk met de hoeveelheid verkeer dat ervan gebruik maakt, laat staan het vrachtverkeer van Van der Linden.
 - Het verplaatsen van de ingang van de Intratuin van Heuvel naar de Erpseweg of De Boeksteeg.

Beantwoording: U geeft in uw zienswijze aan dat de drukte op de Heuvel in de huidige situatie reeds een probleem is. Tellingen in de kerstvakantie nabij een functie als Intratuin geven daarbij overigens een vertekend beeld, gezien de kerstshow in die periode. In het mobiliteitsonderzoek wat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd, wordt aangetoond dat de toename van verkeer op de Heuvel als gevolg van de ontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost, mede door verkeersknips, minimaal is. Daarom verwijzen we voor de beantwoording van deze zienswijze naar de beantwoording van zienswijze 1.1, 2.1 en 4.1.

13. Reclamant 13

13.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

De plannen voor de nieuwe wijk laten zien dat er een doorgaande route (het Lint) gerealiseerd zal worden die zijn ontsluiting kent op de Erpseweg aan de zuidzijde Udenseweg aan de noordzijde. Het is met name de ontsluiting aan de Erpseweg die de bewoners van de Oude Ontginning zorgen baart. Ook de mogelijkheid dat verkeer vanuit de te realiseren erven aan het Melven direct aansluiten op de Heuvel is hierbij een punt van zorg. Op dit moment wordt de huidige verkeerssituatie reeds als gevaarlijk en hinderlijk ervaren. Om de Oude Ontginning te kunnen verlaten, zijn de bewoners immers aangewezen op de Erpseweg. Ook bewoners van de Nieuwe Ontginning en Scheifelaar II zijn hierop aangewezen. Daarnaast zijn deze wijken nog altijd in ontwikkeling en zal de hoeveelheid verkeer hierdoor het hoogtepunt nog niet hebben bereikt. Deze ontsluitingsroute loopt momenteel tweemaal daags volledig vast, komende uit de richting Erp en gaande in de richting Veghel. Dit genereert vervolgens een grote hoeveelheid sluipverkeer dat gebruikmaakt van de Heuvel om zo snel mogelijk bij de rotonde Heuvel-Erpseweg-van Speijkstraat te kunnen komen. Hoewel de Heuvel is aangewezen als 30-km zone, wordt deze dagelijks gebruikt als racebaan en zijn al meermaals gevaarlijke situaties ontstaan met fiets- en wandelverkeer. Wellicht ten overvloede: de Heuvel vormt in de ochtend de belangrijkste fietsroute voor scholieren van zowel basis- als voortgezet onderwijs. Met de komst van een sportschool in het pand van Intratuin is eerder al sprake geweest van een forse toename van verkeersdrukke op de Heuvel. Hierbij valt op dat ook dit verkeer zich zelden houdt aan de snelheidslimiet. Kortom, onder de huidige omstandigheden is de verkeerssituatie en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid in het geding. Het

realiseren van een nieuwe wijk met nog eens 1200 woningen zal in het beste geval een nieuwe flinke toename van de verkeersdruk met zich meebrengen. Onder de huidige omstandigheden achten wij, bewoners van de Oude Ontginning, dit onverantwoord. Wij vragen de gemeente dan ook om aanvullende maatregelen met betrekking tot de huidige en toekomstige verkeerssituatie. Een (optische) aanpassing van de 30-km zone opdat deze ook als zodanig gebruikt gaat worden en waardoor de route onaantrekkelijk wordt voor sluipverkeer, lijkt ons hierbij een eerste stap. Wij verzoeken de gemeente met klem om, alvorens over te gaan tot realisatie van de woningbouw, een gedegen verkeersplan te presenteren waarbij rekening gehouden wordt met de kwetsbaarheden in de bereikbaarheid en ontsluiting van de bestaande wijken.

De verkeerssituatie wordt ook nog eens verergerd doordat er ca 50 woningen gebouwd worden aan het Melven, waarvoor de ontsluiting via de Heuvel zal verlopen. Binnen het akoestische plan is er geen rekening gehouden met de verslechtering van de geluidssituatie aan de woningen buiten het plangebied, maar wel grenzend aan één van de ontsluitingswegen. Het bestemmingsplan is daarvoor niet toereikend.

De verkeerssituatie binnen het bestemmingsplan vereist eerst een verkeersbesluit van B&W voor afsluiting van de in een bijlage (kwaliteitshandboek) genoemde wegen voor gemotoriseerd verkeer. Dit verkeersbesluit is (nog?) niet genomen, maar is ook geen onderdeel van het bestemmingsplan. Hierdoor is er sprake van een berekende akoestische belasting die niet reëel is.

De verkeersdruk voor de aanliggende bestaande wijken moet minimaal zijn. De afwikkeling van de nieuw te bouwen huizen zou volledig via het Lint moeten gebeuren. Dat is nu niet het geval. Het mobiliteitsplan is in dit geval niet correct.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze, voor wat betreft de verkeersafwikkeling, verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

Met betrekking tot de akoestische effecten op de weg Het Melven, waarop een beperkt deel van het woongebied zal worden ontsloten, is het volgende van belang. Formeel is er geen toetsingskader voor het effect van geluid ten gevolge van de verkeersgeneratie. De genoemde wegen (Het Melven en de Heuvel) zijn al bestemd (Verkeer). Er is geen sprake van een nieuwe weg en/of de aanpassing van een weg (wegdek en/of wegdekverharding), dus op basis van de Wet geluidhinder is geen onderzoek noodzakelijk.

Voor de beoordeling van de eventuele toename van de geluidbelasting kan aangesloten worden bij de normstelling voor 'reconstructies van wegen' conform de Wet geluidhinder. Hierin geldt als uitgangspunt dat een toename van de geluidbelasting van (afgerond) minder dan 2 dB toelaatbaar is. Geluidbelastingen van 48 dB (de voorkeursgrenswaarde) of minder zijn sowieso toelaatbaar. Hierbij dient aangetekend te worden dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is op wegen die liggen binnen een woonerf en voor 30 km/u-wegen, omdat er geen zones gelden. Deze wegen veroorzaken meestal geen geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde.

Het Melven is niet in het verkeersmodel van de huidige situatie opgenomen omdat voor dergelijke wegen met een dusdanig lage intensiteit geen nauwkeurige gegevens worden opgeleverd.

Gezien het aantal via deze weg ontsloten woonpercelen/ woningen (circa 12) wordt de intensiteit ingeschat op circa 100 mvt/etm. Voor de woningen aan deze weg zal gezien de huidige ingeschatte intensiteit (100 mvt/etm) en door Goudappel als toename aangegeven intensiteit (300 mvt/etm) geen sprake zijn van een relevante geluidbelasting (van meer dan 48 dB).

Op de Heuvel bedraagt de intensiteit in de huidige situatie circa 500 mvt/etm (tussen Het Melven en Erpseweg) en ruim meer dan 1.000 mvt/etm (De Boeksteeg en Erpseweg). De door Goudappel aangegeven toename van de intensiteit op Het Melven (300 mvt/etm) zal zich verspreiden over de wegvakken van de Heuvel. Voor de woningen aan deze wegvakken kan gesteld worden dat, bij ongewijzigde maximumsnelheid en wegdekverharding, er geen sprake zal zijn van een toename van de geluidbelasting van (afgerond) 2 dB of meer. Dit treedt pas op als sprake is van een toename van de verkeersintensiteit met 40% of meer.

Onevenredig negatieve effecten op het woon- en leefklimaat van woningen buiten het plangebied zijn dan ook uitgesloten.

14. Reclamant 14

14.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Het voorontwerp bestemmingsplan Veghels Buiten noord Oost legt qua verkeersbelasting een groter beslag op de omliggende wegen dan berekend is in het mobiliteitsplan. Vooral op spitsmomenten is de verkeersafwikkeling nu al veel te slecht.

De verkeerssituatie op De Oude Ontginning wordt bovendien sterk verslechterd doordat er ca 50 woningen gebouwd worden binnen het bestemmingsplan Veghels Buiten Noord Oost aan het Melven, waarvoor de ontsluiting via de Heuvel zal verlopen. Binnen het akoestische plan is er geen rekening gehouden met de verslechtering van de geluidssituatie aan de woningen buiten het plangebied, maar wel grenzend aan één van de ontsluitingswegen. Het bestemmingsplan is daarvoor niet toereikend.

De verkeerssituatie binnen het bestemmingsplan vereist eerst een verkeersbesluit van B&W voor afsluiting van de in een bijlage (kwaliteitshandboek) genoemde wegen voor gemotoriseerd verkeer. Dit verkeersbesluit is (nog?) niet genomen, maar is ook geen onderdeel van het bestemmingsplan. Hierdoor is er sprake van een berekende akoestische belasting die niet reëel is en van een mobiliteitsplan dat onvolledig en incorrect is.

De verkeersdruk voor de aanliggende bestaande wijken moet minimaal zijn. De afwikkeling van de nieuw te bouwen huizen zou volledig via het Lint moeten gebeuren. Dat is nu niet het geval. Het mobiliteitsplan is in dit geval niet correct.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

15. Reclamant 15

15.1. Mobiliteitsstudie en verkeersafwikkeling

Op dit moment wordt de huidige verkeersafwikkeling op de Erpseweg als erg slecht ervaren. Met name tijdens de ochtendspits maar ook in de avondspits ontstaan er diverse verkeeropstoppen o.a. op de Erpseweg en de Heuvel. Daarnaast wordt de Heuvel met name in de ochtendspits als sluiproute gebruikt. De auto's die dit doen houden zich vaak niet aan de geldende maximale snelheid. Dit samen met de vele schoolgaande kinderen op de fiets over de Heuvel maakt het nu een zeer onveilige situatie.

Voor het gepresenteerde plan van Veghels Buiten Noord Oost wordt het autoverkeer met name afgewikkeld op de Udenseweg en Erpseweg. Hiervoor is een mobiliteitsstudie in bijlage 4 bijgevoegd. Onderstaand mijn zienswijze op de bijgevoegde mobiliteitsstudie

- a. In paragraaf 2.5 wordt gesteld dat “doorgaand verkeer en verkeer met bestemming bedrijventerrein Veghel via de A50 moet rijden (en niet via de route Udenseweg - Rembrandtlaan)”. In de praktijk is dit vaak niet het geval. Met name bij opstoppen/drukke op de A50 is het met name in de ochtendspits dat verkeer vanuit Uden naar het bedrijventerrein dat via afrit 12 van de A50, via de Rembrandtlaan naar het bedrijventerrein gaat. De aanname in de mobiliteitsstudie is dus niet correct.
- b. In paragraaf 3.1 is opgenomen dat er uit tellingen uit 2022 is gebleken dat de Erpseweg 27% hogere verkeersdruk heeft dan het gehanteerde verkeersmodel. Het is niet omschreven op welke datum in 2022 deze telling(en) zijn gedaan. De overschrijding geeft wel aan dat het toen al drukker was op de Erpseweg dan de verwachtingen vanuit de gehanteerde modellen.
Ten tijde van de telling in 2022 waren echter de huidige bouwlocaties “Veghels buiten oude ontginning” als wel “De Scheifelaar II” beide nog niet gereed met het aantal te realiseren woningen. De hogere verkeersdruk van 27% die in de praktijk is gemeten in 2022 is niet representatief voor de verkeersdruk na volledige ontwikkeling van bovenstaande bouwplannen. In werkelijkheid zal deze verkeersdruk dus nog hoger liggen dan nu opgenomen in de mobiliteitsstudie. De mobiliteitsstudie geeft hierdoor een te positief beeld van de te verwachten verkeersafwikkeling.
- c. In paragraaf 4.3.1 is een aanpassing omschreven van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Erpseweg – Rembrandtlaan – Frans Halsstraat. Deze aanpassingen zijn reeds in 2023 door de gemeente uitgevoerd. De doorstroming van het verkeer is er, zover door mij te beoordelen, iets op verbeterd maar niet voldoende om de verkeersopstoppen en daarmee de onveilige situaties op te lossen. In paragraaf 4.3.2 wordt aangegeven om deze situatie te monitoren, dat kan nu al gedaan worden met de conclusie dat deze niet voldoende is, zeker niet met de eventuele uitbreiding van Veghel Buiten Noord Oost. Hiervoor zal een opnieuw een onderzoek moeten worden uitgevoerd op basis van de huidige werkelijke gegevens en beoordeling van de aanpassingen.
- d. In paragraaf 4.4 over kruispunt/rotonde Erpseweg – Heuvel – van Speijkstraat wordt verondersteld dat de doorstroom onvoldoende is door de terugslag van het kruispunt Erpseweg – Rembrandtlaan – Frans Halstraat. Deze aanpassingen zijn reeds uitgevoerd en de doorstroom op de rotonde is nog steeds niet voldoende voor de huidige hoeveelheid verkeer. De veronderstelde maatregelen zijn dus al niet voldoende voor het huidige verkeer.
- e. In de mobiliteitsstudie is er geen onderzoek en/of rekening gehouden met het sluipverkeer over de Heuvel. Indien de verkeersopstoppen op de Erpseweg voorbij het kruispunt

Heuvel – Erpseweg – Buitendreef komt zijn er automobilisten die op dat kruispunt afslaan naar de Heuvel. Daar met verhoogde snelheid over de Heuvel gaan en proberen bij de rotonde Erpseweg – Heuvel – van Speijkstraat weer op de Erpseweg in te voegen. Dit is nu al een serieus gevaarlijke situatie zoals eerder toegelicht die vergroot wordt bij grotere opstoppen. Daarnaast geeft dit een grotere verkeersstroom vanuit de Heuvel op dit kruispunt. Beide punten dienen meegenomen te worden in de mobiliteitsstudie. Tevens dient daarin de verhoogde verkeersdruk van/naar de locatie Intratuin worden opgenomen.

- f. In de conclusie staat dat het verkeer zich verdeelt over “de aansluiting Udenseweg, aansluiting Heuvel en aansluiting Erpseweg”. Er behoort echter geen ontsluiting via de Heuvel plaats te vinden. Dit lijkt gevoelsmatig ook in de opgenomen berekeningen te zitten maar kan niet door mij worden onderbouwd. Het plan Veghels Buiten Noord Oost heeft geen ontsluiting via de Heuvel, dit is nogmaals toegezegd tijdens de inloopavond. Mobiliteitsplan dient hierop worden aangepast.
- g. Tijdens de inloopavond is het plan gepresenteerd met daarop aangegeven de posities waar geen gemotoriseerde voertuigen kunnen ontsluiten op de bestaande wegen. Dit is echter niet opgenomen in het huidige bestemmingsplan en mobiliteitsplan.

Beantwoording:

a. In de mobiliteitsstudie is opgenomen dat het wenselijk is dat het verkeer zoveel mogelijk via de A50 rijdt. Het klopt dat dit in praktijk niet altijd gebeurt. Dat is inderdaad bij files op de A50 het geval. Zo is het ook bedoeld in de mobiliteitsstudie Veghels Buiten Noordoost. Voor de mobiliteitsstudie is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel. In dit verkeersmodel wordt rekening gehouden met alternatieve routekeuzes bij drukte. Dit ongewenst effect is daarmee in de onderzoeken meegenomen.

b. Het klopt dat de telling uit 2022 niet representatief is voor het verkeer bij volledige ontwikkeling van Veghels Buiten. Bij de berekening van verkeer in te toekomstige situatie is hiermee wel rekening gehouden. In de mobiliteitsstudie zijn de varianten referentie 2015, referentie 2030 zonder Veghels Buiten Noordoost maar met Veghels Buiten ten zuiden van de Erpseweg en plan 2030 met Veghels Buiten Noordoost bekeken. Uit een vergelijking tussen de verkeerstelling 2022 en de referentievarianten 2015 en 2030 is gebleken dat op sommige wegvakken sprake is van verschillen (omhoog en omlaag) tussen de tellingen het model. Daarom heeft voor de kruispuntanalyse een correctie plaatsgevonden van het verkeersmodel, zodat dit overeenkomt met de tellingen (opgehoogd met de nog te ontwikkelen woningen na het moment van de tellingen).

c. Voor de route Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg wordt een verkeersstudie gehouden. Daarbij wordt nagegaan wat de wenselijke inrichting is voor deze route kijkend naar (vracht)autoverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Daar zal ook deze kruising in meegenomen worden.

d. Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

e. Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

f. Een klein aantal woningen aan het Melven zal via de Heuvel worden ontsloten, daarom is deze opsomming van 3 ontsluitingswegen feitelijk wel correct. Het aandeel van de Heuvel in deze opsomming is echter zeer beperkt. In de aanpassing van het mobiliteitsonderzoek, wordt dat verduidelijkt.

g. Mede naar aanleiding van de zienswijze wordt de afsluiting van bestaande wegen op een drietal plekken in het bestemmingsplan geborgd. Verder verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

15.2. Flora en Fauna Veghels buiten Noordoost

De huidige locatie waar het plan voornemens is om gerealiseerd te worden is 1 van de weinige groene locaties in de gemeente Veghel waar een groter stuk bos en oude binnenwegen naast elkaar aanwezig is. De huidige ruimte wordt dan ook druk bezocht door wandelaars, trimmers, en natuurliefhebbers. De huidige overgang van het drukke/roerige centrum naar het ruim opgezette “Veghels Buiten oude ontginning” en dan door naar het stukje oud Veghel en de natuur in de vorm van het bos en zanderige wandelpaden is een ideale uitvoering. Zowel voor mens als natuur. Veghels buiten oude ontginning is een ruim opgezette plan met een mix van woningen en akkers/natuur waardoor de uitstraling van de het oude gebied blijft gehandhaafd. Door het plan Veghels buiten Noor oost wordt dit geheel teniet gedaan. De overgang vanuit het centrum naar het rustigere/weid opgezette oude ontgingen en daarna de overgang naar het huidige natuur/bos wordt teniet gedaan. Het plan Veghels buiten oude ontginning komt midden in de “bewoonde wereld” te liggen. Dit is niet de gedachten geweest van het plan en doet het plan ook geheel teniet en zal ook niet meer op die manier beleefd worden. Er zijn andere locaties mogelijk om huizen te bouwen dus waarom zou je dit als raad exact op de enige locatie doen waar dit stukje “oud Veghel” en bos aanwezig is.

