

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

1. INLEIDING

Het ontwerp van het bestemmingsplan “Bestemmingsplan Doonheide II Gemert” en bijbehorend ontwerpexploitatieplan hebben met ingang van 17 november 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In het totaal zijn er 8 zienswijzen ingediend. In deze nota is de beantwoording hierop verwerkt.

2. ZIENSWIJZEN

2.1 Zienswijze 1

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 8 december 2021 per post ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijze verzoeken de gemeenteraad om (meer) rechtszekerheid te bieden voor wat betreft de afsluiting van de weg Doonheide voor gemotoriseerd doorgaand verkeer.

Beantwoording zienswijze

Uit de ruimtelijke toelichting van het plan blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is zonder dat de weg Doonheide wordt afgesloten. De weg Doonheide is immers enkele jaren geleden heringericht naar een 30 kilometer weg. Daarnaast is de Oost-Om gerealiseerd. Op 9 april 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat er voor de weg Doonheide een verkeersbesluit wordt voorbereid, wat relatie legt met de realisatie van de wijk Doonheide II, meer specifiek de hoofduitsluiting Vroede Vrouwenlaan. Het eventueel afsluiten van de weg Doonheide is niet volledig planologisch relevant binnen het bestemmingsplan Doonheide II. Opgemerkt wordt dat de bedoelde weg Doonheide buiten het plangebied van dit bestemmingsplan ligt, maar wel grenst aan het plangebied. Voor het bestemmingsplan is het noodzakelijk om te bezien of een weg is voorzien van de juiste bestemming. Binnen het vigerende bestemmingsplan “Woongebied Gemert 2011” heeft de weg Doonheide de bestemming “Verkeersverblijfsgebied”. Zie de planregeling voor de mogelijkheden om de weg al dan niet af te sluiten.

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1652.BPwoongebied2011-VG01/r_NL.IMRO.1652.BPwoongebied2011-VG01_2.17.html

Met het bestemmingsplan “Doonheide II” wijzigt de bestemming van de weg Doonheide niet. Zoals blijkt uit de bestemming “Woongebied 2011” is de weg als doorgaande weg bestemd, daarbij is het tevens mogelijk om de weg af te sluiten. Het is immers mogelijk om bouwwerken geen gebouwen zijnde te plaatsen binnen dat vigerende bestemmingsplan. Te denken is aan verkeersborden, dan wel fysieke maatregelen te treffen in het kader van de bestemming. Hiervoor geldt een ander juridisch kader. We verwijzen hiervoor onder andere naar het juridische kader van de Wegenverkeerswet en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Het eventueel afsluiten van de weg Doonheide kan middels een verkeersbesluit op basis van de Wegenverkeerswet en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Het verkeersbesluit kent daarbij een eigen procedure en rechtsbescherming. De eventuele afsluiting is dan ook niet geheel planologisch relevant. Het instellen van een tijdelijk verkeersbesluit heeft daarbij niet onze voorkeur. Een ‘tijdelijk besluit’ geeft daarbij niet de gewenste rechtszekerheid. Te meer er bij een eventuele afsluiting altijd voorstanders en tegenstanders zullen zijn.

Met het collegebesluit, d.d. 9 april 2019 is voldoende rechtszekerheid geboden dat er een formeel verkeersbesluit gaat volgen met betrekking tot de Doonheide. Het college zal hiervoor een zorgvuldige procedure in gang zetten. Om een verkeersbesluit in deze fase te nemen, doet onrecht aan de zorgvuldigheid waarmee besluitvorming rond een appellabel verkeersbesluit dient te worden begeleid. Te meer daar de gemeente eerder al middels een 'feitelijk handelen', door in het nieuwe ontwerp van de weg Doonheide, onder andere de vormgeving en de breedte van de weg zodanig heeft vormgegeven dat deze weg geen wijk ontsluitende verkeersfunctie meer vervult. Gezien het beperkte aantal voertuigen op de weg Doonheide (761 per dag, waarvan 134 fietsers), gemeten tijdens recente verkeerstellingen van 22 tot 29 maart 2021 heeft deze keuze ertoe geleid dat het gebruik van de weg Doonheide ver beneden de verkeerskundige acceptabele norm voor een woonstraat/erftoegangsweg van de laagste categorie valt (1.000 motorvoertuigen per dag). In zoverre is het college haar toezegging al gedeeltelijk nagekomen door hier een situatie te creëren die als verkeersluw mag worden betiteld. Iets wat in lijn ligt met de verbeelding van de ontsluitende verkeersfuncties als weergegeven in het Ontwerp van het Structuurplan dat de basis vormde voor het voorliggende ontwerpbestemmingsplan "Doonheide II".

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- toelichting is aangevuld met beschrijving over de weg Doonheide;
- er is een verkeersonderzoek toegevoegd (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022).

2.2 Zienswijze 2

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 15 december 2021 per post ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indiener van de zienswijze is van mening dat:

1. het aantal woningen erg groot is voor de beschikbare grond en dat de bebouwingsdichtheid van Doonheide II in sterk contrast staat met de bestaande bebouwing van Doonheide I;
2. de oorspronkelijke laagbouw aan het Meizoentje moet worden gehandhaafd en de hoogbouw beter kan worden verplaatst naar de bebouwing parallel aan de Noord-om;
3. de weg Doonheide niet als ontsluiting kan worden gebruikt voor de nieuwe wijk. Bovendien is indiener van mening dat de ontsluiting van de wijk voor gemotoriseerd verkeer niet voldoende is uitgewerkt;
4. de verkeersdruk van Doonheide (weer) sterk zal toenemen, hetgeen niet wenselijk is.

Beantwoording zienswijze

1. In de ruimtelijke toelichting is de planologische afweging gemaakt voor het realiseren van de woonwijk Doonheide II. Hierbij is een totale afweging gemaakt tussen alle ruimtelijke zaken voortkomende uit de van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Hieruit volgt dat voor elk te bouwen cluster aan woningen maar ook daarbinnen voor elke individuele woning er publiekrechtelijke normen gelden zoals de groennorm, de parkeernorm en de waterbergingsnorm. Deze normen tezamen zijn opgesteld om ervoor te zorgen dat een nieuw te bouwen wijk voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente stelt aan nieuwe ontwikkelingen. Hierbij is de kwaliteit van de leefomgeving voor een ieder van belang. Zoals uit de ruimtelijke onderbouwing van het plan blijkt is er dan ook een keuze gemaakt in een evenwichtige toedeling van functies in het plangebied, die elk binnen de van toepassing zijnde bestemmingsplanregels per bestemming kunnen plaatsvinden. Hierbij

heeft een goede belangenafweging plaatsgevonden alsmede een afweging in het kader van goede ruimtelijke ordening.

De wijk als zodanig past in de omgeving en is als passend te zien in een dorpsse omgeving zoals de kern Gemert zich kenmerkt. De planontwikkeling voldoet aan alle eisen en sluit met onder andere de groenstructuren en stedelijke structuren aan bij de bestaande wijken in de omgeving. Daarbij is het zowel in Doonheide I, Doonheide Molenbroekse Loop alsmede de andere aangrenzende wijken dat er verscheidenheid zit in bebouwingsvormen, typologieën alsmede de stedenbouwkundige opzet als zodanig.