In de huidige tijd heeft de natuur het al erg moeilijk te stellen. Het is dan ook onduidelijk wat de onderbouwing is vanuit de gemeente om juist hier woningen te ontwikkelen en niet op andere locaties binnen de gemeente (die er zijn) die minder invloed hebben op de aanwezige habitat en natuur. In het plan is in bijlage 13 een quickscan flora en fauna Veghels Buiten Noordoost opgenomen, onderstaand mijn zienswijze op deze quickscan:

- a. Het plan doorkruist/licht in gedeelte van Natuurwerk Brabant. Gezien de stand van de huidige natuur m.n. in gemeente Veghel is het niet verantwoord dat dit gedeelte natuur moet wijken voor nieuwe woningen. Dit is ook niet noodzakelijk binnen gemeente Veghel
- b. Het flora en fauna onderzoek stelt dat vervolgonderzoek noodzakelijk wordt geacht om de negatieve effecten te bepalen. Dit moet voor het definitief vaststellen van het plan. Gezien het flora en fauna onderzoek al van september 2022 dateert had dit al gedaan moeten zijn.
- c. In de flora en fauna quickscan zijn er diverse diersporen gevonden die nader onderzocht moeten worden voor wat het plan daarop invloed heeft o.a. 2 mogelijke jaarrond beschermde nesten, steenuil, aanwezigheid vos, e.a. Gezien de grote impact van het plan op de aanwezige natuur en de inbreuk op Natuurwerk Brabant moet er gekeken worden naar andere locaties of het plan voorzien van minder woningen om geen negatieve invloed/impact op de aanwezige natuur/dieren te hebben.
- d. In de conclusie is aangegeven dat ten aanzien van vleermuizen licht gericht of uitstralend op opgaand groen aan de oostzijde van het plangebied en de bomenrijen aan de weg te

worden vermeden. In het plan is aan de oostzijde juist grote bebouwing opgenomen wat hiermee tegenstrijdig is.

Beantwoording:

a: Het is vanwege de ontsluiting van het gebied onvermijdelijk om een klein stukje NNB op te geven. Daarom heeft de afweging plaatsgevonden dat voor deze gronden het NNB wordt herbegrensd. Om de natuur daarbij niet te schaden wordt dit gecompenseerd volgens de geldende verplichtingen.

b: Het vervolgonderzoek is uitgevoerd en bijgevoegd bij de onderzoeken (bijlage 14 bij het ontwerpbestemmingsplan).

c: Zoals blijkt uit onze reactie onder b., is het betreffende vervolgonderzoek tijdig uitgevoerd en als bijlage opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan. Uit de quickscan en de vervolgonderzoeken is gebleken dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn met betrekking tot flora en fauna binnen het plangebied met betrekking tot vrijwel alle beschermde soorten. Uitzondering hierop vormt de das. Daarvoor is een ontheffing noodzakelijk, waarbij een compensatieplan opgesteld moet worden. Het dassenplan is eveneens als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan (bijlage 23) en bevat maatregelen om in de toekomstige situatie voldoende functionaliteit voor de das te waarborgen. Al met al is het dus mogelijk om woningbouw in het gebied te realiseren binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders.

d: Er worden met betrekking tot vleermuizen en de das reeds maatregelen op het gebied van verlichting en visuele verstoring genomen om negatieve effecten op het waterwingebied te voorkomen. De oostgrens van de Groene Mal wordt op een manier ingepast om als buffer tussen Veghels Buiten Noordoost en het waterwingebied te fungeren als ook de huidige aanwezige natuurwaarden te complementen. Hiervoor zijn in het bestemmingsplan nadere regels gesteld.

16. Reclamant 16

16.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2.1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

17. Reclamant 17

17.1. Verkeersknip op Het Melven

Namens Rijvereniging en Menvereniging Sint Lambertus Veghel (Beukelaarstraat 3a te Veghel) wil ik graag een verzoek tot zienswijze indienen rondom de verkeersknip voor gemotoriseerd verkeer op Het Melven welke nog niet bestaand is.

Onze vereniging bevat een groep fanatieke mannen (mensen die met paard en wagen rijden) uit de directe omgeving van ons terrein. Een aanzienlijk deel van deze groep bereikt ons terrein via Het Melven, bovendien is deze route vanaf ons terrein/Veghels buiten gezien de enige richting waarbij wij de natuur in kunnen en de drukte rondom Erpseweg/Veghel-Centrum

kunnen vermijden. Naast onze leden maken ook andere recreatieve menners uit de directe omgeving gebruik van deze route.

Wij zijn niet tegen de versperring in z'n geheel, maar zouden graag meedenken over het toegankelijk houden van de doorgang door deze verkeersknip voor onze menners terwijl het gemotoriseerd verkeer wel tegengehouden wordt. Ons inziens zou een zogenaamde 'Carterkiller' een uitstekende oplossing zijn (zie hier het voorbeeld: <https://www.heblad.nl/nl/carterkiller-betonnen-voor-afsluiting-bosgebied>), hierbij kunnen onze hogere koetsen de knip passeren maar is de doorgang niet toegankelijk voor auto's. Ik heb vernomen dat een dergelijke wegversperring al aanwezig is binnen de gemeente rondom de Vresselse bossen.

Beantwoording: We laten u graag meedenken over de te realiseren knips wanneer we aan de slag gaan met de ontwerpen hiervan. Zogenaamde Carterkillers zijn hier echter omwille van verkeersveiligheid voor fiets niet mogelijk. Mogelijk bieden uitneembare paaltjes een oplossing. Dit wordt bij de uitwerking nader bekeken.

18. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

18.1. Kwaliteitsverbetering van het landschap

Artikel 3.9. IOV bepaalt dat een bestemmingsplan die een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in het landelijk gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Deze verbetering moet financieel, juridisch en feitelijk zijn geborgd in het plan. De ontwikkeling betreft een stedelijke ontwikkeling. Dat betekent dat vanuit kwaliteitsverbetering van het landschap een investering van 1% van de gronduitgifteprijs geïnvesteerd dient te worden in het landschap. Deze conclusie wordt gemaakt in de toelichting van het bestemmingsplan, maar een concrete berekening en uitwerking hiervan ontbreekt. In de toelichting wordt aangegeven dat door de opzet van het plan 'wonen in het groen' en de groene ambities in het plan voldoende wordt toegekomen aan deze 1% kwaliteitsverbetering. Deze conclusie vinden wij onvoldoende. De gemeente zal een concrete berekening moeten opnemen en daarbij een verantwoording maken hoe deze 1% kwaliteitsverbetering wordt ingevuld. Daarbij is het van belang dat er in dit plan een onderscheid wordt gemaakt in welke maatregelen dienen als stedelijk groen en welke maatregelen daadwerkelijk fungeren als kwaliteitsverbetering van het landschap. Dit is ook niet te herleiden uit het kwaliteitshandboek 'Veghels Buiten – Noordoost'. Stedelijk groen zien wij namelijk niet als kwaliteitsverbetering van het landschap. Dit plan is qua groene opzet anders dan een reguliere woningbouwontwikkeling, maar met een dergelijke omvang van dit plan vinden wij een verantwoorde onderbouwing van de kwaliteitsverbetering essentieel. Ook op welke wijze het aan te brengen landschap wordt gewaarborgd voor de toekomst. Artikel 3.4.1. van de planregels borgt onvoldoende de inhoud, de aanleg en de duurzame instandhouding van de landschappelijke inpassing. Mede gezien het feit dat dit artikel alleen gaat over de agrarische bestemming met natuurwaarden.

Beantwoording: In artikel 3.1 staat duidelijk waar de agrarische bestemming voor bedoeld is: behoud, versterking en ontwikkeling van abiotische, landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige waarden. Daarmee is de gehele groene mal geen stedelijk groen, maar onderdeel van het landschap (stedelijk groen is te vinden binnen de buurten). Op basis van de verwachte

inkomsten door verkoop van grond zal een bedrag van ca. 0,8 mln worden geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering van het landschap. Het bedrag zal worden geïnvesteerd in de werkzaamheden in de groene mal zoals het aanbrengen van hagen, beplanting en/of het planten van bomen. Dit bedrag is opgenomen in de grondexploitatie, als onderdeel van de kosten voor realisatie van de Groende Mal.

18.2. Woonprogramma

Het woningbouwprogramma ziet op 25% sociale huur en 70% betaalbaarheid. Qua sociale huur wordt niet voldaan aan de 30% die hierover is afgesproken. Er wordt wel vermeld dat 10% van het programma nog variabel is en dat het in de toekomst eventueel mogelijk is om daarmee 30% sociale huur in het programma te hebben. Wij verzoeken de gemeente te onderbouwen hoe groot de kans wordt geacht dat 10% flexibiliteit wordt ingezet voor sociale huur.

Beantwoording: De woningbouwprogrammering voor Veghels Buiten Noordoost is gebaseerd op de woningbouwprogrammering van de gemeentelijke Woonvisie (gemeente Meierijstad, 2008 plus addendum 2021). In de Woonvisie ligt vast dat minimaal 25% van de toevoeging sociale huur betreft. Het klopt daarnaast dat ons college een inspanningsverplichting is aangegaan met het ondertekenen van de Regionale Woondeal Noordoost Brabant. Hierin is opgenomen dat bij nieuwe projecten vanaf 1 juli 2023 wordt gestreefd naar minimaal 30% sociale huur. Inmiddels is er ook nieuw gemeentelijk woonbeleid in de maak in de vorm van de nieuwe Woonzorgvisie. Hierin is ook minimaal 30% sociale huur opgenomen. Het beoogde woningbouwprogramma in de toelichting en de regels van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

18.3. Natuur Netwerk Brabant

In het zuidelijke deel van het plangebied wordt gebouwd waar nu NNB is gelegen. Hierdoor moet het NNB worden herbegrensd. Het compensatieplan en de onderbouwing hiervoor ontbreekt nog in het plan. In ieder geval zal moeten worden beschreven dat er sprake is van aantasting (direct en indirect) en op welke wijze dit wordt gecompenseerd. Het noordelijk deel wordt ambtshalve uit het NNB gehaald en herbegrensd. Bij het noordelijke deel is inderdaad sprake van een foutieve begrenzing.

Beantwoording: In de effectanalyse NNB is een paragraaf opgenomen waarin een voorstel is gedaan voor de compensatie. Ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan was nog niet bekend op welke wijze compensatie zou plaatsvinden. Aanvullend op de effectanalyse NNB, zal een specifiek compensatieplan NNB worden opgesteld. Hierin wordt de manier van compenseren en de bijbehorende onderbouwing opgenomen. De gemeente heeft voor vaststelling van het bestemmingsplan gekozen voor financiële compensatie, omdat er geen concrete locatie voor handen is momenteel.

19. Reclamant 19

19.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2.1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

20. Reclamant 20

20.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2.1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

21. Reclamant 21

21.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze 2.1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

22. Reclamant 22

22.1. Verkeer op de Erpseweg en in de Oude Ontginning

Omdat het plan de bouw van ca 1275 nieuwe woningen omvat zijn wij er zeker van dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Vooral op Het Melven, de Heuvel en de Erpseweg waar nu al zeer slechte of geen doorstroming is. Dit veroorzaakt al onveilige situaties, vooral voor voetgangers en fietsers. Tevens zijn wij bang voor meer sluipverkeer via de Heuvel dan nu het geval is. Voor ons is dat onacceptabel. Indien er geen oplossing voor komt zullen wij bezwaar gaan aantekenen op het plan.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

22.2. Ontwerp E-7 en E-8

Om de mooie landelijke uitstraling van Het Melven te behouden willen wij dat het ontwerp van deze 2 erven gelijkwaardig wordt aan de nu reeds bestaande erven. Qua grootte, karakter en uitstraling.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

22.3. Ontsluiting Erf E-7

Aangezien het Melven een smalle landelijke weg is, met aan weerskanten monumentale eiken, zal de verkeersdruk te groot worden als de ontsluitingsweg van dit erf op Het Melven uitkomt. Daarom is het verstandiger de ontsluiting van erf E-7 op de hoofdautoaansluiting “Het Lint” aan te sluiten wat zeker de verkeersveiligheid ten goede zal komen. Als bewoners van Het Melven willen wij dat onderstaande punten worden nageleefd:

- a. Bouwverkeer tbv Veghels Buiten Noordoost NIET door Het Melven! Deze weg is daar niet geschikt voor. Dit ook ivm fietsende/schoolgaande kinderen en veel voetgangers.

- b. Huidige bussluis handhaven ter hoogte van het waterwingebied. Tevens de nieuwe bussluis tussen erven E-6 en E-7 voor aanvang van de bouwwerkzaamheden realiseren.
- c. Het wandelpad tussen E-7 en E-8 verplaatsen zodat het loopt van de Heuvel naar erf K-2.

Beantwoording: a. voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.4.

b. voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.4.

c. voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.1b.

22.4. Waterwingebied

Nu een gebied met diverse soorten begroeiing en dieren zoals groene specht, vlaamse gaai, ijsvogels, buizerds en valken die hier verblijven en broeden. Hoe denkt de gemeente dit te kunnen behouden? De woningen staan er bijna strak tegenaan.

Beantwoording: Uit de quickscan en de vervolgonderzoeken is gebleken dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn met betrekking tot flora en fauna binnen het waterwingebied. Daarnaast worden er met betrekking tot vleermuizen en de das reeds maatregelen op het gebied van verlichting en visuele verstoring genomen om negatieve effecten op het waterwingebied te voorkomen. De oostgrens van de Groene Mal wordt op een manier ingepast om als buffer tussen Veghels Buiten Noordoosten en het waterwingebied te fungeren als ook de huidige aanwezige natuurwaarden te complementen.

23. Reclamant 23

23.1. Bereikbaarheid van gronden aan Het Broek

Ik ben eigenaar van een perceel grond dat ligt in het uitbreidingsgebied van Veghels buiten Noordoost: Het Broek: VHLOO-N-329 en VHLOO-N-1379. Als direct betrokkene wil ik dat de directe toegang tot mijn perceel geborgd wordt tijdens deze besluitfase van de ontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost.

Het zandpad 't Broek, waar de in- en uitgang van het perceel aan grenst, zou volgens de huidige situatietekening nu worden afgesloten door een paaltje. Hierdoor zou ik om op mijn perceel te kunnen komen enkel via de Erpseweg en het lint moeten omdat het geheel helemaal niet meer, zoals nu, via 't Broek te bereiken is. Een eenvoudige oplossing zou kunnen zijn het paaltje net voorbij mijn in-/uitrit te plaatsen.

Beantwoording: De erven worden ontsloten via de bestaande routes Het Melven en Het Broek. De toegang tot perceel VHLOO-N-329 en VHLOO-N-1379 blijft via Het Broek gehandhaafd. Perceel VHLOO-N-1379 is eigendom van de gemeente Meierijstad. Een paaltje staat niet ingetekend. Net ten noorden van perceel VHLOO-N-1379 is een zoekgebied opgenomen voor de (hoofd)ontsluitingsstructuur (os-lint), zodra dit lint gereed is, wordt een knip in 't Broek gerealiseerd, de exacte locatie (en of uw perceel perceel

VHLOO-N-329 richting het Lint of richting de Oude Ontginning zal ontsluiten, wordt dan nader bekeken.

24. Reclamant 24

24.1. Huidige verkeerssituatie Heuvel.

De onlangs van nieuwe bestrating voorziene Heuvel ontsluit via Het Melven en De Stad het achterliggende landelijke gebied waarin nu al, naast de oorspronkelijke boerderijen, woningen en bedrijven, diverse “erven” zijn gerealiseerd. De Heuvel is de verkeersader voor dit achterliggende gebied. Van deze weg wordt door fietsers, wandelaars en bewoners veelvuldig gebruik gemaakt.

De Heuvel is eigenlijk niet ingericht voor langzaam verkeer dat wil zeggen wandelaars en fietsers. Zij moeten gebruik maken van de rijbaan omdat aanliggende fietspaden en/of wandelpaden ontbreken en de bermen niet goed toegankelijk zijn. Omdat De Heuvel zeer slecht verlicht wordt levert dit, zeker in de donkere wintermaanden, gevaarlijke situaties op. Dit temeer omdat scholieren van en naar Erp en van en naar een deel van Veghels Buiten De Heuvel gebruiken als doorsteek naar het Fioretti College. Voor Het Melven en De Stad geldt mutatis mutande hetzelfde.