We zijn van mening dat de uitbreiding Doonheide fase II past binnen dit geheel en in het kader van een goede ruimtelijke ordening alsmede uit het oogpunt van volkshuisvesting een toegevoegde waarde vertegenwoordigt. We achten het aantal woningen in het plangebied in de opzet zoals deze is verantwoord in de ruimtelijke ordening dan ook als passend;

2. Er is qua bouwhoogte inderdaad een schaa sprong in bebouwing. Deze schaa sprong achten wij echter uit stedenbouwkundige uitgangspunten geheel voorstelbaar ter plaatse. Deze locatie is gekozen vanwege de centrale ligging in het bebouwde gebied. Het verplaatsen van deze bebouwing richting de Noord-Om is echter niet passend. Het clusteren van bebouwing is juist aan de randen niet gewenst. Daar is juist meer een overgang gewenst naar het landelijke gebied. Hierdoor ontstaat anders een zeer harde overgang tussen het buitengebied en de kern van Gemert. Dat vinden wij vanuit een goede ruimtelijke ordening en met name stedenbouw een ongewenste ontwikkeling.
3. De Doonheide wordt geen 'nieuwe ontsluiting' voor het gemotoriseerde verkeer vanuit de ontwikkeling Doonheide II. Uit het stedenbouwkundig plan en de toelichting daarop is op te maken dat slechts een beperkt deel van de ontwikkeling, het deel dat rechtstreeks aansluit op de Doonheide, zijn verkeersbehoefte afwikkelt over Doonheide. Het noordelijk deel, sluit geheel aan op de Vroede Vrouwenlaan en het hierdoor gegenereerde aandeel gemotoriseerde verkeer zal de Doonheide niet rechtstreeks kunnen bereiken vanuit de ontwikkeling. De wegenstructuur zowel in- als buiten het plangebied is geheel geschikt voor de verkeersintensiteiten en verkeersstromen die het plan met zich mee brengt. Zie ook Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022.. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is de Cathelijn Badenstraat gewijzigd. Hier is de doorgang komen te vervallen naar de weg Doonheide. Dit komt ten goede voor de leefbaarheid in het gebied doordat hier een eventuele slui proute wordt weggenomen. De doorgang had geen primaire noodzakelijke functie om de woonvelden te ontsluiten. Deze woonvelden gaan nu ontsluiten op de sub- en hoofdwegen in het plangebied direct nabij de te realiseren woningen. Daaruit blijkt dat de weg is afgesloten c.q. een deel is komen te vervallen. De gronden krijgen daarbij de bestemming "Wonen" en voor een overig deel de bestemming "Groen – Doonheide II". We verwijzen daarbij naar de aangepaste verbeelding van het plandeel. Voor het overige verwijzen we naar de toevoeging in het plan die is gedaan naar aanleiding van de weg Doonheide (weerlegging zienswijze 2.1);
4. De verkeersdrukke zal niet onevenredig toenemen. Het ontsluiten van 45 woningen op Doonheide leidt tot een theoretische toename van 6/8 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e) per woning. Dat zijn maximaal 360 mvt/dag op een wegvak waar nu, uit recente tellingen van april 2021, is opgemaakt dat er 761 voertuigen rijden waarvan 134 fietsers. Hoewel Covid-19 zeker een bepaalde rol speelt in het auto gebruik nu, mag worden aangenomen dat bij de aanleg van de ca. 300 meter lange Vroede Vrouwenlaan, een aanmerkelijk deel van het verkeer vanuit de achterliggende wijk deze route verkiest boven de ca. 550 meter langere route over het Meizoentje en Doonheide. Met name de inrichting van de Doonheide draagt daarbij aan mee. Daarnaast is het mogelijk om andere instrumenten in te zetten binnen de bestemming "Verkeer" en "Verkeer en verblijfsgebied" in het bestemmingsplan "Doonheide II" alsmede binnen de bestemming "Verkeer en verblijfsgebied" in het bestemmingsplan woongebied Gemert 2011. Het is immers mogelijk om bouwwerken geen gebouwen zijnde te plaatsen binnen de daar vigerende bestemmingsplannen. Te denken is aan verkeersborden, dan wel fysieke

maatregelen te treffen in het kader van de bestemming. Hiervoor geldt een ander juridisch kader. We verwijzen hiervoor onder andere naar het juridische kader van de Wegenverkeerswet en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Ook met de verwachte 'toename' uit de Leubber, zal de hoeveelheid autoverkeer op Doonheide met ca. 1.000 mvt/e ruim onder de verkeerskundige norm blijven die voor als acceptabele verkeersdruk wordt gezien voor een dergelijke weg (1.000 mvt/e). Daarmee ontbreken voldoende zwaarwegende argumenten om de woningen van de Leubber aan te sluiten aan het Meizoentje en de verkeersdruk aan deze woonstraat toe te voegen. Ten op zichte van het ontwerpbestemmingsplan is de Cathelijn Badenstraat gewijzigd. Hier is de doorgang komen te vervallen naar de weg Doonheide. Dit komt ten goede voor de leefbaarheid in het gebied doordat hier een eventuele sluiproute wordt weggenomen. De doorgang had geen primaire noodzakelijke functie om de woonvelden te ontsluiten. Deze woonvelden gaan nu ontsluiten op de sub- en hoofdwegen in het plangebied direct nabij de te realiseren woningen. Daaruit blijkt dat de weg is afgesloten c.q. een deel is komen te vervallen. De gronden krijgen daarbij de bestemming "Wonen" en voor een overig deel de bestemming "Groen – Doonheide II". We verwijzen daarbij naar de aangepaste verbeelding van het plandeel. In het licht van het voorgaande is ook het eventueel afsluiten van de Wouw pas noodzakelijk áls onomstotelijk is aangetoond dát automobilisten vanuit de nieuwe wijk een ontsluiting over Meizoentje en Wouw aantrekkelijker vinden dan de Vroede Vrouwenlaan. Afsluiten van de Wouw zou leiden tot een beperking van de percelen aan de Wouw waarvoor de noodzaak, in deze fase van de ontwikkeling, geheel nog onvoldoende is aangetoond om de gevolgen ervan naar de omgeving te rechtvaardigen. Gezien de intensiteiten is zowel met de afsluiting als ook zonder de afsluiting het bestemmingsplan uitvoerbaar te achten. Voor het overige betreffen het zaken die gedeeltelijk buiten de reikwijdte van een goede ruimtelijke ordening vallen en hun grondslag hebben in andere wet- en regelgeving (verkeer) zoals hierboven reeds aangehaald.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- toelichting is aangevuld met beschrijving over de weg Doonheide;
- toegevoegd;
- er is een verkeersonderzoek toegevoegd (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022);
- toelichting en Verbeelding zijn gewijzigd: Cathelijn Badenstraat is gewijzigd en de vrijkomende ruimte heeft de bestemming "Wonen" en "Groen – Doonheide II" gekregen;
- het stedenbouwkundig plan is hierop aangepast.

2.3 Zienswijze 3

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 16 december 2021 per email ontvangen. Deze identieke zienswijze is door indiener tevens per email op 10 januari ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indiener van de zienswijze is van mening dat:

1. een brede (groen)strook tussen het Meizoentje en het "nieuwe" gedeelte van de wijk beloofd zou zijn. Daarom wordt verzocht om de nieuwe parkeerplaatsen te verplaatsen naar de overzijde van de nieuwe wijk;
2. eerder toegezegd zou zijn dat "*het nieuwe gedeelte van de wijk apart zou worden ontsloten*". De indiener van de zienswijze is daarentegen huiverig voor de anders

gekozen ontsluiting van de wijk en het ongemak ten aanzien van verkeer en de bijbehorende overlast;

3. de sociale huurwoningen en hoogbouw beter over de wijk te verdeeld zouden moeten worden om stigmatisering en overlast te voorkomen;
4. het hernieuwde plan voor een mindere leefomgeving en overlast gaat zorgen.

Men verzoekt het bestemmingsplan niet vast te stellen/ gewijzigd vast te stellen.

Beantwoording zienswijze

1. Omwille van een gebruik van de parkeerplaatsen, dienen deze binnen een acceptabele (loopafstand) te worden gerealiseerd. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke parkeerbeleidsnota 2017 waar aan getoetst is. De parkeerbeleidsnota heeft zijn grondslag in de CROW. Het beleid- en regelgeving heeft deze norm ter voorkoming van ongewenst gedrag zoals het parkeren in groenstroken of een toename van de parkeerdruk in omliggende woonstraten. In het kader van de stedenbouwkundige inpassing is, naast de nieuwe parkeerbehoefte ook gerekend met de parkeerbehoefte van de huidige bewoners van het Meizoentje. Waar zij nu parkeren in de groene berm, ontstaan in het nieuwe plan de parkeerplaatsen 'in het groen'. Dit betreft zorgvuldig ruimtegebruik met behoud van de gewenste omgevingskwaliteitsnormen vanuit groen. Bij het inrichten zal aandacht worden besteed aan de wens dat de parkeerplaatsen, indien ongebruikt, 'wegvallen' in een groene achtergrond. Hiermee worden de beleidsuitgangspunten behaald en ontstaat er een straatbeeld dat passend is in zowel de oude als nieuwe de wijk, waarin ook het aspect groenbeleving c.q. groene uitstraling zijn plaats heeft;
2. De bestaande wijk Doonheide I, krijgt er met de Vroede Vrouwenlaan een extra ontsluiting bij naast de huidige ontsluitingen over Doonheide, het Meizoentje en de Wouw. Een vanuit verkeerskundige optiek goed alternatief voor het verkeer dat nu enkel van deze straten gebruik maakt om de wijk te verlaten en/of te benaderen. Bovendien past deze verkeersafwikkeling in de wegenstructuur en zijn de intensiteiten die op de dergelijke straten mag worden verwacht ruim acceptabel. De nieuwe aansluiting naar de Boekelseweg over de Vroede Vrouwenlaan is, met ca. 300 meter, aanzienlijk korter dan de ca. 550 meter over de route via het Meizoentje en de Doonheide of de ruim 1.000 meter over de Wouw en de Fliere naar de Boekelseweg/Vondellaan. Mede daardoor zal het gemotoriseerde verkeer uit het noordelijk gelegen deel van de wijk niet langer de 'oude' verbindingen gebruiken om bestemmingen buiten de wijk te bereiken. Dit betreft immers een niet aantrekkelijke routing. Het aandeel 'vreemd' autoverkeer zal er afnemen daar er geen noodzaak meer bestaat om door deze woonstraat te rijden. Het is daarbij niet aantrekkelijk gezien de aard van de wegenstructuur en aanwezige woonstraten. Wat resteert zal, naar verwachting, overwegend verkeer zijn met het gerichte doel om te parkeren bij de woningen dan wel bestemmingsverkeer ten behoeve van wonen. Zie hiervoor ook (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022);
3. In de huidige woningmarkt is er een groot tekort aan betaalbare (huur)woningen. Door woningen binnen één volume te plaatsen kan er goedkoper gebouwd worden waardoor een woningbouwstichting deze woningen tegen een acceptabele marktconforme prijs kan verhuren aan eindgebruikers (sociale huurders). Het betreft een uitbreiding van een wijk en dat gaat logischer wijs gepaard met meer woningen, meer mensen en meer verkeer. De bijbehorende last zal niet onevenredig afwijken van deze in andere woongebieden en zal binnen de te accepteren normen blijven. Voor het overige verwijzen we naar de ruimtelijke onderbouwing en de stedenbouwkundige opzet waarin de woningbouw alsmede de verschillende woningbouwtypologieën evenals de bouwmassa/volume is onderbouwd. Het clusteren is dan ook passend in de omgeving alsmede in de stedenbouwkundige structuur alsmede de woonwensen, woningbouwcategorieën zoals deze voorkomt uit de Woonvisie Gemert-Bakel. Daarmee is het bestemmingsplan economische en maatschappelijk uitvoerbaar te achten. Een andere stedenbouwkundige opzet zou nadeliger zijn en bovendien economisch niet uitvoerbaar zijn. Ook zou er dan

geen mogelijkheid zijn om het aantal sociale woningen te realiseren, wat ongewenst is in het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Daarnaast past het in de prestatieafspraken die we maken uit de woonvisie met de woningbouwverenigingen om de volkshuisvestingswens, met name het realiseren van sociale woningbouw, te behalen.

4. Het beoogde plan is opgezet volgens de normen die er door de gemeente gesteld worden. Er is voldoende groen aanwezig en er wordt bebouwing gerealiseerd die moet voldoen aan de eisen die gesteld worden in een beeldkwaliteitsplan. Deze eisen zorgen er mede voor dat er een hoogwaardig plan gerealiseerd wordt met daarin een goede leefkwaliteit als resultaat.

Van een 'mindere leefomgeving' of 'overlast' is daarom geen sprake. De verwachting dat er mogelijk overlast gaat ontstaan volgen wij daarom niet. Daarnaast is het aspect overlast zoals door indiener wordt geschetst geen geheel planologische afweging. In de ruimtelijke onderbouwing komt naar voren dat de inpassing voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Een goede leef- en woonkwaliteit staat in het gemeentelijke beleid centraal. Dat er eventueel overlast of last kan ontstaan, die altijd kan ontstaan in een reguliere woonwijk betreft een aspect van openbare orde en veiligheid en uitvoering. Hierop is andere wet- en regelgeving van toepassing, en is dan ook niet planologisch relevant. Voor het overige verwijzen we naar de weerlegging van zienswijze 3 onderdeel 3.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- toelichting is aangevuld met beschrijving over de weg Doonheide;
- er is een verkeersonderzoek toegevoegd (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022).

2.4 Zienswijze 4

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 21 december 2021 per post ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijze zijn van mening dat:

1. de beoogde 288 woningen in strijd zouden zijn met eerder gemaakt afspraken in de intentieovereenkomst (268 woningen);
2. hoogbouw aan het Meizoentje in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en dat er ten onrechte geen mogelijkheden zijn onderzocht om op een andere manier invulling te geven aan hoogbouw op een andere plek.
3. het Meizoentje voor auto's afgesloten zou moeten worden en in plaats daarvan via de daarvoor bestemde nieuwe weg ontsloten moeten worden;
4. de Doonheide voor verkeer afgesloten zou moeten worden om sluijverkeer en hardrijden te bestrijden;
5. de planregels voor de wadi aangepast moeten worden zodat het gebruik als wadi beter geborgd is en geen ander gebruik mogelijk is als bv. speelplek. Dit vanwege tegengaan overlast;
6. het beoogde bouwplan voor hen leidt tot:
 - a. waardevermindering van de woning;
 - b. verlies aan uitzicht;
 - c. toename gebruiksintensiteit;
 - d. geluidsoverlast;
 - e. minder privacy.

Men verzoekt het bestemmingsplan aan te passen.