Beantwoording: Heuvel maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost. De weg valt buiten de plangrens. Dit bestemmingsplan is daarom geen aanleiding om een verlichtingsplan te maken voor Heuvel.

24.2. Toekomstige situatie.

In het geactualiseerde plan wordt veel aandacht besteed aan de verkeerssituatie en de positie van zowel de voetganger, de fietser als de ontsluiting van de woongebieden voor de toekomstige bewoners. Onvermijdelijk neemt de verkeersintensiteit bij realisatie van het plan sterk toe. Dat bergt het gevaar in zich dat het gebruik van De Heuvel, Het Melven en De Stad als sluiproutes naar de grote ontsluitingswegen (met name Erpse Weg) substantieel zal toenemen. Zeker zal dit het geval zijn indien, om overigens begrijpelijke redenen, voorrang wordt gegeven aan de bouw van “tijdelijke” woningen zonder dat de hoofdontsluiting van het gebied, het zogenaamde Lint gerealiseerd is.

In het plan wordt op een dergelijke ongewenste situatie gedeeltelijk voorgesorteerd. Het Melven en De Stad worden vanaf Het nieuwe Lint ontoegankelijk, dat wil zeggen, doodlopend gemaakt. Meer specifiek, alleen voor de bewoners van de erven direct aan het Melven en De Stad dienen deze landwegen als ontsluiting. Dat alles zal niet voorkomen dat het gebruik van De Heuvel substantieel intensiever wordt. Zonder maatregelen zal De Heuvel daarmee gevaarlijker worden voor voetgangers en fietsers.

Met de aanwonenden van Het Melven zal ik nauwgezet volgen of die belemmeringen ten behoeve van het vermijden van sluipverkeer ook daadwerkelijk blijven opgenomen in het definitief vast te stellen plan. Mocht dat niet zo zijn dan sluit ik mij aan bij het maken van formeel bezwaar. Verder lijkt mij het opnemen voor De Heuvel van andere, meer vertragende verkeersbelemmeringen dan de huidige, wenselijk.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1 en zienswijze 2.1. Mede naar aanleiding van de zienswijzen is het bestemmingsplan aangepast door nadere borging van een verkeerskundige knip op een drietal plekken op te nemen.

24.3. Langzaam verkeer.

Op diverse plaatsen in het plan wordt het belang van voorzieningen ten behoeve van voetgangers/wandelaars en fietsers benadrukt. Daarbij is terugdringen van het gebruik van de auto een bijkomende doelstelling. In het plan wordt op de erven en de ontsluitingswegen naar die erven toe, een “samenloop” voorzien van de verschillende verkeersstromen. Wandelaars, aanwonenden, fietser en automobilisten gebruiken de infrastructuur gezamenlijk. Die verkeersstromen komen, logischerwijs samen op De Heuvel.

Zoals al opgemerkt onder het kopje “Huidige verkeerssituatie Heuvel” zal dat leiden tot een gevaarlijke toename van het gebruik van deze weg. Alleen al daarom is het aan te raden wandelen fietspaden op de meest logische en overzichtelijke plaatsen te laten aansluiten op De Heuvel, Het Melven en De Stad. In het huidige plan is dat niet het geval. Zo kan de doorgaande wandelroute die de Heuvel verbindt met het nieuwe plangebied veel beter het oorspronkelijk gedachte tracé volgen. Dat wil zeggen vanaf De Heuvel direct na nummer 31 langs de daarvoor ook aangeplante rij wilgen.

Een bijkomend voordeel is alsdan dat de huidige paardenwei (recent met hout omheind gedeelte van de weide tussen nummer 29, 29A en 31) behouden kan blijven. Veel voetgangers, fietsers en passanten vinden de aanwezigheid van het kunstwerk in deze weide in combinatie met enkele paarden aantrekkelijk. Een kleine planaanpassing, die veel betekent voor de veiligheid en bovendien aangenaam kan zijn voor passanten.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.1b.

25. Waterschap Aa en Maas

25.1. Hydrologisch neutraal ontwikkelen, voorkomen van wateroverlast

Het plan betreft een grote nieuwe stedelijke ontwikkeling voor 1250 woningen met stedelijke voorzieningen. Het is van belang dat deze hydrologisch neutraal worden ontwikkeld en aannemelijk wordt gemaakt dat er voldoende ruimte is voor water, en negatieve effecten op de omgeving of het watersysteem worden voorkomen. De waterparagraaf (bijlage 18) geeft op hoofdlijnen inzicht in de opzet voor de waterhuishouding en beoogde ruimte voor collectieve waterbergingen voor de verschillende deelgebieden/buurtten.

De bergingsopgave voor die locaties is beschreven zowel op basis van 60 mm (minimale waterschapseis) als op basis van 70 mm per vierkante meter aan toename verhard oppervlak. Deze 70 mm geeft de gemeentelijke ambitie aan, en sluit aan bij het advies van de landelijke Maatlat groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving. Wij zijn positief over de verhoogde ambitie van 70 mm waterberging, gelet op de grondwatersituatie in het gebied, en omdat de ruimte om de noodafvoer in extreme situaties af te voeren naar de Beekgraaf, beperkt is. De

grondwatermonitoring naar de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand in het plangebied, die de ruimte voor infiltratie mede bepaalt is gestart, en loopt nog. Wel is duidelijk dat er een relatief hoge GHG is. Vanwege de gewenste bouwpercelen en om wadi's te creëren, zal op veel plaatsen volgens het rapport ophogen noodzakelijk zijn.

De waterparagraaf en plantoelichting benoemen als aandachtspunt voor het grondwatersysteem, dat op de bergingslocaties in de toekomst meer hemelwater zal infiltreren dan in de huidige situatie. Hierdoor kunnen op deze locaties de grondwaterstanden hoger worden dan voorheen. Dit kan gevolgen hebben voor de aanwezige bebouwing, infrastructuur en agrarische percelen. De waterparagraaf maakt nog niet inzichtelijk welke maatregelen kunnen worden genomen om deze effecten of afwenteling op de omgeving tegen te gaan.

Beantwoording: In par. 4.2.2 staat beschreven in welke mate de bergingslocaties kunnen voorzien in de door het waterschap vereiste benodigde bergingscompensatie van 60mm berging per toename van verhard oppervlakte. Daarna wordt in par. 4.2.3 gesteld dat de gemeente de wens heeft om voor Veghels buiten Noordoost 70mm berging per toename verhard oppervlak te realiseren. Vervolgens wordt toegelicht op welke manier er wel aan deze norm kan worden voldaan, dus welke maatregelen kunnen worden genomen om deze effecten of afwenteling op de omgeving tegen te gaan.

25.2. Voldoende ruimte voor water

De waterparagraaf bevat nog onvoldoende gegevens om te kunnen bepalen of doorrekenen dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor hemelwaterberging. Hiervoor is zoals het rapport aangeeft, het opstellen van een meer gedetailleerd waterhuishoudkundig plan nodig. Wij dringen erop aan dat vanwege de status van het versnellingsproject, er aanvang wordt gemaakt met deze nadere uitwerking en met ons in overleg te treden vóórdat het plan voor vaststelling naar de gemeenteraad gaat. Dit om te voorkomen dat de ruimte tekortschiet, het leidt tot ongewenste gevolgen voor het watersysteem en de omgeving, of gevolgen worden afgewenteld naar de toekomst. Vanwege onze waterschapsopgaven, maar ook in verband met de ontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost (van regionaal belang); en andere ontwikkelingen die de gemeente nog in voorbereiding heeft rond het watersysteem van de Beekgraaf, heeft het waterschap een watersysteemanalyse gepland in 2024 om zicht te krijgen op de eisen voor een klimaatbestendig en gezond watersysteem voor de toekomst. Het verzoek is om de resultaten van die analyse te betrekken in de verdere uitwerking van dit plan. We verzoeken u daarom de planning en fasering voor de verdere uitwerking van dit plan met ons te delen, en zo mogelijk, met welke fasering de verschillende woonbuurten worden gerealiseerd.

Beantwoording: De planning en fasering maakt onderdeel uit van de ontwikkelstrategie. Momenteel wordt dit uitgewerkt.

25.3. Planologische borging van ruimte voor hemelwaterberging

Het bestemmingsplan ziet op een flexibele vorm van bestemmen. De beoogde plekken voor de hemelwaterbergingen zijn nog niet geborgd met een aanduiding op de verbeelding, in verband met gewenste flexibiliteit. De centrale locaties van de waterbergingen zijn alleen concreet weergegeven in figuur 4.3 van bijlage 18 in de waterparagraaf, maar niet in het

Kwaliteitshandboek of de Leidraad inrichting Openbare Ruimte (dat algemene profielen en uitgangspunten bevat).

Het plan bevat als borging de algemene voorwaardelijke gebruiksbepaling 21.6. Daarin is onder meer bepaald dat de compensatie moet voldoen aan gemeentelijke - en waterschapseisen, en de omvang tenminste conform de Verordening fysieke leefomgeving van de gemeente Meierijstad vereiste omvang moet bedragen; en rekening moet worden gehouden met veranderende eisen in de toekomst. Echter, de norm in uw verordening is 60 mm/m² en niet de beoogde 70 mm/m². Wij verzoeken u om de ruimte voor waterberging volgens uw ambitie en de opzet van de waterparagraaf, aanvullend te borgen in het plan. Graag treden we met u in overleg hoe dit in de regels of voor de benodigde ruimte, kan worden vastgelegd.

In de waterparagraaf is vermeld dat er ook gebouwd zal worden ter plaatse van B- en C-watgangen die daarvoor moeten worden ingepast, of daardoor dienen te worden verlegd. Hydrologisch gezien vraagt het compenseren voor deze activiteiten ook ruimte. Omdat dit verder ook nog niet is uitgewerkt, vragen we uw aandacht om dit ook mee te nemen in de berekeningen.

Beantwoording: Conform de geldende keur van het waterschap Aa en Maas is de minimale bergingseis voor nieuwbouwplannen 60 mm/m². Deze eis is als minimumeis van toepassing op het plangebied voor Veghels Buiten Noordoost. De gemeente beoogt meer waterberging in het plangebied te maken en een berging van 70 mm/m² aan te houden. Hiervoor is in de watertoets aangetoond dat er voldoende ruimte in het plangebied aanwezig is en de bergingen worden alleen op gemeentegrond gerealiseerd. Gemeente heeft dus volledige regie op de realisatie en daarom is het niet noodzakelijk de aanvullende bergingsopgave als eis in het plan op te nemen.

25.4. Ruimte vraag Kaderrichtlijn Water-opgave Beekgraaf

Aan de noordoostkant van het plangebied is de Beekgraaf gelegen. Daarvoor zijn Europeesrechtelijke verplichtingen vastgelegd over de waterkwaliteit en ecologie op grond van de Kaderrichtlijn Water.

Het waterschap constateert dat de beschrijving van de lagenbenadering, waterparagraaf en plantoelichting de opgave om de Beekgraaf in te richten met natuurvriendelijke oevers en benodigde ruimte benoemen. Echter, er wordt echter nergens beschreven dat deze opgave volgt uit de Europese Kaderrichtlijn Water, als ecologische opgave voor het waternetwerk/watersysteem voor 2027. Deze KRW-opgave is vastgelegd in het Regionale Water en Bodemprogramma 2022-2027 van de provincie en de daaraan voorafgaande stroomgebiedsbeheerplannen. De benodigde ruimte valt volgens de Interim-omgevingsverordening binnen de Groenblauwe mantel. We verzoeken om dit als zodanig toe te voegen aan de beschrijving in de lagenbenadering en paragraaf 2.3 van de waterparagraaf (bijlage 18).

Op basis van de stukken en de verbeelding constateren we dat de Groene mal en bestemmingen Groen en Bos aan de zijde van de Beekgraaf op zich ruimte bieden om invulling te geven aan deze inrichtingsopgave (buitenzijde Buitenhof 1 en Bosbuurt 1). Graag geeft het waterschap samen met de gemeente, in samenhang met de ontwikkeling van de woonwijk invulling aan deze opgave; omdat hiermee de doelen voor de Beekgraaf kunnen

worden gerealiseerd in combinatie met een aantrekkelijke woonomgeving, in de landschappelijke overgang naar het buitengebied. Daarom verzoeken we om:

1. zo mogelijk inzicht te geven in de fasering van betreffende wijken Bosbuurt en Buitenhof 1, om gezamenlijk invulling te geven aan de doelstellingen en de ecologisch-landschappelijke ontwikkeling aan de noordoostkant van het plangebied naast de Beekgraaf;
2. de benodigde ruimte voor de KRW-opgave ruimtelijk te vertalen en zichtbaar te maken in het plan. De ontwikkeling van de natuurvriendelijke oevers vraagt ruimte, het ecologisch Streefbeeldboek (2021) dat wij hiervoor hebben ontwikkeld en gepubliceerd op onze website geeft aan hoeveel ruimte binnen de groenblauwe mantel hier nodig is voor het toekende type M1a, verweven, NVO. We vragen om deze als zoekruimte vast te leggen, bijvoorbeeld door een aan duiden op de verbeelding. (Overigens merken we op dit hier ook een milieuzone voor gewasbescherming aanwezig is, waarbij mogelijk aansluiting kan worden gezocht);
3. Wat betreft het verzoek om herbegrenzing in de provinciale Omgevingsverordening: We verzoeken om de benodigde ruimte c.q. zoekgebied voor de natuurvriendelijke oever op basis van de KRW-opgave buiten het verzoek om herbegrenzing tot 'verstedelijking afweegbaar' gebied te laten. Met als doel om hiermee te borgen dat de benodigde ruimte van de Beekgraaf voor de invulling van de KRW opgave alsmede het beheer en onderhoud daarvan, behouden blijft.

Beantwoording: 1. De fasering van de Bosbuurt en Buitenhof 1 maakt onderdeel uit van de ontwikkelstrategie. Momenteel wordt dit uitgewerkt.

2. Bij het verlenen van omgevingsvergunningen in het buitenhof, dat grenst aan en gedeeltelijk ligt binnen de groenblauwe mantel, zal voor de noordelijke rand nadere aandacht uitgaan naar de groenblauwe mantel. Hiertoe zijn naar aanleiding van de zienswijze nadere voorwaarden opgenomen in het bestemmingsplan. Deze zien op het overleggen van een landschappelijk inpassingsplan, waaruit blijkt dat in voldoende mate rekening is gehouden met de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied dan wel de mogelijkheden tot versterking c.q. ontwikkeling daarvan. Voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen moet overleg met het waterschap plaatsvinden. In het bijzonder zal hierbij aandacht uitgaan naar het herstellen van de beek. Om voldoende ruimte voor deze landschappelijke zone te behouden, is de flexibele zone met de functieaanduiding 'specifieke vorm van woongebied – vormverandering bouwveld afweegbaar' bij het aangrenzende woongebied vergroot in zuidwestelijke richting.

3. Onder het regime van de huidige provinciale Omgevingsverordening bestaat het werkingsgebied 'verstedelijking afweegbaar' niet meer. Deze herbegrenzing van de inmiddels vervallen Interim Omgevingsverordening is daarom niet meer aan de orde.

26. Reclamant 26

26.1. Ontwerp en ontsluiting E7+E8

Het ontwerp, opzet en grootte van deze erven aanpassen naar de bestaande erven op het Melven/de Heuvel om het karakteristieke straatbeeld te waarborgen. Het Melven zal te maken krijgen met extra veel wandel- en fiets verkeer door de 1200 te realiseren woningen. Deze toenemende verkeersintensiteit is te veel voor deze smalle weg. Dit zal onveiligheid situaties brengen voor de huidige bewoners en toenemende fiets- en wandelverkeer. Voor ontsluiting E8 is het onacceptabel dat de ontsluiting plaatsvindt tegen over de bestaande woningen. Ontsluiting van de erven E7+E8 dienen aangepast te worden. Zowel E7 als E8 aansluiten op het lint zodat het verkeer via deze weg de wijk verlaten. Doorgaand wandelpad tussen E7&E8 dient verlegd te worden zodat deze uitkomt op de Heuvel. In het verleden heeft hier het pad ook gelopen.

Beantwoording:

Voor het straatbeeld Melven verwijzen we u naar de beantwoording op zienswijze 1.2. Met betrekking tot de toename van langzaam verkeer op Melven: dit is gezien de beperkte intensiteit van gemotoriseerd verkeer op deze weg, ook na realisatie van Veghels Buiten Noordoost, geen knelpunt voor de verkeersveiligheid. Voor de locatie van de ontsluiting van E8 en het aanpassen van het wandelpad verwijzen we u naar de beantwoording van zienswijze 10.1. Voor de ontsluiting van E7 en E8 op Het Lint, verwijzen we u naar de beantwoording van zienswijze 1.3.

26.2. Oplossing extra verkeer agv ruim 1200 nieuwe woningen.

Het huidige plan borgt niet / geeft geen oplossing om de verkeerssituatie/ doorstroming & verkeersveiligheid te garanderen agv het extra verkeer die 1200 additionele woningen met zich meebrengt. De ontsluitingswegen Erpseweg en Udenseweg zijn nu al overvol plus geven nu al onveilige situaties voor met name voetgangers en fietsverkeer. Tevens zie ik geen oplossing om te verwachten additioneel sluipverkeer op de Heuvel te verminderen.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

26.3. Privacy komt in het gedrang

Met de ontwikkeling van het bosgebied (naast Bu-2) en buitenhof Bu-2 komt de privacy in gedrang voor de bestaande bewoners wiens tuinen uitkijken op het bosgebied en Bu2. Het bosgebied is een prima keuze, waar we absolute voorstander van zijn. Ook de groene mal van Bu-2 is een prima keuze. Echter om de privacy te waarborgen zou met de aanleg van het bosgebied z.s.m. begonnen moeten worden!