Beantwoording zienswijze

1. Een intentieovereenkomst is een overeenkomst tussen partijen (enerzijds een initiatiefnemer en anderzijds de gemeente) waarin ze in een pre ontwikkelfase in zeer globale eenheden aftasten wat de wensen en mogelijkheden zijn voor een bepaalde ontwikkeling. Het betreft een globale verkenning van het gebied alsmede de wet- en regelgeving. Het doel van de intentieovereenkomst is te komen tot een anterieure overeenkomst. Daarbij wordt op hoofdlijnen een globale planologische overeenstemming bereikt om uiteindelijk te komen tot een anterieure overeenkomst met specifieke afspraken over het planinitiatief.
Een intentieovereenkomst is dan ook geen publiekrechtelijk instrument waar burgers of bedrijven, anders dan de contractspartijen, op enigerlei wijze aanspraak kunnen maken. In het concrete geval is gekomen tot het ontwerpbestemmingsplan en exploitatieplan wat nu ter inzage ligt, alsmede gekomen tot het maken van anterieure afspraken in een afzonderlijke grondexploitatie en planschadeverhaalsovereenkomst. (gepubliceerd in het kader van artikel 6.2.12 Besluit ruimtelijke ordening zoals te vinden op: <https://www.gemert-bakel.nl/sites/default/files/211116-Zakelijke-beschrijving-exploitatieovereenkomst-Doonheide-II.pdf>. Er is een grote behoefte aan woningen in de regio en in de gemeente Gemert-Bakel. De toename van het aantal woningen komt voort uit de toevoeging van extra sociale-woningen. De gemeente heeft een specifieke opgave om sociale-huurwoningen te realiseren. Deze woningen zijn aan het plan toegevoegd omdat dat passend is in het gebied. Daarbij vinden we steun in het gemeentelijke beleid, te weten de gemeentelijke woonvisie alsmede de gemaakte prestatieafspraken met de woonstichtingen. Ook met de toegevoegde woningen is er sprake van goede ruimtelijke ordening en een goed stedenbouwkundig plan in voldoende ruime opzet. Dat het plan daarbij op bepaalde locaties een hogere bebouwingsgraad kent dan op andere delen binnen dit plangebied maakt dat niet anders. Het plan als geheel is passend voor de omgeving. Het draagt daarbij aan de actuele behoefte aan sociale woningbouw. We zijn van oordeel dat het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening;
2. Op de genoemde locatie aan het Meizoentje komt slechts één gebouw dat hoger is. Er kan daarom niet gesproken van een muur aan bebouwing. Dit gebouw is een klein hoogte accent in de wijk. De nieuwe te bouwen wijk gaat samen met de reeds bestaande wijk één geheel vormen waardoor er niet meer gesproken kan worden over de rand van de wijk. Het door indiener aangehaalde iets wat 'hogere' gebouw komt juist centraal in de wijk te liggen. In de planologie is het toepassen van iets wat hogere bebouwing in het centrale deel van een wijk niet vreemd maar wordt juist vaker toegepast. Hogere bebouwing dicht naar de randen betekent juist dat er een ongewenste overgang ontstaat tussen de wijk en bijvoorbeeld het buitengebied. Vanuit stedenbouw is het gewenst om toe te werken naar een inrichting waarbij de bebouwing aan de randen richting het buitengebied ruimer van opzet is;
3. De bestaande wijk, krijgt er met de Vroede Vrouwenlaan een extra ontsluiting bij naast de huidige ontsluitingen over het Meizoentje/Doonheide en de Wouw/Fliere naar de Boekelseweg en de Vondellaan. Hiermee ontstaat een nieuw, aantrekkelijker alternatief voor het autoverkeer dat nu enkel van deze straten gebruik maakt om de wijk te verlaten en/of te benaderen. De nieuwe aansluiting naar de Boekelseweg over de Vroede Vrouwenlaan is, met ca. 300 meter, aanzienlijk korter dan de ca. 550 meter over de route via het Meizoentje en de Doonheide of de ruim 1.000 meter over de Wouw en de Fliere naar de Boekelseweg/Vondellaan. In het licht van het nieuwe route aanbod wordt verwacht dat het gemotoriseerde verkeer uit het noordelijk gelegen deel van de wijk niet langer de 'oude' verbindingen gebruikt om bestemmingen buiten de wijk te bereiken. Het aandeel 'vreemd' autoverkeer zal er afnemen daar er geen noodzaak meer bestaat om door deze woonstraat te rijden. Wat resteert zal, naar verwachting, overwegend verkeer met parkeerbestemmingen bij de woningen en/of fietsverkeer zijn. Zie hiervoor ook Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022. In het licht van het voorgaande, gaat het afsluiten van het Meizoentje dan ook een stap te ver. Afgezien van het ontbreken van een concrete noodzaak, veroorzaakt een afsluiten

namelijk overlast voor zowel bestaande bewoners als toekomstige. Bij een afsluiting kunnen beide groepen deze woonstraat namelijk nog slechts vanaf één zijde bereiken en/of verlaten. Afhankelijk van de zijde vanwaar dit gebeurt, zullen aan die zijde extra verkeersbewegingen worden veroorzaakt die tot een hogere verkeersdruk leiden in de ontsluitende woonstraten c.q. bij de ander bewoners van de wijk. Daarbij komt dat een eenzijdige ontsluiting van parkeervoorzieningen ook leidt tot ongewenst gebruik van parkeervoorzieningen in de omliggende woonstraten of het parkeren in groenstroken. De nieuwe weg biedt een alternatief voor het gemotoriseerde verkeer dat zowel in noordelijke als in zuidelijke richting de wijk verlaat of benadert en daarvoor bij voorkeur een route door de reguliere woonstraten vermijdt.

In het licht van het voorgaande draagt een afsluiten van het Meizoentje te weinig bij aan het voorkomen van overlast en/of verkeershinder om de gevolgen hiervan op de omgeving te rechtvaardigen naar de overige bewoners;

4. Uit de ruimtelijke toelichting van het plan blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is zonder dat de weg Doonheide wordt afgesloten. De weg Doonheide is immers enkele jaren geleden heringericht naar een 30 kilometer weg. Daarnaast is de Oost-Om gerealiseerd. Op 9 juli april 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat er voor de weg Doonheide een verkeersbesluit wordt voorbereid, wat relatie legt met de realisatie van de wijk Doonheide II, meer specifiek de hoofduitsluiting Vroede Vrouwenlaan. Het eventueel afsluiten van de weg Doonheide is niet volledig planologisch relevant binnen het bestemmingsplan "Doonheide II". Het scenario afsluiten van de weg Doonheide is ook als scenario doorberekend en ruimtelijke afgewogen. Ook dit scenario is uitvoerbaar en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Zie hiervoor de nader uitgevoerde onderzoeken alsmede de toevoeging aan het bestemmingsplan van dit scenario. In beide scenario's zal de verkeersdruk niet onevenredig toenemen. Er is dan ook geen sprake van een uitvoering die verkeerskundig onacceptabel is of zorgt voor een onevenredige verkeerstoename in de omgeving. Uit berekeningen rond verkeersgeneratie (zie Stedenbouwkundige onderbouwing) is op te maken dat het aantal voertuigenbewegingen per etmaal zich ruim binnen acceptabele verkeerskundige parameters zal gaan bevinden. Hoewel Covid-19 zeker een bepaalde rol speelt in het autogebruik nu, mag worden aangenomen dat het aantal voertuig bewegingen op dit moment (max 761 per etmaal, waarvan 134 fietsers) aanmerkelijk lager is dan verkeerskundig maximaal toelaatbaar wordt geacht (1.000 mvt/e SWOV). Bij het scenario het spreiden van het verkeer over een additionele ontsluiting naar de Boekelseweg, mag daarom geconcludeerd worden dat dit aantal binnen geprognosticeerde aantallen blijft. Dit blijkt ook uit de nadere verkeersonderzoeken. Mocht desondanks op termijn de noodzaak ontstaan voor het reduceren van het aantal verkeersbewegingen op de Doonheide, dan volgt een zorgvuldig proces om te komen tot een hiervoor geschikte en gedragen verkeersmaatregel. Dit is ook verwoord in de weerlegging van de zienswijze 1. Hierop vooruitlopen in de procedure rond een bestemmingsplan is prematuur daar het ook ingrijpt op de belangen van nieuwe bewoners die nog niet bij zo'n proces betrokken kunnen worden. Voor het overige verwijzen we naar de weerlegging van zienswijze 1 en zienwijze 2 onderdeel 4;
5. Het is binnen de gemeente Gemert-Bakel een gebruikelijke en bestendige manier om binnen de bestemming "Groen" een wadi op te nemen, die tevens als dubbelgebruik geschikt is voor het hebben van speelvoorzieningen. Het betreffen in hoofdlijnen standaard planregels die worden toegepast in het stedelijke gebied bij woningbouw. Dit komt voort uit de "Kadernota Speelruimte 2012-2022". In artikel 4.1 zijn de primaire bestemmingen opgenomen in sub a en sub b. Als ondergeschikte invulling van de bestemming c.q. functies is daarnaast voorzien in diverse bij deze bestemming geschikte activiteiten, waarbij dubbelgebruik in het kader van zorgvuldig ruimte gebruik wordt toejuicht in het beleid. De bestemming "Groen Doonheide II" zorgt voor een groene invulling van het gebied en met de realisatie van een wadi is dit gebied tevens geschikt om te voorzien in waterberging. De mogelijkheid die de planregels beschrijven om daarbij tevens ondergeschikt speelvoorzieningen te realiseren is geheel passend bij de