Het bosgebied grenzend aan de percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 en groene mal van Bu-2 met uitzicht op de achtertuinen van enkele bestaande woningen (waaronder Het Melven 4a) zijn beide niet wenselijk om in te richten met wandelpaden, recreatieve routes, trimparcours, speeltoestellen of voor recreatief gebruik, ook creëer je anders een "ideale" plek voor hangjeugd en de daarbij komende overlast. De privacy van de bestaande woningen is

dan volledig weg. Ook voor de bovengenoemde percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 (in eigendom van de gemeente Meierijstad en die buiten het plangebied vallen) is een recreatieve functie zeer onwenselijk.

Sinds 2019 hebben we meerdere keren mail contact gehad met de gemeente Veghel i.v.m. het aankopen van deze percelen VHLOO-N-1749, VHLOO-1745 en VHLOO-N-1752, om deze in te richten als groene buffer (agrarisch: fruitbomen-groentetuin). Hierdoor kunnen we de privacy van de huidige bewoners aan het Melven behouden.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.2.

26.4. Tractorsluis Het Melven

Zoals eerder aangegeven is het Melven niet geschikt voor het vele verkeer wat de erven met zich meebrengt waaronder ook de aanbouw van deze woningen en de infrastructuur. De tractorsluis na het Melven 5 en voor erf E6 dient voor aanvang van enige andere bouwwerkzaamheden te zijn aangelegd. Dit i.v.m. de veiligheid.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.4 en 2.1.

26.5. Flora & Fauna

We zijn hier op het Melven komen wonen om het woongenot, die de rust en natuur met zich meebrengt. Met het aankomende plan Veghels buiten Noordoost komt de Flora en Fauna en daarmee ons woongenot in het gedrang. Het is onacceptabel dat we de specht, eekhoorn, vos, fazant, eenden, hazen, dassen, reigers, roodborstjes, vleermuizen, ijsvogels, mussen, en nog vele andere dieren en insecten uit onze directe omgeving zien verdwijnen. Ook het bosgebied rondom het waterwingebied zal door de realisatie van plan Veghels buiten Noordoost schade oplopen. Wij maken ons grootte zorgen dat de flora en fauna rondom het waterwingebied/Melven/Heuvel blijvend beschadigd.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 22.4.

27. Reclamant 27

27.1. Verkeer in de Oude Ontginning

De verkeersafwikkeling van het Melven op de Heuvel komt direct aan mijn pand voorbij. Intensiteit en voorrangsregels zullen m.n. rondom de klassieke spitsuren (7-9 en 16-19 uur) goede voorzieningen vragen. Mijns inziens zal de huidige situatie in combinatie met de huidige verharding (status van het Melven) onvoldoende zijn; te smal, te onoverzichtelijk, onduidelijk voor de diverse soorten van verkeer

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 2.1.

27.2. Verkeersafwikkeling in de spits

De afwikkeling van het nieuwe Melven verkeer samen met de overige verkeersstromen op Veghelse Buiten geven nu en in de toekomst zeker nog meer congestie op de klassieke spitsuren. De huidige en nieuwe aansluitingen op de Erpseweg zijn onvoldoende en leiden al vaak tot verkeersopstoppen en extra verkeersbewegingen op onze straat Heuvel. De rotonde vlak voor de verkeerslichten bij autobedrijf ASV kan de verkeersafwikkeling niet aan. Ik voorzie daarnaast ook problemen bij de Udenseweg nabij bloemist van Schie. Als het ene ontsluiting aangepast wordt zal dat een zuigende werking hebben op de andere ontsluiting!

Beantwoording: Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1 en 2.1.

27.3. Bouwstijl erven E7 en E8

De erven E7 en E8 graag aanpassen aan de huidige nieuwe erven architectuur zodat de aard en karakter gelijk wordt / blijft. Een allegaartje van bouwstijlen geeft een erg onrustig en rommelig beeld. Ik zie de bebouwing van deze erven graag zo dicht mogelijk bij de verharde weg (Melven) zodat het open karakter en zichtlijnen gehandhaafd blijven.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

27.4. Wandel- en fietspaden

Er is onduidelijkheid over de wandel en fietspaden vanaf de Heuvel de nieuwe wijk in. De tekeningen / plannen spreken elkaar tegen. Wij zien onze privacy graag gewaarborgd.

Beantwoording: wij hebben binnen de ter inzage gelegde stukken geen tegenstrijdigheden ontdekt, voor een inhoudelijke reactie op de ligging van wandel- en fietspaden verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.1b.

27.5. aard en functie van de weg het Melven.

Bijvoorbeeld de staat van de weg (Melven) die is nu al onvoldoende in tijden van druk agrarisch verkeer, laat staan als daar straks veel bouw verkeer bijkomt. Infrastructuur zal mijn inziens eerst gerealiseerd moeten zijn voordat er gebouwd kan gaan worden, ook met het oog op de versnelde realisatie van de 300 flexwoningen. U weet dat het Melven ook recreatief verkeer heeft (fiets en wandel) en ook auto verkeer van mensen die m.n. honden gaan uitlaten in het water win gebied. Daarnaast is dit ook een weg voor bouwverkeer van Brabant Water en zal de zendmast bereikbaar moeten zijn.

Beantwoording: De fasering maakt onderdeel uit van de ontwikkelstrategie. Momenteel wordt dit uitgewerkt, daarin wordt rekening gehouden met bouwverkeer en locaties die bereikbaar moeten zijn en blijven.

28. Reclamant 28

28.1. Situering sloot

Schouwsloot tussen perceel VHL00-N-1423 (gemeente) en onze percelen VHL00-N-1804 / VHL00-N-1632. Op perceel VHL00-N-1423 staat WG-Hof-B en BO gepland. Het onderhoud van de schouwsloot kan enkel vanaf perceel VHL00-N-1423 uitgevoerd worden, en niet vanaf percelen VHL00-N-1804 / VHL00-N-1632.

Beantwoording: De schouwsloot tussen deze 3 percelen is via het perceel VHL00-N-1432 nog steeds te bereiken. Het onderhoud zal dan ook via dit perceel uitgevoerd worden. Het Woongebied-Buitenhof is verkleind (en de verbeelding is aangepast) zodat de toegankelijkheid van perceel VHL00-N-1432 geborgd is.

28.2. Verkeersafwikkeling

Oplossing voor het extra verkeer ten gevolge van ruim 1.200 nieuwe woningen. Het huidige plan geeft geen oplossing om de verkeerssituatie/ doorstroming & verkeersveiligheid te garanderen ten gevolge van het extra verkeer die de 1200 te bouwen woningen met zich meebrengt. De ontsluitingswegen Erpseweg en Udenseweg zijn al overvol, plus geven nu al onveilige situaties voor met name voetgangers en fietsverkeer. De toename van sluipverkeer op Heuvel is nu al merkbaar, met het gereed komen van woningen in plan de Erpseweg Zuid.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

28.3. Zorgen voor de privacy

Met de ontwikkeling van het WG-Hof-B komt de privacy in gedrang voor de bestaande bewoners die hierop uitkijken. De aanleg van een bosgebied is een prima keuze, waar wij zeker een voorstander van zijn. Echter om de privacy te verzekeren zou met de aanleg van het bosgebied z.s.m. begonnen moeten worden! Hier kunnen bomen voor gebruikt worden die verwijderd moeten worden voor bijvoorbeeld het Lint; niet kappen, maar herplaatsen

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.2. De fasering maakt onderdeel uit van de ontwikkelstrategie. Momenteel wordt dit uitgewerkt.

29. MILON namens A.J. van der Linden Veghel B.V.

29.1. Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek milieuzonering (uitgevoerd door Kragten op 04-12-2023, met kenmerk BRO116-0002) en behorende tot het ontwerpbestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost, is in paragraaf 4.2.5 gebruik gemaakt van verouderde informatie. Op 02-08-2022 is namelijk door A.J. van der Linden Veghel B.V. een omgevingsvergunning aangevraagd bij B&W van de gemeente Meierijstad voor het veranderen van de inrichting. Aangevraagd is (onder andere) om de maximale opslagcapaciteit van puin en granulaat te verhogen en om de puinbreker 12 dagen per jaar en de grondzeef 20 dagen per jaar te gebruiken. Op 24-01-2024

heeft B&W van de gemeente Meijerstad besloten om voor deze aangevraagde veranderingen de bijgaande omgevingsvergunning te verlenen (met kenmerk: Z/183694, A.J. van der Linden B.V., Veghel).

Tot de beschikking van 24-01-2024 (aangevraagd op 02-08-2022) behoort het bijgaande akoestisch onderzoek uitgevoerd door De Roever Omgevingsadvies B.V. met kenmerk 20211676.v02 d.d. 01-02-2023. Gevraagd wordt om dit onderzoek te betrekken bij het akoestisch onderzoek uitgevoerd door Kragten B.V. d.d. 04-12-2023. De uitgangspunten uit het onderzoek Van De Roever Omgevingsadvies B.V. d.d. 01-02-2023 moeten doorgerekend worden in een nieuw akoestisch onderzoek, om daarmee aan te tonen dat er met betrekking tot het aspect geluid van deze in de aanvraag van 02-08-2022 genoemde – en inmiddels beschikte - veranderingen, geen sprake is van belemmering voor het uitvoeren van deze bedrijfsactiviteiten en dat bij de geplande nieuwe woningen het woon- en leefklimaat acceptabel is.

Beantwoording: In de omgevingsvergunning (nummer: UV20120279/34) welke is afgegeven op 16 februari 2016 t.a.v. Van der Linden Beheer B.V., de Stad 11, voor de activiteiten planologische afwijking, milieu en handelingen met gevolgen voor beschermde natuurgebieden, betreffende het veranderen van een milieu-inrichting wordt gesteld dat er sprake is van een incidentele bedrijfssituatie als de puinbreker of de grondzeef in werking is. De planologische toegestane situatie op grond van deze afwijkingsvergunning is o.a. als uitgangspunt gehanteerd voor het akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan. Uit dit onderzoek volgt dat er vanuit de gronden De Stad 11 (bestemming Bedrijf – Loonwerkbedrijf; A.J. Van der Linden Veghel B.V.), zowel in de representatieve als incidentele situatie, geen beperkingen zijn ten aanzien van de ontwikkeling van woningen binnen de clusters.

Voor de incidentele bedrijfssituatie geldt dat het inzetten van een puinbreker of grondzeef maximaal 10 keer per jaar voorkomt. In de aanvraag zijn locaties vermeld waar de puinbreker of grondzeef kan worden opgesteld. Deze drie locaties zijn doorgerekend in het betreffende akoestisch onderzoek.

Naar aanleiding van de zienswijze is de verleende omgevingsvergunning d.d. 24 januari 2024, waaraan reclamant refereert in de zienswijze doorberekend en is het akoestisch onderzoek aangepast. In de betreffende omgevingsvergunning wordt onderscheid gemaakt tussen de representatieve bedrijfssituatie (RBS) (voorschrift 4.2), de regelmatige afwijking op de RBS (voorschrift 4.3, voor de inzet mobiele grondzeef) en de incidentele bedrijfssituatie (IBS) (voorschrift 4.4, voor de inzet van een mobiele puinbreker). Uit het akoestisch onderzoek volgt dat voor de representatieve bedrijfssituatie voldaan wordt aan de richtwaarden van stap 2 uit de VNG-brochure, zowel wat betreft het langtijdgemiddelde geluidniveau als de maximale niveaus.

In de regelmatige afwijking ten opzichte van de representatieve bedrijfssituatie bedragen de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van (een deel van) cluster WG-ERF F meer dan de 45 dB(A) en wordt niet voldaan aan de richtwaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie. Deze geluidniveaus zorgen echter niet voor een beperking ten aanzien van de gronden van het bedrijf aan De Stad 11, aangezien in het Besluit omgevingsvergunning voor het aldaar gevestigde bedrijf A.J. Van der Linden Veghel B.V.

voor deze bedrijfssituatie ter plaatse van dit cluster geen beoordelingspunten met geluidvoorschriften zijn opgenomen.

Wel dient en is afgewogen (te worden) waarom het aanvaardbaar is om in deze situatie af te wijken van het toetsingskader van de VNG voor de regelmatige afwijkingensituatie voor de woningen in cluster WG-ERF F. Hiertoe wordt het volgende overwogen. Ter plaatse van het cluster WG-ERF F wordt voldaan aan de 'grenswaarden' uit stap 3 van de VNG-publicatie. Deze bedragen voor woningen in een rustige woonwijk 50 dB(A) voor de optredende langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus (L_{Ar}, L_T). Ook is er geen sprake van relevante cumulatie. Dit cluster is niet gelegen binnen de richtafstand voor het aspect "geluid" van overige omliggende bedrijfsbestemmingen c.q. milieubelastende functies. De gecumuleerde geluidbelastingen (exclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder) vanwege alle omliggende wegen bedraagt ter plaatse van het cluster ruim minder dan 48 dB. Het cluster is ten slotte niet gelegen in de zone van (overige) spoorwegen en/of industrieterreinen. Daarnaast worden (min of meer) vergelijkbare waarden ook aanvaardbaar geacht op andere nieuwe woonerven binnen Veghels Buiten (Oude Ontginningen, adres De Haag 13E), waar nieuwbouwwoningen zijn toegelaten en gebouwd.

Omdat er geen sprake is van geluidniveaus van meer dan 50 dB(A), noch van relevante cumulatie met andere geluidbronnen, is ook geen extra geluidwering op basis van het Bouwbesluit dan wel Besluit bouwwerken leefomgeving vereist. Bij de minimaal vereiste karakteristieke geluidwering van ten minste 20 dB zal sprake zijn van voldoende lage geluidniveaus in de woningen. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is dan ook geborgd.

Tot slot geldt voor de incidentele bedrijfssituatie dat in het ontwerpbestemmingsplan reeds een afweging is gemaakt over de aanvaardbaarheid van dergelijke incidenteel optredende geluidbelastingen. Wel is het akoestisch onderzoek afgestemd op de bedrijfssituatie in zijn totaliteit conform de vergunning d.d. 24 januari 2024.

29.2. Ontsluiting van het bedrijf

Zoals blijkt uit: "2023-actualisatie-Masterplan-Veghels Buiten Noordoost (VBNO)-definitief", is aan A.J. van der Linden Veghel B.V. een mogelijkheid tot ontsluiting toegekend via "Meccadamweg", gelegen tussen "Het Broek" en "Udenseweg". Deze route is op pagina 61 van het Masterplan aangeduid als: "Ontsluitingsroute vrachtverkeer bedrijf met adres De Stad 11". Meccadamweg betreft momenteel een onverharde weg, met een verboden toegang voor alle voertuigen.

Zoals hiervoor beschreven is A.J. van der Linden Veghel B.V. een grondverzet- en aannemersbedrijf dat puin breekt en grond zeeft. Voor deze activiteiten wordt zwaar materieel gebruikt, waaronder vrachtwagens, loaders en kranen. Deze voertuigen ontsluiten nu inderdaad onder meer via Meccadamweg.

Vanwege de verkeersveiligheid verzoekt A.J. van der Linden Veghel B.V. om bij de ontsluiting van het plangebied voor fietsers (en voetgangers), rekening te houden de invulling van Meccadamweg. Met andere woorden, dat Meccadamweg verboden blijft voor alle voertuigen,

waaronder zeker ook fietsers. A.J. van der Linden Veghel B.V. houdt zich vervolgens ook het recht voor om te ontsluiten via De Stad en Heuvel, zoals dat nu ook al het geval is.

Beantwoording: Voor het antwoord op deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 12.1 en 12.2.

29.3. Rekening houden met bedrijfsontwikkeling

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan en de geplande woningbouw moet rekening worden gehouden met de uitbreidingsruimte die een bedrijf heeft. Ruimtelijke ordening betreft het afwegen van belangen. Bij het opstellen van het bestemmingsplan moet in ogenschouw worden genomen dat A.J. van der Linden Veghel B.V. niet onevenredig in zijn belangen, waaronder uitbreiding, wordt geschaad.