bestemming. Het past daarbij in het geheel als woonwijk, waarbij er tevens ook ruimte is voor het spelen en bewegen van de bewoners in de wijken in het kader van vitaliteit. Als we daarnaast inzoomen op de bestemming "Groen Doonheide II", merken we tevens op dat eenzelfde bestemming reeds in het vigerende bestemmingsplan "Woongebied Gemert-Bakel 2011" op deze locatie was voorzien. Gezien deze huidige bestemming passend is voor het toekomstige gebruik ter plaatse, en daarbij zijn waarden blijft behouden is de bestemming "Groen – Doonheide II" passend. Als we kijken naar het geheel dan valt het volgende op te merken. Het beoogde plan is opgezet volgens de normen die er door de gemeente gesteld worden. Er is voldoende groen aanwezig. Daarbij wordt er bebouwing gerealiseerd die moet voldoen aan het beeldkwaliteitsplan. Deze eisen zorgen er mede voor dat er een hoogwaardig plan gerealiseerd wordt met daarin een goede leefkwaliteit als resultaat. Van een 'mindere leefomgeving' of 'overlast' is daarom geen sprake. De verwachting dat er mogelijk overlast gaat ontstaan volgen wij daarom niet. Daarnaast is het aspect overlast zoals door de indiener wordt geschetst geen geheel planologische afweging. In de ruimtelijke onderbouwing komt naar voren dat de inpassing voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Een goede leef- en woonkwaliteit staat in het gemeentelijke beleid centraal. Dat er eventueel overlast of last kan ontstaan, die altijd kan ontstaan in een reguliere woonwijk betreft een aspect van openbare orde en veiligheid en betreft bovendien uitvoering. Hierop is andere wet- en regelgeving van toepassing en is dan ook niet planologisch relevant.

6. a. De procedure uit artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening voor het vaststellen van een bestemmingsplan is er niet voor om het beoordelen of er sprake is van planschade voor een individueel perceel. Met betrekking tot planschade merken wij verder op dat er een planschadeverhaalsovereenkomst is gesloten en daarvan de zakelijke inhoud is gepubliceerd. Daarnaast is er voor dit plan een exploitatieplan opgesteld. In bijlage 17 van het exploitatieplan is een nadere onderbouwing voor het aspect planschade opgenomen. Daarbij verwijzen we naar paragraaf 5.5.10 van het exploitatieplan. In het kader van de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid (artikel 3.1.6, eerste lid, sub f Besluit ruimtelijke ordening) is het onderdeel planschade meegewogen in het geheel van de ruimtelijke afweging zoals opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing in hoofdstuk 5 en hoofdstuk 6 van het plan en het exploitatieplan. Het plan is onder deze omstandigheden uitvoerbaar te achten. Indien indiener van mening is dat door de vaststelling van het bestemmingsplan er een planologische nadelige situatie ontstaat, dan kan op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening na het onherroepelijk zijn van het ruimtelijke plan een aanvraag om tegemoetkoming in schade in worden gediend bij het college van burgemeester en wethouders. We verwijzen hierbij verder naar de gemeentelijke website (<https://www.gemert-bakel.nl/producten/planschadevergoeding>) alsmede de planschadeverordening (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR79697>);
- b. Het is inderdaad mogelijk dat er door deze ontwikkeling een vermindering is van uitzicht aan de randen van de reeds bestaande wijk. Dit is ook vrij logisch te verklaren in een situatie waar voorheen een agrarische bestemming nu gaat plaatsmaken voor de komst van een woonwijk. In het beoogde plan wordt er echter een woonmilieu van goede kwaliteit ontwikkeld met voldoende ruimte voor groen. De nieuwe bebouwing zal voldoen aan verschillende kwaliteitseisen waardoor bebouwing toegevoegd zal worden van een goede kwaliteit. Conform vaste jurisprudentie heeft niemand in Nederland recht op vrij uitzicht. We zijn van mening dat er met de stedenbouwkundige opzet in Doonheide II een passende invulling is gegeven aan de wijk ten op zichte van de bestaande omgeving. We verwijzen verder naar de ruimtelijke onderbouwing van het plan;
- c. Met de komst van Doonheide II is er op de bestaande wegen inderdaad sprake van een veranderende en logischerwijs verhoogde gebruiksintensiteit op plaatsen te verwachten. Er is echter geen sprake van grote verkeersstromen die de wegenstructuur niet kunnen dragen. De wegen worden volgens de geldende normen ingericht. Het meeste verkeer zal via de Boekelseweg en de Vroede Vrouwenlaan de

wijk in- en uit rijden. Voor het overige verwijzen we naar de zienswijzeweerlegging onder 2 onderdeel 4 en zienswijze 3 onderdeel 2,3 en 4. Voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de wijk als geheel verwijzen we naar de ruimtelijke onderbouwing van het plan. Daarin is gemotiveerd dat het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening;

- d. In het akoestisch onderzoek zijn de verkeersintensiteiten zoals beschreven in hoofdstuk 3. Voor de groei van het verkeer is rekening gehouden met een extra toename van 1%. Deze toename is meegenomen in de berekeningen. Het akoestisch onderzoek geeft een goed representatief beeld van de (verkeers-)belastingen afkomstig van de omliggende wegen.

Omdat we ook met het scenario afsluiting van de weg Doonheide rekening willen houden, is dat scenario ook in ruimtelijke zin doorberekend en toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing met de noodzakelijke onderzoeken. Daaruit blijkt dat beide scenario's in het plan voldoen aan het aspect akoestiek, almede aan een goede ruimtelijke ordening als geheel. Om de gevolgen op de omliggende wegen vanwege de toename en de eventuele wijzigingen ter plaatse van het verkeer door de aanwezigheid van de nieuwe woningen te verduidelijken is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Het plan is hierop aangevuld.

- e. Het stedenbouwkundig plan houdt rekening met aspecten van uitzicht en privacy binnen het plangebied en daarbuiten. Het plan is ruim van opzet en passend in de omgeving. Desondanks kan het voor specifieke locaties mogelijk zijn dat er vanuit de nieuw te bouwen woning enig zicht is op de reeds bestaande achtertuinen. Dit is echter zeer beperkt en niet onevenredig te achten. De planologische opzet is van dien aard dat er geen strijd is met het Burgerlijk Wetboek en daarbij zal bij vergunningverlening van de woningen ook aan worden voldaan. Het plan is echter opgezet om er voor te zorgen dat er zo weinig mogelijk verlies van privacy is bij de reeds bestaande woningen. Het is echter niet volledig te voorkomen dat er wellicht enig zicht is op bijvoorbeeld een gevel van een woning of achtertuin op enige afstand. Dit is echter gebruikelijk in een dorpse omgeving in Nederland zoals dat ook is in Gemert.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- toelichting is aangevuld met beschrijving over de weg Doonheide;
- er is een verkeersonderzoek toegevoegd (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022);
- er is een akoestisch onderzoek als bijlage bij de plantoelichting toegevoegd (Akoestisch wegverkeerslawaaï Doonheide II Gemert d.d. 27 januari 2022).