Beantwoording: De milieuaspecten zoals geur, gevaar, geluid en stof zijn beschouwd in de 'quickscan bedrijven en milieuzonering – BP Veghels Buiten Noordoost'. Uit deze quickscan volgt dat aan de richtafstanden voor geur, stof en gevaar wordt voldaan. Voor het aspect geluid wordt niet aan de richtafstand voldaan, voor wat betreft een bedrijf met puinbreek installatie (milieucategorie 4.2; SBI: 383202). Conform de VNG handreiking geldt voor een loonwerkbedrijf in basis de milieucategorie 3.1 (SBI: 016); aan deze afstand (50 meter) wordt ook ten aanzien van het aspect geluid ruimschoots voldaan, omdat de onderlinge afstand tussen de bestemming Bedrijf en de rand van het woongebied circa 160 meter beslaat. Voor de overige bedrijfsactiviteiten zou dus van de contouren behorende bij een loonwerkbedrijf in milieucategorie 3.1 mogen worden uitgegaan om te beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Er is nog voldoende ruimte tussen het bedrijf en de beoogde woningen om de beschikbare milieuruimte in te vullen. Dit wordt bevestigd door de resultaten uit het akoestisch onderzoek, waaruit volgt dat in de representatieve bedrijfssituatie wordt voldaan aan de richtwaarden van stap 2 van de VNG-brochure. Dit impliceert dat er nog ruimte is voor aanpassing in de (representatieve) bedrijfsvoering. Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan is dus voldoende aandacht besteed dat het bedrijf niet onevenredig in zijn belangen, waaronder de aanpassing en uitbreiding van de bedrijfsvoering, wordt geschaad.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd vanwege de activiteiten met een puinbreek installatie. Zorgvuldigheidshalve zijn in dit onderzoek alle relevante geluidbronnen beschouwd. In het 'Akoestisch onderzoek milieuzonering – BP Veghels Buiten Noordoost' behorende bij het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden waarbij zowel de reguliere als incidentiele bedrijfssituatie is onderzocht. In die zin is rekening gehouden met de belangen van het uitoefenen van een representatieve bedrijfsvoering door het bedrijf A.J. van der Linden Veghel B.V. op de locatie De Stad 11. Vanwege de op 24 januari 2024 verleende vergunning is dit onderzoek geactualiseerd en zijn de uitgangspunten gewijzigd. Dit leidt niet tot een andere conclusie. Wel is een nadere afweging gemaakt ten aanzien van het geluid veroorzaakt door de zeefinstallatie, die op basis van een regelmatige afwijking kan worden ingezet. Zie verder de beantwoording onder 2.1.

Geconcludeerd wordt dan ook dat het bedrijf van reclamant niet onevenredig in diens belangen wordt geschaad. Hierbij is gekeken naar zowel de bestaande bedrijfsvoering als

naar eventuele uitbreidingsmogelijkheden binnen de representatieve bedrijfssituatie. Dit is in lijn met de uitspraak van de Raad van State van 22 maart 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:1153). Er is geen sprake van een beperking van het bedrijf in de bestaande bedrijfsvoering.

29.4. Angst voor klachten van nieuwe omwonenden

Door de ontwikkeling van het plangebied tot woningbouw is geluid, trilling en luchtkwaliteit (stof) een omgevingsrechtelijke bepaling waarmee in het ontwerpbestemmingsplan rekening is gehouden. Daaruit blijkt voornamelijk dat aan alle milieuaspecten wordt voldaan om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. Dit sluit toekomstige klachten echter niet uit. Nieuwe bewoners zijn potentiële klagers. A.J. van der Linden Veghel B.V. heeft daarbij de angst dat klachten van de bewoners zwaarder wegen dan de belangen van het bedrijf. Dit kan ertoe leiden dat toezichthouders uiteindelijk toegeven aan klagende bewoners. Een verscherping van een milieuvergunning bij een herziening kan de bedrijfsvoering (of een uitbreiding daarvan) in de weg zitten en hoge kosten met zich meebrengen.

Beantwoording: Vooropgesteld wordt dat het bedrijf in alle gevallen dient te voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent milieunormen. Eventuele klachten zijn echter nooit geheel te vermijden. Uit het geluidonderzoek en het onderzoek bedrijven en milieuzonering is gebleken dat ter plaatse van de beoogde woningen, met uitzondering van geluid, wordt voldaan aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie. Hiermee is de kans op klachten zo veel als mogelijk beperkt. Voor het aspect geluid geldt dat de verhoogde waarden toe te schrijven zijn aan het incidenteel inzetten van de puinbreker en de begrensde reguliere afwijking voor de inzet van de zeefinstallatie. De inzet van de puinbreker is in planologische zin beperkt tot maximaal 10 keer per jaar, waarbij bewoners zich bewust zijn dat deze hogere geluiden gangbaar zijn binnen de betreffende bedrijfstak maar slechts incidenteel te horen zijn. De geluidniveaus vanwege de zeefinstallatie zijn van een dussdanig niveau dat onevenredige overlast niet aan de orde zal zijn en er wordt voldaan aan stap 3 van de VNG-brochure. Ook wordt voldaan aan de normen die gesteld zijn aan de binnenwaarden.

30. Gasunie Transport Services B.V.

30.1. Enkelbestemming Woongebied - Klooster

Binnen de enkelbestemming 'Woongebied - Klooster' die over de belemmeringenstrook van de regionale aardgastransportleiding heen zijn geprojecteerd in het plangebied betreft het toestaan van een kwetsbaar object binnen de belemmeringenstrook. Wij verzoeken u een apart bouwvlak op te nemen buiten de belemmeringenstrook. Op grond van artikel 14 Bevv zijn geen nieuwe bestemmingen binnen de belemmeringenstrook toegestaan die het oprichten van een bouwwerk binnen de belemmeringenstrook toestaat.

Beantwoording: De systematiek van het bestemmingsplan werkt niet met bouwvlakken, maar met bestemmingsvlakken, gecombineerd met een verbale bouwregeling. Specifiek voor de gasleiding is bepaald dat uitsluitend gebouwd mag worden ten dienste van de betreffende leiding. Via een afwijkingsbevoegdheid kan voor andere doeleinden gebouwd worden, met uitzondering van kwetsbare objecten (art. 16.3 sub a). Hiermee is naar onze mening in de basis al voldoende geborgd dat er geen nieuwe kwetsbare objecten binnen

de belemmeringenstrook mogen worden gebouwd. Als extra borging en verduidelijking is naar aanleiding van de zienswijze ook een gebruiksverbod voor kwetsbare objecten in gebouwen binnen de belemmeringenstrook toegevoegd. Daarnaast is er naar aanleiding van de zienswijze voor gekozen om ter verduidelijking de betreffende zones te bestemmen als 'Agrarisch' in plaats van 'Woongebied'.

30.2. Functieaanduiding specifieke vorm van verkeersontsluiting

Uit de verbeelding blijkt dat de functieaanduidingen 'specifieke vorm van verkeersontsluiting - lint' en 'specifieke vorm van verkeersontsluiting - buurt' over de aardgastransportleiding zijn geprojecteerd. De door u voorgestelde ontwikkelingen vormen een risico voor de integriteit en veilige ligging van de aardgastransportleiding. Wij verzoeken u om over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen spoedig in overleg te gaan met onze tracébeheerder.

Beantwoording: Op 11 januari 2024 heeft een overleg met de tracébeheerder plaatsgevonden over de gasleiding die door Veghels Buiten Noordoost loopt. Voor het vervolg zal dit overleg voortgezet worden in de verdere uitwerking.

30.3. Regels artikel 16 Leiding - Gas

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is bepaald dat een bestemmingsplan de ligging van de leidingen en de daarbij behorende belemmeringenstrook weergeeft. Een adequaat artikel 'Leiding - Gas' maakt hier onderdeel van uit. Wij verzoeken u het artikel 'Leiding - Gas' op de volgende punten aan te passen/aan te vullen:

1. Opnemen van een voorrangsbepaling

In dit plan valt de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' samen met enkele andere bestemmingen (zoals Agrarisch en Woongebied - Klooster). Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dient een onderlinge rangorde te worden aangegeven. Dat is nu niet het geval. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleiding te waarborgen, verzoeken wij u om een bepaling op te nemen, zodat de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' bij samenvallen met andere bestemmingen voorrang krijgt.

Tekstsuggestie:

De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van iedere andere bestemming, waarmee deze dubbelbestemming samenvalt.

Beantwoording: Naar aanleiding van de zienswijze is een voorrangsbepaling opgenomen.

2. Opnemen specifieke gebruiksregels

Binnen artikel 16 Leiding – Gas ontbreekt een bepaling voor specifieke gebruiksregels. Wij verzoeken u binnen artikel 16 Leiding – Gas een specifieke gebruiksregel op te nemen.

Tekstsuggestie:

Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- *Het opslaan van goederen, met uitzondering van het opslaan van goederen t.b.v. inspectie en onderhoud van de aardgastransportleiding.*

- *Het wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen, indien daardoor een kwetsbaar object wordt toegelaten.*

Beantwoording: Naar aanleiding van de zienswijze zijn bovenstaande specifieke gebruiksregels toegevoegd.

3. Aanvullen artikel 16.4.2 Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod

De thans opgenomen bepaling binnen artikel 16.4.2 is niet voldoende. Wij verzoeken u binnen artikel 16.4.2 Uitzonderingen op het uitvoeringsverbod het volgende aan te vullen.

Tekstsuggestie:

Het verbod is niet van toepassing op werken:

- a. belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;*
- b. zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken.*

Beantwoording: De tekstsuggestie is deels overgenomen (sub b.).

31. BG Legal namens Reclamant 31

31.1. Betrekken van grond dat voormalig eigendom was bij de planvorming

In 2006 heeft <Reclamant 31> een overeenkomst gesloten met de gemeente. Ter uitvoering van die overeenkomst is grond aan de gemeente verkocht en geleverd, te weten het perceel thans bekend als Veghel, sectie N, nr. 1555, (destijds 1295). Deze grond zou op grond van deze overeenkomst betrokken worden bij een bestemmingsplanwijziging. De gemeente wilde deze grond immers verkrijgen in verband met de herontwikkeling van destijds plangebied Veghel Zuidoost. Uit de overeenkomst volgt dat met de planwijziging is beoogd het wijzigen van de toenmalige (en huidige) agrarische bestemming in een bestemming die hoofdzakelijk woondoeleinden toestaat met bijbehorende voorzieningen. Uit de overeenkomst volgt dat na wijziging van het bestemmingsplan een nabetaling plaatsvindt aan <Reclamant 31>.

Vervolgens wordt in 2023 een actualisatie van het Masterplan Veghels Buiten Noordoost gepresenteerd. Onderdeel van dit Masterplan betreft de aanwijzing van het plangebied 'Noordoost'. Met andere woorden: het Masterplan dat ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan, ziet op het in het plan aangewezen grondgebied. Uit deze aanwijzing volgt ook dat het perceel 1555, waarop de in 2006 gesloten overeenkomst met de gemeente ziet, is aangewezen als onderdeel van het plangebied. Uit het Masterplan volgt vervolgens dat de gronden aangewezen zijn voor (onder meer) woningbouw. Het Masterplan beschrijft de visie op hoofdlijnen voor de ontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost en dient als basis voor verdere uitwerking van het bestemmingsplan, kwaliteitshandboek met daarin opgenomen het bijbehorende beeldkwaliteitsplan en de leidraad inrichting openbare ruimte voor dit deelgebied.

Vaststaat dat de betreffende grond onderdeel is van het Masterplan en gelet op het karakter van het Masterplan, onderdeel zal uitmaken van het (ontwerp)bestemmingsplan. Ook <Reclamant 31> heeft begin 2023 kennisgenomen van dit Masterplan. Aangezien zijn grond betrokken is in de planvorming, heeft hij contact opgenomen met de gemeente en gewezen

op de bestaande koopovereenkomst uit 2006 en de daaruit voortvloeiende verplichtingen. Kort en goed: indien de grond betrokken wordt bij het plangebied waarop het bestemmingsplan ziet, zal een verdere uitvoering aan de koopovereenkomst gegeven moeten worden. Gelet op de intentie van de gemeente bij het sluiten van de koopovereenkomst, leek dit ook geen probleem: het doel is sinds 2006 immers al het transformeren van de agrarische naar een woonbestemming. Door de grond te betrekken in de planvorming, wordt in die behoefte voorzien.

Vervolgens wordt het plan ter inzage gelegd. Tot verbazing van <Reclamant 31> blijkt dat de betreffende grond buiten het plangebied van bestemmingsplan is gehouden. Uit de regiekaart lijkt te volgen dat de grond nog wel onderdeel is van het plangebied, maar dat stemt niet overeen met de verbeelding. Bovendien heeft de grond geen enkele bestemming gekregen, waardoor de vraag is wat de gemeente daarmee beoogt. Door de grond buiten het plangebied te houden, wordt afgeweken van het Masterplan. Deze keuze is in de plantoelichting niet gemotiveerd.

Uit de plantoelichting volgt dat na vaststelling van het Masterplan uitsluitend de buurtconfiguratie is bijgesteld. Uit de toelichting volgt niet dat de begrenzing van het plangebied is aangepast. En zo dat wel het geval zou zijn, is in het ontwerp niet gemotiveerd waarom de begrenzing van het plangebied ten opzichte van het Masterplan is gewijzigd. Dat is onzorgvuldig aangezien uit de plantoelichting volgt dat het bestemmingsplan is gebaseerd op het Masterplan. Een Masterplan dat nota bene in 2023 is geactualiseerd. Het ligt niet voor de hand dat dan niet zonder reden de begrenzing definitief is bepaald. Dat is immers het vertrekpunt voor verdere planvorming. Vreemd genoeg wordt vervolgens in de plantoelichting verwezen naar figuur 2.2, de Masterplankaart uit januari 2023, op welke tekening het perceel van <Reclamant 31> ook nog onderdeel is van het plangebied. Ook uit andere afbeeldingen uit het ontwerp wordt de indruk gewekt dat het perceel nog wel onderdeel is van het plangebied.

Gelet op het voorgaande verzoekt <Reclamant 31>, mede met verwijzing naar de overeenkomst uit 2006, het betreffende perceel alsnog toe te voegen aan het plangebied, zodat het onderdeel gaat uitmaken van het bestemmingsplan. Bovendien verzoekt <Reclamant 31> het gebied ook te bestemmen conform de bedoeling van de gemeente bij het sluiten van de overeenkomst uit 2006.

Indien doelbewust de grond uit het plangebied is gehaald vanwege de financiële gevolgen voor de gemeente op grond van verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst uit 2006, dan moet dit handelen bestempeld worden als een vorm van onbehoorlijk bestuur. Het is gelet op de inhoud van het Masterplan altijd de bedoeling geweest van de gemeente de gronden bij het plangebied te betrekken. Door daar 'plots' van al te zien (mogelijk) vanwege de financiële consequenties, miskent de gemeente de verplichtingen uit 2006 op grond waarvan op de gemeente (ook) een inspanningsverplichting rust de wijziging van de bestemming op het perceel te verwezenlijken.

Beantwoording:

In 2006 is een overeenkomst gesloten tussen reclamant en de gemeente, waarbij door reclamant gronden met een agrarische bestemming zijn verkocht aan de gemeente. De gemeente is juridisch eigenaar geworden van deze gronden en reclamant gebruikt deze

gronden nog, waarbij is afgesproken dat de feitelijke levering plaatsvindt als het bestemmingsplan – voor deze gronden – is gewijzigd in een woonbestemming. Als dat laatste gebeurt, dan moet de gemeente ook een nabetaling doen.

Daarnaast is overeengekomen dat reclamant de mogelijkheid zou krijgen om op het perceel dat hij in 2006 in eigendom wenste te behouden een extra woning te kunnen bouwen. In 2011 zijn reclamant en gemeente overeengekomen om voor de bouw van deze woning een perceel grond te ruilen. Deze ruil is geëffectueerd en de woning waar reclamant recht op had is ook gerealiseerd.

Als het bestemmingsplan niet wordt gewijzigd, dan is de gemeente geen nabetaling verschuldigd en wordt de koopovereenkomst uit 2006 van rechtswege ontbonden. In de overeenkomst uit 2006 is nadrukkelijk bepaald dat partijen daaronder verstaan dat het verkochte geen bestemmingswijziging krijgt en derhalve de agrarische bestemming die bij het aangaan van de koopovereenkomst in 2006 op het perceel rustte behouden (ongewijzigd) blijft.

De gemeente is alsdan verplicht tot teruglevering van het gehele gekochte aan reclamant voor de oorspronkelijke prijs zonder rentevergoeding.

De gemeente heeft in het ter inzage gelegde bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost de betreffende gronden geen andere bestemming gegeven en derhalve is er geen sprake van een wijziging van het bestemmingsplan – voor het betreffende perceel – zoals in de koopovereenkomst vastgelegd. Reclamant betoogt dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur omdat de gemeente altijd de bedoeling heeft gehad om het perceel wel een woonbestemming te geven en plotseling – vanuit financiële overwegingen – tot een ander inzicht is gekomen. Reclamant beroept zich daarbij op de koopovereenkomst uit 2006 en het Masterplan zoals dat in 2023 is geactualiseerd.

Zoals reclamant weet is het masterplan niet een juridisch bindend besluit en wordt de planologische status bepaald door het bestemmingsplan. De gemeente heeft in het totale plangebied Veghels Buiten bewust de keuze gemaakt om bij deze gebiedsontwikkeling het landschap leidend te laten zijn bij het maken van de diverse bestemmingsplannen. Daarbij wist de gemeente ten tijde van het aankopen van gronden dat zij – in het kader van de grondverwerving – ook gronden aankocht die bij verdere uitwerking de bestaande agrarische bestemming zouden behouden. Dat is zelfs expliciet een keuze geweest van de gemeente bij het opstellen van zowel het IPvE, het Masterplan, en de diverse bestemmingsplannen voor de gebiedsontwikkeling Veghels Buiten (Erpseweg Zuid, Oude Ontginning, Noordoost).

Het feit dat de betreffende gronden hun huidige agrarische bestemming behouden leidt er daarmee niet toe – zoals reclamant betoogt - dat deze gronden geen onderdeel zijn van het plangebied. Wel is het zo dat voor de betreffende gronden geen sprake is van een wijziging van de vigerende bestemming.