2.5 Zienswijze 5

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 21 december 2021 via de Berichte box van Provincie Noord-Brabant ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indiener van de zienswijze is van mening dat het bestemmingsplan op een aantal onderdelen in strijd is met het provinciale beleid:

1. men constateert dat in het plan wordt gerefereerd naar een kwaliteitsinvestering ter waarde van 1% van de gronduitgifte prijs maar dat vervolgens wordt aangegeven dat de provincie volgens het Streekplan 2002 een richtbedrag van 2,50 euro per m² uitgeefbare oppervlakte zou hanteren. Men geeft aan deze redenering niet te kunnen volgen en dat op grond van het huidige provinciale beleid een berekening moet worden gemaakt op basis van 1 % van de daadwerkelijke gronduitgifte prijs;

2. men constateert dat op de planverbeelding een gedeelte van de verkeersbestemming binnen de Ecologische Verbindingszone (EVZ) is gelegen én dit in strijd is met het provinciaal beleid t.a.v. het behoud en beheer van de EVZ.

Men verzoekt om de onderdelen van het plan die nog niet in overeenstemming zijn met de Interim Omgevingsverordening Noord Brabant aan te passen.

Beantwoording zienswijze

Beantwoording zienswijze

1. Uit het ontwerp Exploitatieplan, hoofdstuk 5, paragraaf 6, blijkt dat de opbrengsten van uitgifte van gronden in het exploitatiegebied nominaal circa € 21.300.000 bedragen. Gegeven de bijdrage van 1% kan worden gesteld dat met de kwaliteitsverbetering ten minste een investering van € 213.000 gemoeid moet zijn.
Inmiddels is de natuurzone aan de noordzijde van het plan door de ontwikkelaar uitgewerkt tot besteksniveau. Tegelijkertijd is in overleg met de gemeente het LIP aangepast. Dit betreft de selectie van een aantal andere bomen t.o.v. het ontwerp bestemmingsplan. Met deze bomen is een iets hogere investering gemoeid.
Op basis van het bestek is een directieraming gemaakt. Deze directieraming vervangt 'Bijlage 34 Raming kwaliteitsverbetering' van het ontwerpbestemmingsplan. De directieraming komt uit op € 263.231 excl. BTW. Daarmee wordt voldaan aan de minimale drempel.
2. Het is inderdaad juist dat een klein deel van de planverbeelding waarin de bestemming verkeer is voorzien binnen de Ecologische Verbindingszone (EVZ) ligt. Naar aanleiding van de zienswijze is het gebied nader bekeken of de EVZ met enige aanpassingen c.q. compensatie zijn functie als geheel kan vervullen. We merken daarbij op dat met de gekozen aard en inrichting van de EVZ als zodanig deze kan functioneren. Ter compensatie van de verloren oppervlakte is extra compensatie ingezet op plaatsen die zorgen voor een versterking van de EVZ ter plaatse. Ter onderbouwing is een compensatieplan d.d. 17 januari 2022 opgesteld. Dit compensatieplan gaat uit van een verdubbeling van het aantal vierkante meters EVZ en kent daarbij tevens aan deze gronden de bestemming Natuur toe als passende bestemming. Met het compensatieplan wordt een verbetering van de functionaliteit van de EVZ behaald. Er vervalt 419 m² aan potentiële EVZ ruimte en daarvoor komt er in de plaats 245,72 m² nabij de Boekelseweg plus daarbij 1288,55 m² nabij het Moederkruid. De maximale breedte van de EVZ bedraagt 50 meter (de NNB-EVZ zone) en in werkelijkheid (EVZ zone inclusief noordelijke natuur tot aan de Noord-Om) 91 meter. De minimale breedte van de EVZ bedraagt 44 meter (de NNB-EVZ zone) en in werkelijkheid 81 meter (EVZ zone inclusief noordelijke natuur tot aan de Noord-Om). Inclusief de zuidelijk extra te realiseren EVZ is de EVZ daar 130 meter breed. De EVZ kan daarbij in deze vorm volwaardig functioneren. We verwijzen naar het compensatieplan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- Toelichting van het bestemmingsplan is aangepast alsmede is er een onderzoek Ruimtelijke kwaliteitsverbetering Doonheide II en Compensatie EVZ d.d. 18 januari 2022 toegevoegd als bijlage bij de toelichting/regels

2.6 Zienswijze 6

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 23 december 2021 per post ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijzen zijn van mening dat

1. de bouw van max. 45 huurappartementen aan het Meizoentje in Doonheide II:
 - a. afbreuk zou doen aan het principe van een gelijksoortige bouw aangezien de appartementen te dominant aanwezig zullen zijn én de bouwhoogte ervan niet aansluit op bestaande woningen in aangrenzende wijk;
 - b. kan leiden tot een:
 - i. uitbreiding van de verkeersbewegingen en parkeren op het Meizoentje.
 - ii. grote doorstroming van bewoners en mogelijk zou kunnen resulteren in een minder verzorgde leefomgeving;
 - iii. concentratie van huurwoningen aan het Meizoentje;
 - iv. verlies aan privacy in de tuinen en schaduwwerking van de bewoners in de aangrenzende woningen aan het Meizoentje en schaduwwerking;
2. de afsluiting van Doonheide zou leiden tot meer verkeer in Doonheide I en tot meer verkeersbewegingen op de kruising Meizoentje-Moederkruid-verbindingsweg.

Men verzoekt om het bestemmingsplan in de huidige vorm niet vast te stellen maar rekening te houden met de gepresenteerde argumenten en het bestemmingsplan als zodanig wijzigen.

Beantwoording zienswijze

1.
 - a. Gelijksoortige bouw wil niet zeggen dat er over de hele wijk identieke uitzienende bebouwing of bebouwing van dezelfde hoogte gerealiseerd moet worden. Er kunnen op sommige locaties 'accenten' aanwezig zijn. Deze accenten kunnen in hoogte en/of uitstraling afwijken van de meest voorkomende uitstraling in de omgeving. Dit zorgt voor een meer afwisselend straatbeeld en kan dienen als herkenningspunt in de wijk. De beoogde planinvulling is vanuit stedenbouwkundig oogpunt een passende invulling voor een dorpse wijk in Gemert. Wij zijn van oordeel dat de voorgestelde bouw niet te dominant aanwezig is in het gebied. Het is een gewenste ontwikkeling, die voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.
 - b.
 - i. Hoewel er 30 parkeerplaatsen bijkomen in het Meizoentje, is een deel daarvan (5) ook bedoeld voor de parkeeropgave van de bestaande woningen. Het hoofdaandeel voor de huurwoningen ligt op een centrale parkeervoorziening achter de woningen. Daar worden ook de meeste verkeersbewegingen verwacht. Met het parkeeraanbod aan het Meizoentje wordt voornamelijk het bezoekersaandeel (0,3 per woning) ingevuld. Ten aanzien van een te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen, is de afname daarvan door de aanleg van de Vroede Vrouwenlaan meegenomen in de overwegingen rond de verkeersbelasting van het Meizoentje. We verwijzen daarbij naar de zienswijze 1,2 onderdeel 3 en 4, zienswijze 3 onderdeel 1 en 2 en zienswijze 4 onderdeel 3 tot en met 6.;
 - ii. Een grote doorstroom van bewoners betekent niet dat er een minder verzorgde leefomgeving ontstaat. De verzorgdheid van de leefomgeving heeft primair te maken met de mate van onderhoud. De woningen worden door een professionele woningbouwstichting geëxploiteerd en het beheer en onderhoud van het openbaar gebied ligt bij de gemeente zodat een goede leefomgeving optimaal is gewaarborgd. Het betreffen daarbij uitvoeringszaken van openbare orde en veiligheid en leefkwaliteit die niet planologische relevant zijn. We verwijzen voor het overige naar de zienswijzeweerlegging onder zienswijze 3 onderdeel 3 en 4;
 - iii. Het plan voorziet slechts in een klein aandeel aan huurwoningen: de 45 woningen zijn slechts een klein deel van het totaal van 288 woningen. Dit betreft 15,62% van het totaal aantal woningen. De omliggende woningen zijn vrijwel