De koopovereenkomst houdt geen verplichting voor de gemeente in om de bestemming van de door haar aangekochte gronden te wijzigen.

Voor het betreffende perceel – dat reclamant aan de gemeente heeft verkocht – is geen sprake van een bestemmingswijziging. In de koopovereenkomst is duidelijk vastgelegd dat er een mogelijkheid is dat voor de betreffende gronden geen wijziging van de bestemming zou plaatsvinden en partijen hebben daarbij ook de consequenties

vastgelegd, namelijk dat de gemeente verplicht is om in dat geval de door haar aangekochte gronden terug te leveren aan reclamant. De gemeente zal uitvoering geven aan deze verplichting onder de in de koopovereenkomst opgenomen voorwaarden.

32. ABAB Legal B.V. namens Autodemontage Firma van Zutphen

32.1. Geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat / geluid

Cliënten zijn van mening dat op de locatie waar woningbouw mogelijk wordt gemaakt, geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Als gevolg hiervan verwachten zij dat de klachten van omwonenden toe zullen nemen. Hier leggen cliënten aan ten grondslag dat de geluidsnormen worden overschreden en de toekomstige woningen hiervan hinder zullen ondervinden.

Cliënten zijn van mening dat niet voldoende rekening is gehouden met hun belangen. Cliënten zijn van mening dat rekening moet worden gehouden met de bestaanszekerheid en de uitbreidingsmogelijkheden die cliënten hebben op de locatie. Zij vrezen dat zij in hun belangen worden geschaad, doordat er geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners kan worden gegarandeerd.

De beoogde woningen liggen niet op voldoende afstand van het bedrijf van cliënten, zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet kan worden gegarandeerd ten aanzien van de beoogde woningen. De VNG-brochure bepaalt dat de richtafstand tot een woonwijk is bepaald op 50 meter. Op basis van het bestemmingsplan Veghels Buiten - Noordoost worden woningen mogelijk gemaakt op een afstand korter dan 50 meter. Nu niet aan de richtafstanden kan worden voldaan, is een akoestisch onderzoek verricht om vast te stellen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Cliënten zijn van mening dat uit het akoestisch onderzoek niet blijkt dat in het onderzoek uit is gegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden, bij beantwoording van de vraag of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (ECLI:NL:RVS:2023:3404 r.o. 2.4). Cliënten leggen hieraan ten grondslag dat niet de juiste en volledige invoergegevens zijn gebruikt. Zo is niet de meest recente milieuvergunning meegenomen. Dit brengt met zich mee dat niet vast kan komen te staan dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten aanzien van de beoogde woningen.

Daarnaast is in het akoestisch onderzoek van het industrielawaai, geen rekening gehouden met het verkeerslawaaai. Cliënten maken hieruit op dat geen rekening is gehouden met de cumulatie van verkeerslawaaai en industrielawaai. Als gevolg hiervan kan niet worden vastgesteld of de resultaten uit het onderzoek representatief zijn.

In de toelichting op het bestemmingsplan zijn geen maatregelen opgenomen om de hinder afkomstig van de locatie van cliënten te verminderen, hier kom ik later op terug onder punt 2. Daarnaast is niet uit het akoestisch onderzoek dat betrekking heeft op het industrielawaai, op te maken of er rekening is gehouden met het weglawaai en dat met de cumulatie van deze factoren rekening is gehouden. Ook mede op basis van deze onvolledigheid is niet af te leiden of bij het vaststellen van het bestemmingsplan uitgegaan is van de juiste invoergegevens.

Tevens verzoeken cliënten om bij het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan rekening te houden met de uitbreidingsmogelijkheden die cliënten hebben. Cliënten mogen bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan niet beperkt worden in hun uitbreidingsmogelijkheden. Uit het akoestisch onderzoek zijn niet de maximale mogelijkheden betrokken zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid om de openingstijden te verruimen. Cliënten zien graag dat in het definitieve bestemmingsplan uitgegaan wordt van de juiste berekeningen en van de maximale groeipotentie.

Beantwoording:

In het traject richting bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan hebben belanghebbenden de gelegenheid gehad om te reageren op de plannen voor Veghels Buiten Noordoost. Met een aantal directe stakeholders heeft aparte afstemming plaatsgevonden.

In het rapport 'Akoestisch onderzoek milieuzonering – BP Veghels Buiten Noordoost' d.d. 4 december 2023 van Kragten is door ons voor de locatie Udenseweg 5a gebruik gemaakt van de informatie zoals opgenomen in paragraaf 4.2.3. van het 'Akoestisch onderzoek milieuzonering – BP Veghels Buiten Noordoost'. Daarnaast is een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden gemodelleerd en akoestisch doorgerekend.

Gebruik is gemaakt van de meest recente milieuvergunning (d.d. 14 juni 2010) en van de melding van 10 oktober 2020. Laatstgenoemde heeft enkel betrekking op het saneren van tanks voor vloeistoffen en niet op het veranderen van activiteiten, daarom is dit niet van invloed op het akoestisch onderzoek industrielawaai.

Verkeerslawaaai is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek industrielawaai maar in een separate rapportage (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai – BP Veghels Buiten Noordoost' d.d. 28 september 2023 van Kragten):

- Uit dit onderzoek blijkt dat ten gevolge van verkeer op de Udenseweg de geluidbelasting ter plaatse van het meest nabij Udenseweg 5A gelegen cluster (WG-ERF VS) maximaal 51 dB bedraagt. Ter plaatse van de (2 beoogde woningen aan de) zuidoostzijde van dit cluster bedraagt de geluidbelasting niet meer dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaai (48 dB).
- Vanwege de bedrijvigheid ter plaatse van Udenseweg 5A bedragen de geluidniveaus minder dan 50 dB(A), de richtwaarde uit de VNG-publicatie voor een gemengd gebied.
- Er is geen sprake van (relevante) cumulatie.

Het feit dat in het onderzoek industrielawaai geen rekening gehouden is met verkeerslawaaai doet niet af aan de representativiteit van de resultaten van het onderzoek.

Er waren ten tijde van het uitgevoerde onderzoek geen uitbreidingsmogelijkheden (bij ons) bekend; Uitgegaan is van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden.

32.2. Toezeggingen n.a.v. overleg

Cliënten zijn van mening dat er rekening gehouden dient te worden met hun belangen en er maatregelen getroffen dienen te worden om geluidhinder met betrekking tot de beoogde woningen te voorkomen. Op dinsdag 13 september 2022 heeft er een gesprek

plaatsgevonden met <projectleider Veghels Buiten>. Tijdens dit gesprek zijn er mogelijkheden besproken om de hinder afkomstig van de locatie van cliënten te beperken. Zoals het realiseren van een hogere grondwal of het bouwen van woningen aan de dove zijde.

Deze maatregelen zijn voor verschillende bedrijven op andere locaties gewaarborgd in de toelichting van het bestemmingsplan, maar niet voor de locatie van cliënten. Zo is er destijds besproken om rondom de locatie van cliënten een drietal hogere grondwallen te plaatsen. Deze maatregelen zouden naar aanleiding van het onderzoek nader besproken worden. Dit overleg heeft niet meer plaatsgevonden. Tevens hebben cliënten hier geen nadere informatie of meldingen over ontvangen. Graag gaan cliënten in overleg om deze maatregelen te bespreken, zodat deze in het definitieve bestemmingsplan gewaarborgd kunnen worden en dat de hinder met betrekking op de toekomstige woningen beperkt wordt. Cliënten hebben belang bij het beperken van de toenemende klachten om hun bedrijf te kunnen blijven uitvoeren.

Beantwoording:

In september 2022 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en de reclamant, toen het masterplan voor deelgebied Noordoost werd geactualiseerd. Daarbij is inderdaad besproken dat er mogelijk maatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen, grondwallen, e.d.), indien dat zou blijken uit het akoestisch onderzoek dat toen nog moest worden uitgevoerd.

Op 27 juni 2023 heeft er een gesprek plaatsgevonden met de reclamant over de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek en zijn de eerste rekenresultaten besproken. Tijdens dat overleg is ook geverifieerd of de juiste uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen maatregelen nodig zijn op het perceel van de reclamant. Dit betekent daarmee ook dat de reclamant de werkzaamheden van zijn bedrijf kan voortzetten. De gemeente is bereid om de uitkomsten van het akoestisch onderzoek in een gesprek nader toe te lichten.

32.3. Toekomstige klachten

Cliënten vrezen door de voorgenomen plannen dat er een toename van klachten zal plaatsvinden ten aanzien van geluid. Doordat het plan meerdere woningen mogelijk maakt, zullen er meer klachten komen van omwonenden. Cliënten hebben de angst dat de klachten van de bewoners uiteindelijk zwaarder zullen wegen dan de belangen van het bedrijf. Dit kan ertoe leiden dat toezichthouders vaker de locatie van cliënten zullen bezoeken. Uiteindelijk bestaat de vrees voor de bedrijfsvoering.

Beantwoording: Eventuele klachten zijn nooit te vermijden. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat ter plaatse van de beoogde woningen (ruimschoots) wordt voldaan aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie voor een gemengd gebied. Hiermee is de kans op klachten zo veel als mogelijk beperkt.

33. Linssen cs advocaten namens Reclamant 33 en Antoniushoeve B.V.

33.1. Conflicterende functies

In de eerste plaats stellen cliënten zich in algemene zin op het standpunt dat het vanuit ruimtelijk oogpunt uiterst onwenselijk is om een dergelijke grote woonwijk op te richten op een dermate korte afstand van het door cliënten gevoerde agrarische bedrijf, bestaande uit een varkenshouderij en het telen van de bij het bedrijf behorende akkerbouwgronden. Het bedrijf van cliënten is omvangrijk, en ook de woonwijk is van forse omvang. In feite wordt met het voorliggende plan een woonwijk gesitueerd, als het ware als een schil rond het agrarische bedrijf en de daarbij behorende landbouwgronden. Dit is vanzelfsprekend vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenst, los van de vraag of er wel of niet aan de afstanden wordt voldaan (waarover in het navolgende meer). Cliënten staan open voor een gesprek met uw gemeente over verplaatsing van de varkensactiviteiten, en vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening dient éérs dat traject bewandeld te worden alvorens het bestemmingsplan waarmee een conflictsituatie in het leven wordt geroepen wordt vastgesteld.

Cliënten benadrukken dat zij met hun bedrijfsvoering door de voorgestane ontwikkelingen onevenredig beperkt worden, zowel waar het betreft de operationele bedrijfsvoering als de noodzakelijke wettelijk aanpassingen. Alles moet binnen de vergunde gebouwen: een aanpassing van het bouwblok teneinde aan alle gestelde vereiste te voldoen kan niet meer. Zonder uitputtend te willen zijn wordt onder meer verwezen naar mestbehandeling, oppervlakteverruiming vanwege aangepaste welzijnsnormen en aanpassingen op grond van milieu en diergezondheid. Het is een feit van algemene bekendheid dat de intensieve veehouderij voor forse uitdagingen staat, en om in die ontwikkelingen mee te kunnen is ontwikkelingsruimte onontbeerlijk. Het voorliggende plan neemt die af.

Beantwoording: Het bedrijf wordt door de ontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost niet beperkt. De beperking voor de bedrijfsontwikkeling bestaat reeds in de vorm van de bestaande woningen op Erpseweg 3 en Erpseweg 7 en de eigendomssituatie van de grond aan de achterzijde van het bedrijf (deze is in eigendom van bouwbedrijf Van de Ven). Het toevoegen van woningen gelegen op een grotere afstand binnen het plangebied Veghels Buiten Noordoost zorgt niet voor een aanvullende beperking van de bedrijfsontwikkeling.

Bij de planvorming is rekening gehouden met de (nog niet gerealiseerde) uitbreiding van het bedrijf die vastgelegd is in de omgevingsvergunning van 18 juli 2019. Daarmee is het bestaande agrarische bouwvlak (ca. 1,43 hectare) al volledig benut voor bebouwing en verharding. Een significante uitbreiding van het bedrijf is op grond van de geldende provinciale regels niet te verwachten. Artikel 5.63, lid 1 omgevingsverordening Noord-Brabant geeft immers als instructie aan de gemeente dat het bouwperceel van een veehouderij niet meer dan 1,5 hectare bedraagt.

33.2. Afstanden

- a. In de tweede plaats stellen cliënten zich op het standpunt dat aan een aantal in acht te nemen afstanden niet wordt voldaan c.q. dat deze ruimer genomen moeten worden. Het betreft hier onder meer de afstanden die in acht moeten worden genomen gelet op de aspecten geur, endotoxinen (volksgezondheid), spuitzones, fijnstof en geluid. In

algemene zin is sprake van hinderactiviteiten die een grotere afstandsnorm rechtvaardigen. Een bedrijf als dat van cliënten met diverse landbouw takken veroorzaakt de nodige overlast voor de omgeving en gelet op deze aspecten -zowel vanuit het oogpunt van de noodzakelijke bedrijfsontwikkeling als het verzekeren van een goed woon- en leefklimaat - dient een veel ruimere afstand in acht genomen te worden. Het enkele feit dat aan de afstandsnormen zou worden voldaan - vooralsnog betwisten cliënten dat – wil niet zeggen dat vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening het creëren van een dergelijke conflictsituatie ook aanvaardbaar is.

In het navolgende gaan cliënten, zulks ter illustratie doch geenszins om uitputtend te willen zijn, op enkele van deze aspecten nader in. In de eerste plaats is niet duidelijk met welke vergunning is gerekend en hoe deze berekening is uitgevoerd. In algemene zin merken cliënten op dat vanzelfsprekend, indien gekeken wordt naar de rechtspositie van het bedrijf, uitgegaan dient te worden van de aanvraag die op dit moment in behandeling is. In de tweede plaats is het voor cliënten niet volledig duidelijk of er gemeten is vanaf de rand van het bouwblok. Op grond van vaste jurisprudentie van de ABRS dient er gerekend te worden vanaf de rand van het bouwblok, maar het is niet volledig zeker of dat inderdaad daadwerkelijk gedaan is. Weliswaar wordt op pagina 16 van het eerder genoemde rapport van De Roever aangegeven dat er vanaf de rand van het bouwblok is gemeten, maar cliënten zouden een en ander graag bevestigd zien.

Beantwoording: Er wordt door reclamant niet gemotiveerd waarom de in de wet opgenomen (afstands)normeringen die in acht genomen zijn bij de planvorming niet voldoende geacht worden. De maatgevende afstand die vanaf het bedrijf aangehouden moet worden tot nieuwe gevoelige functies betreft de belasting van geur. Hiervoor zijn de gegevens gebruikt die reclamant zelf geleverd heeft voor de omgevingsvergunning voor de bedrijfsuitbreiding die op 18 juli 2019 verleend is. Conform de handreiking bij de Wet geurhinder en veehouderij moet worden uitgegaan van de vergunde of gemelde veebezetting en stalsystemen. Een andere werkwijze zou in strijd zijn met de handreiking bij de Wet geurhinder en veehouderij en alle jurisprudentie ten aanzien van dit onderwerp. De V-stacks berekening (bijlage 12 van de toelichting van het ontwerp) toont aan dat de geurcontour deels over de bestemming 'Woongebied - Klooster' valt aan de achterzijde van het bedrijf. Omdat voor Veghels Buiten een geurnorm van 5 ouE/m³ geldt worden in het bestemmingsplan geen woningen mogelijk gemaakt binnen de betreffende contour, via een gebiedsaanduiding 'Milieuzone - geur' (artikel 22.6 van de regels in het ontwerpbestemmingsplan).

- b. Verder is van belang dat met de toename van de woonbebouwing er niet langer gesproken kan worden, als het gaat om de kwalificatie van de omgeving van het bedrijf van cliënten, van buiten bebouwde kom. Als gevolg van de oprichting van de woonwijk verschiet als het ware de omgeving van kleur van niet-bebouwde kom naar bebouwde kom. Bij de eerdere vergunning werd er nog uitgegaan van een situering van het bedrijf buiten de bebouwde kom, zie de omgevingsvergunning die is verleend bij definitief besluit van 24 augustus 2023, zaaknummer Z/179400; OV-2022-0490, meer in het bijzonder pagina 16 van 22: *"De geurgevoelige objecten liggen binnen een concentratiegebied en binnen en buiten de bebouwde kom van Veghel."*

In casu kan gelet op de totale omgeving van de veehouderij, welke beoordeeld dient te

worden in het kader van de omgevingsvergunningen, niet langer gesproken worden van een omgeving buiten de bebouwde kom, maar gelden ook de bestaande objecten die eerder gekwalificeerd werden als objecten buiten de bebouwde kom als objecten binnen de bebouwde kom. Daarover is immers een beoordeling van het totale gebied rond de veehouderij bepalend en niet individuele objecten. Hieruit volgt dat met de toevoeging van de woonwijk het bedrijf op een aantal punten een overbelaste situatie veroorzaakt, zodat ook om die reden de geurberekeningen niet juist meer zijn.

Beantwoording: de verkeerskundige bebouwde kom is op 3 februari 2011 al verplaatst, via een komgrensbesluit van de gemeenteraad van de voormalige gemeente Veghel, waardoor Erpseweg 5 binnen de verkeerskundige bebouwde kom is komen te vallen. Ook wordt het gebied al jaren door de gemeente beschouwd als stedenbouwkundige bebouwde kom, wat onder meer blijkt uit de toepassing daarvan in het geldende paraplubestemmingsplan "Harmonisatie van diverse regelingen (Laaghangend fruit)", vastgesteld 27 januari 2021, waar deze begrenzing in de bijlage 1 bij de regels opgenomen is.

In het geuronderzoek dat is bijgevoegd als bijlage 12 bij de toelichting van het bestemmingsplan, wordt op pagina 12 aangegeven dat er uit is gegaan van 'bebouwde kom'. Conform de Verordening geurhinder en veehouderij Veghels Buiten is sprake van een geurnorm van 5 ouE/m³. De beoogde woningen worden allen buiten de worst-case geurcontour van 5 ouE/m³ gerealiseerd. Dat is zeer zorgvuldig opgenomen in het bestemmingsplan, ook met behulp van de gebiedsaanduiding 'milieuzone - geur' (waarbinnen geen geurgevoelige objecten mogelijk zijn), juist met oog op de maximale planologische mogelijkheden van het bedrijf van reclamant. Het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost vormt daarmee geen belemmering voor de veehouderij aan de Erpseweg 5. Met de Verordening geurhinder en veehouderij Veghels Buiten is het beschermingsniveau van bestaande woningen gewijzigd, ongeacht of sprake is van bebouwde kom of niet. Het 'van kleur verschieten' van de omgeving is niet relevant. De geurnorm uit de betreffende verordening staat in deze procedure niet ter discussie. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van het nieuwe woongebied en niet van een overbelaste situatie.

- c. Verder wensen cliënten in algemene zin op te merken dat de benadering zoals die heeft plaats gevonden in het kader van het bestemmingsplan vanzelfsprekend een uiterst theoretische benadering is. Vaak wordt geurbelasting subjectief ervaren, terwijl er bovendien sprake is van steeds verder voortschrijdend inzicht als het gaat om de werking van emissiearme stalsystemen e.d. Daar komt bovendien bij dat de geurbelasting voor de omgeving in feite, met een aanpassing van de gemeentelijke geurverordening ten behoeve van het Veghels Buiten, in feite kunstmatig is opgehoogd naar 5. Op grond van de Wgv geldt voor objecten binnen de bebouwde kom, waar in casu sprake van is, een lagere norm dan 5 en met de opschaling in de verordening naar 5 wordt er al op kunstmatige wijze een hoger acceptatieniveau gecreëerd, dat er in feite niet is. Ook hier kan niet gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.

Beantwoording: de gemeente heeft geen invloed op het individuele acceptatieniveau van nieuwe bewoners van het gebied. De raad heeft bij de vaststelling van de 'gebiedsgerichte geurverordening Veghels Buiten' geoordeeld dat hij een geurbelasting van 5 ouE/m³ acceptabel acht voor het gebied Veghels

Buiten. De zienswijze is gericht op de keuze voor de geurnorm in de Verordening geurhinder en veehouderij Veghels Buiten en niet op het onderhavige bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost. De vastgestelde geurverordening staat hier niet ter discussie. Dat laat onverlet dat de gemeente van mening blijft dat de van toepassing zijnde geurnorm een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in voldoende mate borgt.

- d. Verder heeft er naar het oordeel van cliënten geen juiste beoordeling van de endotoxinen plaats gevonden. Verwezen zij naar het hiervoor weergegeven citaat over de vigerende vergunning. Verder blijkt uit het onderzoek "Notitie volksgezondheid i.r.t. veehouderijen" dat een advies van de GGD niet noodzakelijk is, maar dat dit vanzelfsprekend wel is uitgevoerd. Uit dat onderzoek van 15 augustus 2022, kenmerk WBGNV-573577165-11207, blijkt dat er belangrijke aandachtspunten zijn en dat er in feite geen sprake is van een optimale situatie. Zo wordt erkend dat niet aan de gezondheidkundige advieswaarde voor de voorgrondbelasting voor woningen wordt voldaan van 2 ouE/m³ als ook niet aan de gezondheidkundige advieswaarde voor de achtergrondgeurbelasting (5 ouE/m³).

Ook op andere onderdelen voldoet de voorgestane ontwikkeling niet aan hetgeen daarvan verwacht mag worden vanuit het oogpunt van gezondheid, zoals luchtkwaliteit (zie bijvoorbeeld de opmerkingen over houtstook en het advies dat daarover wordt opgenomen). Ook wordt in het advies aangegeven dat er rekening moet worden gehouden met cumulatie, dat kan aangezien er cumulatieve effecten kunnen ontstaan omdat ook andere diersoorten endotoxinen emitteren. Er is in dit verband aangegeven dat er gewerkt wordt aan een update, maar het advies dat is uitgebracht in het kader van de volksgezondheid kent een dergelijke cumulatiebeoordeling niet. Ook om die reden is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening en wordt niet voldaan aan een dergelijke ontwikkeling te stellen eisen als het gaat om een zorgvuldige voorbereiding en een beoordeling van alle relevante feiten en omstandigheden.

Beantwoording: in bijlage 20 bij de toelichting van het ontwerp is een uitgebreid onderzoek naar de gezondheidseffecten gevoegd en hierover is advies ingewonnen bij de GGD. De geconstateerde overschrijdingen van de geadviseerde geurwaarden waren reeds ondervangen door het uitsluiten van geurgevoelige functies binnen de aanduiding 'milieuzone - geur' binnen een klein gedeelte van de woongebied bestemmingen. Endotoxinen zijn in de beoordeling van de gezondheidseffecten beoordeeld (zie bijlage 20 bij de plantoelichting van het ontwerp). Gelet op de afstand tot het plangebied, bedrijfstypen en de fijnstofemissie is de veehouderij aan Erpseweg 5 maatgevend voor de endotoxine-afstanden. Voor deze veehouderij loopt op dit moment een aanvraag om omgevingsvergunning. De endotoxine-afstand voor een varkenshouderij met een fijnstofemissie van 188 kg/jr bedraagt 83 meter. De afstand tussen het bouwvlak van de veehouderij tot aan de rand van het plangebied bedraagt ongeveer 119 meter. Stap 1 van de Handreiking veehouderij en volksgezondheid 2.0 vormt geen knelpunt. De beoogde woningen liggen buiten de endotoxine-contouren van deze en alle andere veehouderijen. De gemeente heeft in het bestemmingsplan op basis van onderzoek en het GGD-advies de afweging gemaakt dat er sprake is van een verantwoorde situatie.

- e. Voorts verwijzen cliënten naar het aspect spuitzones. Cliënten voeren zoals gezegd een agrarisch bedrijf, en op de tot hun bedrijf behorende landbouwgronden worden ook gewassen zoals aardappelen e.d. geteeld. Het uitgevoerde onderzoek heeft hier ten onrechte niet althans onvoldoende naar gekeken. Weliswaar kent het bestemmingsplan spuitzones, zie artikel 22.7, doch ten onrechte zijn die niet opgenomen rond de tot het bedrijf behorende oppervlakte landbouwgrond. Gelet op de jurisprudentie van de ABRS dient er een afstand in acht genomen te worden van tenminste 50 meter, en die eis wordt beslist niet overal gehaald. Ook om die reden kan het plan niet, althans niet ongewijzigd, worden vastgesteld.

Beantwoording: Gelet op de rechtspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State is ten opzichte van agrarische percelen waarop het gebruik van chemische gewasbeschermingsmiddelen niet is uitgesloten een spuitzone van 50 meter aangehouden. Er zal naar aanleiding van de zienswijze rondom het perceel N 2652 van reclamant een gebiedsaanduiding 'milieuzone - spuitzone' opgenomen worden waarbij de regels gelden zoals opgenomen in artikel 22.7 van het ontwerpbestemmingsplan. Binnen deze zone is in beginsel geen langdurig verblijf toegestaan. Rondom de landbouwgrond behorende tot het bedrijf van reclamant is derhalve een spuitzone van 50 meter opgenomen, rekening houdend met de beperkingen die er al zijn vanwege de tussenliggende watergang, welke deels een overlapping heeft met de woonclusters in Veghels Buiten Noordoost.

- f. Tenslotte illustreren cliënten hun standpunt dat u met onjuiste afstandsnormen heeft gerekend aan de hand van het onderdeel geluid. Voor zover cliënten kunnen nagaan heeft er voorts geen beoordeling plaats gevonden van de geluidseffecten afkomstig van hun inrichting als ook de bewerking van hun landbouwgronden in relatie tot de omliggende bebouwing, noch visa versa. Anders gezegd: noch de vraag of hun bedrijfsvoering wordt belemmerd door het oprichten van geluidsgevoelige objecten in de nabijheid van hun bedrijf, noch de vraag of die geluidseffecten niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat is onderzocht. Weliswaar is er uitvoerig aandacht besteed aan de akoestiek, maar dat betreft met name de geluidshinder afkomstig van de Erpseweg en het verkeerslawaaï e.d. Ook om deze reden is sprake van een motiveringsgebrek. Vooralsnog stellen cliënten zich op het standpunt dat ook hier sprake is van een conflict van functies waardoor het plan geen doorgang kan vinden.

Beantwoording: In het onderzoek bedrijven en milieuzonering (bijlage 7) zijn de diverse richtafstanden per milieubelastende functie onderzocht. Hieruit blijkt dat het bedrijf dat aan de Erpseweg 5 wordt geëxploiteerd verschillende richtafstanden kent per milieuaspect (geur, stof, geluid en gevaar). Het bedrijf is gelegen in een gebied dat kan worden gekenmerkt als 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Hiermee bedraagt de richtafstand voor het aspect 'geluid' 50 meter. In het rapport is te zien ('afbeelding 6. Richtafstanden Geluid', pagina 13) dat de richtafstand van 50 meter niet in overlap is met een van de woonclusters. Er wordt voldaan aan de richtafstand voor geluid en derhalve zorgt dit milieuaspect niet voor belemmeringen voor het bestemmingsplan Veghels Buiten noordoost.

De richtafstand is gemeten vanaf de grens van de functieaanduiding 'intensieve veehouderij'. Buiten deze aanduiding is het bewerken van agrarische gronden op de gronden van reclamant toegestaan. Dit betreft een incidenteel gebruik, dat in

het kader van de ruimtelijke ordening niet relevant is en waarvan geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving wordt verwacht. Omdat het een incidenteel gebruik betreft is dit niet nader akoestisch onderzocht.

33.3. Verkeer

In de derde plaats verzet de verkeersafwikkeling (veiligheid, intensiteit) zich tegen vaststelling van het plan. Er zal sprake zijn van een aanzienlijke toename van het verkeer op de Erpseweg met alle ongewenste gevolgen (lawaai, onveilige situaties onder meer bij het oversteken) van dien, een deugdelijke verkeersplan o.i.d. ontbreekt echter. Daar komt bij dat een cumulatieve beoordeling ontbreekt. Immers, er is vandaag de dag al sprake van veel meer verkeer door andere nieuwe woonwijken in Erp, Veghelsbuiten Zuid, maar ook als gevolg van ander verkeer vanwege het feit dat dorpen in de omgeving ook fors zijn gegroeid. Dit alles leidt tot een veel grotere verkeersdruk op de Erpseweg. Ten onrechte ontbreekt een integrale verkeersvisie en hobbelen partijen straks na de vaststelling en realisatie van de wijk weer achter de feiten aan. Ook zijn de effecten van de toename van het verkeer op de omgeving, meer in het bijzonder het bedrijf en de woning van cliënten niet althans niet deugdelijk beoordeeld.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.1.

34. Brabant Water N.V.

34.1. Huidige milieu-/ omgevingsvergunning

Binnen de huidige vergunningvoorschriften verrichten wij werkzaamheden op eigen terrein, zoals het laden en lossen bij ons magazijn, het periodiek testen van noodstroomaggregaten, verkeer van en naar ons magazijn. Deze werkzaamheden veroorzaken geluid, trillingen en specifieke geuremissies. Daarnaast verrichten wij werkzaamheden buiten reguliere werktijden. Brabant Water heeft in eerdere overleggen haar voornemens kenbaar gemaakt om tot renovatie en wellicht relocatie van het magazijn op onze locatie aan de Blankenburg over te gaan. Dit beïnvloedt het aanzicht voor de aangrenzende woonwijken. Brabant Water gaat ervan uit dat deze voornemens binnen de kaders van het huidige bestemmingsplan/ tijdelijk omgevingsplan gerespecteerd zullen blijven. Gelet op het belang van deze locatie voor Brabant Water, is het cruciaal dat wij onze bedrijfsvoering, conform onze milieuvergunning, in de toekomst kunnen continueren, zonder dat er conflicten ontstaan met het beoogde goede woon- en leefklimaat zoals dat in de voorliggende plannen staat beschreven.

Beantwoording: In de plannen is er rekening gehouden met het waterwingebied. Zo is een groene buffer gecreëerd tussen de woonvelden en het waterwingebied. Verder dienen de geldende regels ter bescherming van het waterwingebied in acht genomen te worden. Het gebruik van het waterwingebied als extensief recreatief gebied voor o.a. wandelaars is een functie die in de huidige situatie ook aanwezig is. Dat met onderhavige ontwikkeling het gebruik van het waterwingebied als extensief recreatiegebied mogelijk geïntensiveerd wordt, is aannemelijk. De functies wonen en natuur hoeven elkaar echter niet in de weg te staan. In de planuitwerking zal gekeken worden in hoeverre maatregelen getroffen

kunnen worden om bijvoorbeeld zwerfvuil te voorkomen. Verder is er een effectanalyse naar de externe werking op de natuur (NNB) uitgevoerd waarbij ook aspecten als vervuiling en intensivering zijn meegenomen en afgewogen.

Evident is dat de beheerder van het gebied uiterst zuinig en zorgvuldig met haar waterwingebieden omgaat. Het waterwingebied wordt als natuurgebied beheert en levert waar mogelijk een bijdrage aan de natuurwaarden. Hierbij staat de veiligheid en kwaliteit van de bron, nu en in de toekomst, voorop bij het beheer van deze gebieden. De aanwezigheid van het waterwingebied en de daarin aangebrachte natuur wordt als meerwaarde voor het woongebied gezien

34.2. Geluid

Het huidige ontwerpbestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met mogelijke wijzigingen in het geluidsniveau binnen het bestemmingsgebied als gevolg van ontwikkelingen op het bedrijfsterrein van Brabant Water. In de conclusie van het akoestisch onderzoek milieuzonering (BRO, 4 december 2023) wordt voorgesteld om een bufferzone van minimaal 30 meter te hanteren tussen Brabant Water en de bestemde woongebieden. Echter, in het ontwerpbestemmingsplan constateren wij dat een gedeelte van de woongebieden niet op deze afstand is geprojecteerd en dus binnen deze geluidscontour valt. Wij dringen erop aan een grotere marge aan te houden voor de woningen die direct tegen de grens van ons bedrijfsterrein zijn geprojecteerd.

Beantwoording: Uit analyse volgt dat op de zuidelijke gronden geen hinderlijke activiteiten vergund zijn. Daarnaast zijn er gedachten om op het zuidelijke gedeelte van het terrein van Brabantwater bebouwing op te richten die een afschermende werking bewerkstelligd. Echter zijn de planologische mogelijkheden beschouwd en is het de bedoeling dat er een bufferzone van 30 meter wordt gehanteerd tussen het bedrijfsterrein en de woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Deze contour ligt wel aan de noordzijde van het bedrijfsterrein, maar niet aan de zuidzijde. Naar aanleiding van de zienswijze stellen we voor de contour door te trekken zodat ook aan de zuidzijde een bufferzone komt te liggen. Het gaat hierbij om de gebiedsaanduiding 'Milieuzone – aandachtsgebied geluid industrie 1'. Binnen deze contour zijn woningen en andere geluidsgevoelige objecten uitsluitend onder voorwaarden mogelijk waarbij sprake moet zijn dat er aangetoond is dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen, al dan niet door het treffen van maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en/of bij de ontvanger. Op deze manier wordt geborgd dat omliggende bedrijven niet onevenredig worden beperkt in hun planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden, zoals is aangegeven in artikel 22.1 van het bestemmingsplan.

Planwijziging: De contour 'Milieuzone – aandachtsgebied geluid industrie 1' zal worden aangepast.

34.3. Kwaliteitsrisico's

In paragraaf 3.2 'provinciaal beleid', met betrekking tot het 'waterwingebied Brabant Water', wordt gesteld dat de voorgenomen ontwikkeling geen invloed zal hebben op ons waterwingebied. Hoewel we het verbod op schadelijke activiteiten waarderen, maken wij ons zorgen over de potentiële risico's door de verwachte toename van activiteiten in ons waterwingebied. Feit is dat door bewoning de druk op de fysieke leefomgeving aanzienlijk

wordt vergroot. Het voorgestelde plan resulteert in een mogelijke toename van (recreatieve) activiteiten in het waterwingebied, met gevolgen zoals zwerfvuil en verstoring van de natuur. Deze natuur is voor ons de eerste en beste bescherming van onze bron, het grondwater in het waterwingebied. De geldende regels ter bescherming van het waterwingebied mogen niet worden geschaad.