- allemaal een van een hoger segment huur en koop. Daarmee is het geheel binnen de planontwikkeling, maar ook daar buiten, in goede verhouding en passend voor de omgeving. Ook de huurwoningen moeten aan dezelfde kwaliteitsnormen zoals neergelegd in het Beeldkwaliteitsplan en Bouwbesluit voldoen. Daarmee voldoen de woningen aan de geldende normen zoals alle overige c.q. reguliere woningen. Er zijn daarom geen nadelige gevolgen. We verwijzen daarnaast naar de ruimtelijke onderbouwing van het plan waarin gemotiveerd is dat de stedenbouwkundige opzet voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en passend is in de omgeving. We verwijzen voor het overige naar de zienswijzeweerlegging onder zienswijze 3 onderdeel 3 en 4;
- iv. Het is voor specifieke locaties mogelijk dat er vanuit de nieuw te bouwen woning enig zicht is op de reeds bestaande achtertuinen. Het plan is echter opgezet om er voor te zorgen dat er zo weinig mogelijk verlies van privacy is bij de reeds bestaande woningen. Het is echter niet volledig te voorkomen dat er zicht is op bijvoorbeeld een woning of achtertuin. Met betrekking tot schaduwwerking (dag- en zonlicht) is een berekening (bezonningsstudie) gemaakt die aantoont dat er geen onevenredige schaduwwerking ontstaat. Dit betreft een bezonningstudie. De bezonningstudie is uitgevoerd voor de nieuwe bebouwing in relatie tot de bestaande bebouwing en hieruit blijkt enige schaduwwerking in het begin van lente. Het verlies van zonlicht vindt echter pas plaats na 17:00 en er kan geconcludeerd worden dat de schaduwwerking in de bestaande woningen door de nieuwe bebouwing zeer beperkt is. Gezien de berekening voldoet het onderdeel daglichttoetreding ruimschoots aan de normen. Het plan voldoet daarmee aan een goede ruimtelijke ordening. De berekening is toegevoegd aan de bijlage van deze zienswijzenota.
2. Uit de ruimtelijke onderbouwing van het plan blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is zonder dat de weg Doonheide wordt afgesloten. De weg Doonheide is immers enkele jaren geleden heringericht naar een 30 kilometer weg. Daarnaast is de Noord-Om gerealiseerd. Op 9 juli april 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat er voor de weg Doonheide een verkeersbesluit wordt voorbereid, wat relatie legt met de realisatie van de wijk Doonheide II, meer specifiek de hoofduitsluiting Vroede Vrouwenlaan. Het eventueel afsluiten van de weg Doonheide is niet volledig planologisch relevant binnen het bestemmingsplan "Doonheide II". Het scenario afsluiten van de weg Doonheide is ook als scenario doorberekend en ruimtelijke afgewogen. Ook dit scenario is uitvoerbaar en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Zie hiervoor de nader uitgevoerde onderzoeken alsmede de toevoeging aan het bestemmingsplan van dit scenario. Het eventuele scenario afsluiten van de weg Doonheide leidt niet tot meer verkeer in Doonheide I omdat Doonheide I niet meer verkeer genereert dan het nu doet. Wel zal een deel van dat verkeer zich verplaatsen over andere wegen binnen Doonheide I. Dat verkeer heeft echter in belangrijke mate een bestemming in Doonheide I zoals dat hoofdzakelijk in het gebied van Doonheide I zal blijven plaatsvinden. Met het realiseren van de Vroede Vrouwenlaan ontstaat de definitieve ontsluiting naar de Boekelseweg, zoals beoogd. Dat er op de kruising Meizoentje – Moederkruid - Vroede Vrouwenlaan meer verkeersbewegingen ontstaan, is overwegend een gevolg van de aanleg van de Vroede Vrouwenlaan waardoor Doonheide I haar beoogde, volwaardige ontsluiting krijgt naar de Boekelseweg. Het eventuele verkeer op de hoekpunten / kruisingen is gezien de 30 km zone alsmede het aantal verkeersbewegingen ter plaatse binnen de normen blijft redelijkerwijs acceptabel. Voor het overige verwijzen we naar de zienswijze 1, 2 onderdeel 3 en 4, zienswijze 3 onderdeel 2 en zienswijze 4 onderdeel 4 die allen gaan over het aspect verkeer.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- toelichting is aangevuld met beschrijving over de weg Doonheide;

- er is een verkeersonderzoek toegevoegd (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022);
- er is een akoestisch onderzoek als bijlage bij de plantoelichting toegevoegd (Akoestisch wegverkeerslawaaï Doonheide II Gemert d.d. 27 januari 2022).
- er is een bezonningsrapport toegevoegd.

2.7 Zienswijze 7

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 28 december 2021 per post ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indieners van de zienswijze zijn van mening dat het bestemmingsplan op onderdelen afwijkt van de door de initiatiefnemer gepresenteerde schetsen in 2020 en/ of omdat het niet aan zou sluiten op het 'Beeldkwaliteitsplan Doonheide I'. Zij verzoeken om:

1. de eenheid van de noordrand van Doonheide I en II te bewaren door ook aan de noordrand van Doonheide II enkel vrijstaande woningen met dezelfde kenmerken die als eis gesteld werden bij de woningen in de noordrand van Doonheide I;
2. het ommetje bij Moederkruid 36 en 38 niet aan te tasten;
3. af te zien van de aansluiting van de Tonnie van Asseldonkstraat op Moederkruid, maar om in plaats daarvan het eerder voorgestelde tracé te kiezen dat uitkomt op de Vroede Vrouwenlaan of voor een oplossing te kiezen zoals aangedragen in de zienswijze. Aanvullend wordt opgemerkt dat:
 - a. niet is gemotiveerd waarom deze ontsluiting op de nu voorgestelde wijze nodig zou zijn;
 - b. ook in het akoestisch onderzoek uitgegaan van de weergave van najaar 2020 voor de verkeersafwikkeling;
4. voor de woningen aan de Tonnie van Asseldonkstraat een goothoogte van maximaal 4,5 m te laten gelden (liever lager) met de eerste verdieping onder het schuine dak;
5. tegenover Moederkruid 36 en 38 aan de Tonnie van Asseldonkstraat geen rijtjeswoningen te bouwen, zeker niet met twee verdiepingen waarboven de kap.

Daarnaast is men van mening dat:

6. het besluit op de m.e.r.-beoordeling zou ontbreken;
7. gezien de toename van het woningaantal na het voorontwerpbestemmingsplan, er nog rek zou zitten in het aantal te ontwikkelen woningen;
8. de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de woningen in Doonheide II, ook in dát plandeel gerealiseerd dienen te worden. Dit zou echter in voldoende mate gebeuren in de geplande parkeerhofjes achter de betreffende woningen.
9. Tot slot vraagt men zich af of:
 - a. de bodem wel geschikt is om diepe boringen te verrichten voor het plaatsen van bodemenergiesystemen;
 - b. zoals het plan Doonheide II er na wijziging uit ziet, kan een aantal bewoners niet meer met hun auto bij hun huis komen. We vragen ons af of dit nog wel van deze tijd is, zeker ingeval een andere oplossing mogelijk is.