Beantwoording: In de plannen is er rekening gehouden met het waterwingebied. Zo is een groene buffer gecreëerd tussen de woonvelden en het waterwingebied. Verder dienen de geldende regels ter bescherming van het waterwingebied in acht genomen te worden. Het gebruik van het waterwingebied als extensief recreatief gebied voor o.a. wandelaars is een functie die in de huidige situatie ook aanwezig is. Dat met onderhavige ontwikkeling het gebruik van het waterwingebied als extensief recreatiegebied mogelijk geïntensiveerd wordt, is aannemelijk. De functies wonen en natuur hoeven elkaar echter niet in de weg te staan. In de planuitwerking zal gekeken worden in hoeverre maatregelen getroffen kunnen worden om bijvoorbeeld zwerfvuil te voorkomen. Verder is er een effectanalyse naar de externe werking op de natuur (NNB) uitgevoerd waarbij ook aspecten als vervuiling en intensivering zijn meegenomen en afgewogen. Evident is dat de beheerder van het gebied uiterst zuinig en zorgvuldig met haar waterwingebieden omgaat. Het waterwingebied wordt als natuurgebied beheert en levert waar mogelijk een bijdrage aan de natuurwaarden. Hierbij staat de veiligheid en kwaliteit van de bron, nu en in de toekomst, voorop bij het beheer van deze gebieden. De aanwezigheid van het waterwingebied en de daarin aangebrachte natuur wordt als meerwaarde voor het woongebied gezien.

34.4. Verkeerssituatie

Het ontwerpbestemmingsplan biedt ruimte voor passende verkeersmaatregelen op kruispunt 8: de aansluiting Veghels Buiten - Erpseweg. Dit kruispunt bevindt zich op slechts 150 meter van kruispunt Erpseweg - Blanken burg. Het ontbreken van een middenberm resulteert hier momenteel in onveilige situaties. Wij verzoeken u om de veiligheid en doorstroming van aangrenzende kruispunten mee te nemen in de verkeersmaatregelen en het kruispunt Erpseweg - Blankenburg voorrang te geven.

Beantwoording: Toename van verkeer op de Erpseweg tussen Ham en Erp is beperkt. In de referentiesituatie is de intensiteit 10.850 en met plan Veghels Buiten 11.100. Dit is een toename van 250 motorvoertuigen per etmaal. Het gedeelte van de Erpseweg buiten de bebouwde kom valt gezien deze beperkte toename daarom buiten de projectscope. Als het gedeelte buiten de kom in de toekomst gereconstrueerd wordt, zullen we uw verzoek meenemen in de overwegingen.

35. Reclamant 35

35.1. Erven E-7 en E-8: verkeersintensiteit, ontsluiting en privacy

Er komen 3 verkeersstromen samen op Het Melven, te weten

- a. Toegangsweg vanaf erf E-8
- b. Toegangsweg vanaf erf E-7
- c. Doorgaand wandelpad gelegen tussen erf E-7 en E-8

Deze verkeersintensiteit is te veel voor deze smalle weg. Ook zal dit ten koste gaan van de privacy van de bestaande bewoners van Het Melven pal tegenover erf E-7 en E-8. Het wandelpad zal veel gebruikt worden door bewoners van achtergelegen kloosterbuurt K-2 en buitenhof Bu-3. Hier komen veel mensen te wonen. Als naast gemotoriseerd verkeer naar en vanaf de erven E-7 en E-8 ook wandel en fietsers bij elkaar komen is de privacy voor de bewoners ver te zoeken. Dat is onacceptabel. Ik stel de volgende oplossing voor:

- a) De ontsluiting van erf E-7 laten lopen via hoofdautoontsluiting "Het Lint" en de bestaande ontsluiting via Het Melven laten vervallen.
- b) Het wandelpad ingetekend tussen de erven E-7 en E-8 verleggen, zodat deze uitkomt op de Heuvel (naast Heuvel 31). Deze komt dan te liggen naast de oude wilgen (naast kunstwerk Veghels Buiten) waar vroeger al een pad heeft gelopen. Zo kan de historische waarde weer teruggebracht en in ere hersteld worden (zie onderstaande foto's 1 en 2, waarbij foto 2 afkomstig is uit het geactualiseerde Masterplan komt). In een gesprek met <projectleider Veghels Buiten>, een stedenbouwkundige, ondergetekende en een buurtbewoner op 26 april 2023 is dit idee van het verleggen van het wandelpad besproken. In het masterplan is het wandelpad nog ingetekend pal naast Heuvel 29. Dit is besproken, wat ook volgens de zienswijze van de bewoner als onacceptabel werd beschouwd). <projectleider Veghels Buiten> heeft mondeling aangegeven dat dit in het plan veranderd zou worden. Ik ben dan ook zeer teleurgesteld dat dit niet in de huidige plannen is opgenomen.
- c) De ontsluiting van erf E-8 kan op Het Melven blijven, maar de ontsluiting moet dusdanig verlegd worden dat de bestaande woningen geen last hebben van invallend licht van auto lampen.



Foto 1: Het wandelpad (in rood) naast de oude wilgen uitkomend op de Heuvel



Foto
2: Het

wandelpad (in rood) uitkomend op de Heuvel naast de oude wilgen, maar nu nog ingetekend pal naast Heuvel 29

Met deze 3 wijzigingen a, b en c wordt de privacy voor de bewoners zoveel mogelijk gewaarborgd en de verkeersintensiteit beperkt voor de bestaande en historische weg Het Melven.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.1.

35.2. Ontwikkeling bosgebied naast Bu-2 en ontwikkeling Buitenhof Bu-2

Met de ontwikkeling van het bosgebied (naast Bu-2) en buitenhof Bu-2 komt de privacy in gedrang voor de bestaande bewoners wiens tuinen uitkijken op het bosgebied en Bu-2. Het bosgebied is een prima keuze, waar ik absolute voorstander van ben. Ook de groene mal van Bu-2 is een prima keuze. Echter het bosgebied grenzend aan de percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 en groene mal van Bu-2 met uitzicht op de achtertuinen van enkele bestaande woningen (waaronder Het Melven 3) zijn beide niet wenselijk om in te richten met wandelpaden, recreatieve routes, trimparcours, speeltoestellen of voor recreatief gebruik. De privacy van de hiergenoemde huisnummers is dan volledig weg. Ook voor de bovengenoemde percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 (in eigendom van de gemeente Meierijstad en die buiten het plangebied vallen) is een recreatieve functie zeer onwenselijk.

Ik stel de volgende oplossing voor: Het bosgebied grenzend aan de percelen VHLOO-N-1749 en VHLOO-1745 en de groene mal Bu-2 voorzien van een dijkje met daarop een variatie aan bomen en beplanting zodat de bewoners van Het Melven, die hun achtertuin hieraan grenzend hebben, hun privacy behouden. Deze zullen op een groene, hoger liggende, zone uitkijken. Ook voor de nieuwe bewoners van Bu-2 is dit een verrijking.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.2.

35.3. Karakter erven E-7 en E-8

Om het historische karakter en het hoogstaand straatbeeld van de oude ontginning en de buurt te waarborgen is het zeer wenselijk om de erven E-7 en E-8 te ontwikkelen in dezelfde stijl, karakter en opzet als de bestaande erven op Het Melven.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.2.

35.4. Verkeersafhandeling

Het huidige plan geeft geen oplossing om de verkeerssituatie/ doorstroming & verkeersveiligheid te garanderen van het extra verkeer die 1200 additionele woningen met zich meebrengt. De ontsluitingswegen Erpseweg en Udenseweg zijn nu al overvol plus geven nu al onveilige situaties voor met name voetgangers en fietsverkeer. Er komt gegarandeerd veel sluipverkeer door de Heuvel en automobilisten gaan zich ook over de hoofdautoontsluiting “Het Lint” begeven om zich vanaf de Erpseweg naar de Udenseweg (of v.v.) te begeven. Daar voorziet dit plan geen oplossing voor.

Een mogelijke oplossing kan zijn: een tractorsluis aanleggen tussen erf E-4 en Bos-2 (waar Het Lint het fietspad kruist). Een bord “Doodlopende weg” aan het begin het Het Lint uitkomende op de Erpseweg en aan de andere kant de Udenseweg moet automobilisten informeren dat er geen doorgang is. In woonwijk Het Ven kun je immers ook niet “binnendoor” van de ene naar de andere kant. Het verkeer gaat hier ook via de ontsluitingsweg.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 10.4.

35.5. Bouwverkeer

Bouwverkeer t.b.v. de ontwikkeling infrastructuur en woningen Veghels Buiten Noordoost weren uit Het Melven. Deze weg is niet geschikt voor veel zware voertuigen. Het is dan ook noodzakelijk om in het begin van het traject te beoogde tractorsluis aan te leggen direct na Het Melven 5 en voor erf E-6.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 1.4.

35.6. Modulaire woningen

Momenteel zijn de modulaire woningen ingetekend binnen E-6, E-4, E-5, Bos-1, Bos-2, K-2 en Bu-3. Dit zijn mijns inziens de beste en daarmee duurste plekken binnen het hele plangebied. Ze worden gebouwd (of neergezet) in het te realiseren bosgebied, naast het bosgebied van Brabant Water en tegen de bestaande bebouwing van Het Melven. In deze gebieden verwacht ik de middel dure en dure koopwoningen. De modulaire woningen beperken zich veelal tot huurders en de lagere huurprijzen. Deze woningen kunnen beter aan de rand van het plan gebouwd worden.

De spreiding binnen Veghel met betrekking tot modulaire woningen is er niet. Het geplande aantal van 300 komt allemaal in Veghels Buiten Noordoost, terwijl er totaal geen plannen

gemaakt om deze woningen te ontwikkelen in de Erpseweg Zuid waar nog steeds kavels leeg liggen. Ook de ontwikkeling van het bouwproject Bundersehoek kent geen plannen voor modulaire woningen.

Ik stel de volgende oplossing voor:

- Modulaire woningen zijn prima in Veghels Buiten Noordoost, maar niet in deze grote getalen.
- Bewoners informeren over de modulaire woningen (types, stijl etc.), maar de volgende site is offline sinds de inloopavond wat zeer opmerkelijk is:
- Alle andere Veghelse bouwplannen zouden ook voorzien moeten worden van modulaire woningen
- Deel van de modulaire woningen in het plangebied Veghels Buiten Noordoost verplaatsen. Zo passen deze woningen beter in G-1, en K-1.

Beantwoording: voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 5.5.

7 Ambtelijke wijzigingen

De volgende wijzigingen worden voorgesteld:

Regels

- Artikel 3.1 sub m. is toegevoegd: *m. parkeervoorzieningen en kiss&ride ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' na toepassing van de om 26.3 en/of 26.4 bevoegdheid c.q. bevoegdheden;*
- De bestemming 'Bedrijf' is uit de regels geschrapt;
- Artikel 14.1 sub a.2 (verwijzing naar aanduiding 'maximumaantal wooneenheden') is geschrapt;
- De bestemming 'Waarde – Archeologie' vervalt. In plaats daarvan zijn de bestemmingen 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Archeologie 4' en 'Waarde – Archeologie 7' opgenomen;
- Artikel 23.1 sub (minimumpercentage sociale huurwoningen) is aangepast van 25% naar 30%;
- Artikel 24.1 (regels 'milieuzone – aandachtsgebied geluid 1') is op onderdelen tekstueel aangepast;
- Artikel 24.2 (regels 'milieuzone – aandachtsgebied geluid 2') is op onderdelen tekstueel aangepast;
- De regels over herbegrenzing van de provinciale omgevingsverordening zijn uit artikel 24 geschrapt.

Bijlagen bij regels

- Bijlage 1 bij de regels wordt vervangen in verband met aanpassingen van het dassencompensatieplan.

Verbeelding

- De bestemming 'Waarde – Archeologie' vervalt. In plaats daarvan zijn de bestemmingen 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Archeologie 4' en 'Waarde – Archeologie 7' opgenomen, een en ander conform het paraplubestemmingsplan;

- Aan de noordwestelijke zijde is het plangebied van het bestemmingsplan aangepast. De bestemming 'Bedrijf' is uit het plangebied gehaald, evenals een gedeelte van de bestemming 'Groen' en de bestemming 'Woongebied – Klooster'. Samen met de herbegrenzing is de bestemming 'Agrarisch' gewijzigd en wordt de gebiedsaanduiding 'milieuzone – aandachtsgebied geluid 1' verlegd op 50 meter uit de perceelsgrenzen;
- De bestemming 'Bos' is tussen het Gehucht en Erf F, gecorrigeerd ten behoeve van een gewijzigde ligging van het lint
- Aan de westkant van Hof B zijn de bestemmingen 'Woongebied – Hof' en 'Bos' beperkt verkleind ten gunste van de bestemming 'Agrarisch'.
- De aanduiding 'ontsluiting – lint' is op enkele plekken aangepast;
- Ten zuiden van Kloosterhof B is de aanduiding 'parkeerterrein' toegevoegd ten behoeve van parkeervoorzieningen en kiss&ride na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid;
- De gebiedsaanduidingen ten behoeve van herbegrenzing van de provinciale omgevingsverordening zijn geschrapt;
- De gebiedsaanduidingen 'overige zone – ecologie 1' zijn aangepast op basis van het aangepaste dassencompensatieplan.

8 Conclusie en advies

De zienswijzen geven reden tot aanpassing van op het ontwerpbestemmingsplan 'Veghels Buiten Noordoost', te weten:

Regels

1. Artikel 3.1 sub m. is toegevoegd: *m. parkeervoorzieningen en kiss&ride ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' na toepassing van de om 26.3 en/of 26.4 bevoegdheid c.q. bevoegdheden*;
2. De bestemming 'Bedrijf' is uit de regels geschrapt;
3. In artikel 8.3 is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd voor het nemen van verkeerskundige maatregelen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer – verkeersmaatregel';
4. In artikel 10.4, 11.4, 12.4, 13.4 en 14.4 is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd voor de ingebruikname van het lint als doorgaande gebiedsontsluitingsweg;
5. Artikel 14.1 sub a.2 (verwijzing naar aanduiding 'maximumaantal wooneenheden') is geschrapt;
6. In artikel 15 (Leiding – Gas) zijn enkele tekstuele aanpassingen en aanvullingen doorgevoerd op basis van de zienswijze van de Gasunie;
7. De bestemming 'Waarde – Archeologie' vervalt. In plaats daarvan zijn de bestemmingen 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Archeologie 4' en 'Waarde – Archeologie 7' opgenomen;
8. Artikel 23.1 sub (minimumpercentage sociale huurwoningen) is aangepast van 25% naar 30%;
9. Artikel 24.1 (regels 'milieuzone – aandachtsgebied geluid 1') is op onderdelen tekstueel aangepast;
10. Artikel 24.2 (regels 'milieuzone – aandachtsgebied geluid 2') is op onderdelen tekstueel aangepast;
11. Artikel 24.11 (regels 'overige zone – groenblauwe mantel') is toegevoegd.

12. De regels over herbegrenzing van de provinciale omgevingsverordening zijn uit artikel 24 geschrapt.

Bijlagen bij regels

13. Bijlage 1 bij de regels wordt vervangen in verband met aanpassingen van het dassencompensatieplan.

Verbeelding

14. De bestemming 'Waarde – Archeologie' vervalt. In plaats daarvan zijn de bestemmingen 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Archeologie 4' en 'Waarde – Archeologie 7' opgenomen, een en ander conform het paraplubestemmingsplan;
15. Aan de noordwestelijke zijde is het plangebied van het bestemmingsplan aangepast. De bestemming 'Bedrijf' is uit het plangebied gehaald, evenals een gedeelte van de bestemming 'Groen' en de bestemming 'Woongebied – Klooster'. Samen met de herbegrenzing is de bestemming 'Agrarisch' gewijzigd en wordt de gebiedsaanduiding 'milieuzone – aandachtsgebied geluid 1' verlegd op 50 meter uit de perceelsgrenzen;
16. De bestemming 'Bos' is tussen het Gehucht en Erf F, gecorrigeerd ten behoeve van een gewijzigde ligging van het lint
17. Aan de westkant van Hof B zijn de bestemmingen 'Woongebied – Hof' en 'Bos' beperkt verkleind ten gunste van de bestemming 'Agrarisch'.
18. De aanduiding 'ontsluiting – lint' is op enkele plekken aangepast;
19. Ten zuiden van Kloosterhof B is de aanduiding 'parkeerterrein' toegevoegd ten behoeve van parkeervoorzieningen en kiss&ride na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid;
20. De gebiedsaanduidingen ten behoeve van herbegrenzing van de provinciale omgevingsverordening zijn geschrapt;
21. De gebiedsaanduidingen 'overige zone – ecologie 1' zijn aangepast op basis van het aangepaste dassencompensatieplan.
22. Er zijn 3 aanduidingsvlakken 'specifieke vorm van verkeer – verkeersmaatregel' toegevoegd binnen de bestemming 'Verkeer' op de zones waar een verkeerskundige 'knip' is gerealiseerd;
23. Aan de oostkant van het plangebied wordt de gebiedsaanduiding 'overige zone – groenblauwe mantel' toegevoegd. Het aangrenzende bestemmingsvlak 'Woongebied – Buitenhof' met de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied – vormverandering bouwveld afweegbaar 1' is vergroot;
24. De aanduiding 'milieuzone – spuitzone' is toegevoegd rondom het agrarische perceel ten zuiden/zuidwesten van het plangebied (perceelnummer 2652);
25. De aanduiding 'milieuzone – aandachtsgebied geluid 1' is toegevoegd in een zone van 30 meter van de aangrenzende bestemmingsgrens 'Bedrijf' van Brabant Water.