Beantwoording zienswijze

1. In de ruimtelijke onderbouwing is de planologische afweging gemaakt voor het realiseren van de woonwijk Doonheide II. Hierbij is een totale afweging gemaakt tussen alle ruimtelijke zaken voortkomende uit de van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Hieruit volgt dat voor elk te bouwen cluster aan woningen maar ook daarbinnen voor elke individuele woning er publiekrechtelijke normen gelden zoals de groennorm, de parkeernorm en de waterbergingsnorm. Deze normen tezamen zijn opgesteld om ervoor te zorgen dat een nieuw te bouwen wijk voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente

stelt aan nieuwe ontwikkelingen. Hierbij is de kwaliteit van de leefomgeving voor een ieder van belang. Zoals uit de ruimtelijke onderbouwing van het plan blijkt is er dan ook een keuze gemaakt in een evenwichtige toedeling van functies in het plangebied, die elk binnen de van toepassing zijnde bestemmingsplanregels per bestemming kunnen plaatsvinden. Hierbij heeft een goede belangenafweging plaatsgevonden alsmede een afweging in het kader van goede ruimtelijke ordening. De wijk als zodanig past in de omgeving en is als passend te zien in een centrum dorpse omgeving zoals de kern Gemert zich kenmerkt. De planontwikkeling voldoet aan alle eisen en sluit met onder andere de groenstructuren en stedelijke structuren aan bij de bestaande wijken in de omgeving. Daarbij is het zowel in Doonheide I, Doonheide Molenbroekse Loop alsmede de andere aangrenzende wijken dat er verscheidenheid zit in bebouwingsvormen, typologieën alsmede de stedenbouwkundige opzet als zodanig. We zijn van mening dat de uitbreiding Doonheide II past binnen dit geheel en in het kader van een goede ruimtelijke ordening alsmede uit het oogpunt van volkshuisvesting een toegevoegde waarde vertegenwoordigt. We achten het aantal woningen in het plangebied in de opzet zoals deze is verantwoord in de ruimtelijke ordening dan ook als passend. Als we specifiek kijken naar de noordrand dan merken we het volgende op. De eenheid aan de noordrand is niet afhankelijk van het type woning (zoals vrijstaand of tweekapper). Dit wordt vooral bepaald door de verschijningsvorm en uitstraling. Hiervoor zijn de goot- en bouwhoogte mede bepalend. De goot- en bouwhoogte sluiten aan bij de reeds bestaande woningen in de omgeving (met name in Doonheide I) en zorgen verder voor een goede overgang tussen de wijk en het buitengebied;

2. Het ommetje bij Moederkruid 36 en 38 wordt naar onze inschatting niet aangetast en blijft in stand;

3. Verkeerskundig is het toevoegen van de verkeersbewegingen van de Tonnie van Asseldonkstraat aan het Moederkruid geen bezwaar.

Het aantal geprognosticeerde verkeersbewegingen dat daarmee op Moederkruid ontstaat blijft ruim onder wat verkeerskundig in een dergelijke woonstraat toelaatbaar wordt geacht (1.000 mvt/e SWOV). Met name het gegeven dat het merendeel van de verkeersbewegingen van motorvoertuigen meer zal zijn gericht op de Vroede Vrouwenlaan dan op Moederkruid, omdat de meeste buitenplanse bestemmingen via de Boekelseweg worden ontsloten, is deze ontsluiting alleszins billijkbaar. (Zie hiervoor ook Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022). In contrast daarop echter, zou een tweede ontsluiting naar de Vroede Vrouwenlaan alleen kunnen worden gerealiseerd door deze aan te leggen door de parkachtige groene hoofdstructuur van het plan Doonheide II. Waarmee ook de voornaamste reden is aangegeven voor het behoud van dit ontwerp. Een beroep op een schaalniveau als dat van een wooneiland is niet mogelijk. Moederkruid vormt geen 'eilanden'.

a. Uit verkeerstechnisch oogpunt alsmede de goede ruimtelijke ordening zijn wij van oordeel dat de doortrekking van de weg naar het Moederkruid er moet komen. De noordelijke weg (Tonny van Asseldonkstraat) gaat dan in de bocht aansluiten op het Moederkruid. Uit de ruimtelijke en verkeerstechnische analyse blijkt dat het noodzakelijk is omdat onder andere:

- de woningen uit het noordelijke deel in geval van incidenten, calamiteiten en werkzaamheden bereikbaar moeten en daarom een tweede ontsluiting zeer gewenst is;

- vanuit de CROW voor een goede toegankelijkheid en bruikbaarheid van de weg er voor de hulpdiensten en vuildiensten een draaimogelijkheid noodzakelijk is indien er sprake is van een doodlopende weg die langer is dan 80 meter. Deze cirkel moet een diameter van 20 meter krijgen. Dit legt een beslag op de openbare ruimte en komt dan in de plaats van ruimte die geschikt is voor groen en water;

- gezien de afstanden en de rijtijden is sluipverkeer hier niet te verwachten, alleen bestemmingsverkeer gaat deze aansluiting gebruiken;

- de aansluiting is veilig ontworpen door deze midden in de bocht te laten aansluiten;
 - b. De doorlooptijd van een dergelijk bestemmingsplan is vrij lang. De planperiode van een bestemmingsplan is 10 jaar en daar voorafgaand is er een voorbereidingstijd van enkele jaren. Omdat een onderzoek naar wegverkeerslawaaï van belang kan zijn voor ligging van de woningen binnen het plangebied en van invloed kan zijn op de ligging of constructie van de wegen, wordt een dergelijk onderzoek in een vroeg stadium uitgevoerd. De gebruikte gegevens die als basis dienen zijn gebaseerd op de verkeersintensiteiten zoals die in 2030 worden verwacht. Voor de groei van het verkeer is rekening gehouden met een extra toename van 1%. Deze toename is meegenomen in de berekeningen. Het akoestisch onderzoek geeft een goed representatief beeld van de (verkeers-)belastingen afkomstig van de omliggende wegen. Omdat we ook met het scenario afsluiting van de weg Doonheide rekening willen houden, is dat scenario ook in ruimtelijke zin doorberekend en toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing met de noodzakelijke onderzoeken. Daaruit blijkt dat beide scenario's in het plan voldoen aan het aspect akoestiek, almede aan een goede ruimtelijke ordening als geheel. Omdat de toename en de eventuele wijzigingen ter plaatste van het verkeer op de omliggende wegen door de aanwezigheid van de nieuwe woningen niet nadrukkelijk genoeg was opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan, is daarop het plan aangevuld;
4. Niet bij alle woningen in het plan moeten dezelfde bouw- en goothoogte gelden. Een deel van de Tonnie van Asseldonkstraat krijgt een goothoogte van 4,5 meter. Het deel tegenover Moederkruis krijgt een goothoogte van 6 meter, hetgeen wij passend vinden. Gelijksoortige bouw wil niet zeggen dat er over de hele wijk identieke uitziende bebouwing, hetzelfde typologie of bebouwing van dezelfde hoogte gerealiseerd moet worden. Wanneer dit het geval is zouden er geen hoogteverschillen en -accenten aanwezig kunnen zijn in het plan. Er wordt echter gepoogd om de woningen qua uitstraling te laten aansluiten bij de omliggende bebouwing. Er kunnen op sommige locaties 'accenten' aanwezig zijn. Deze accenten kunnen in hoogte en/of uitstraling afwijken van de meest voorkomende uitstraling in de omgeving. Dit zorgt voor een meer afwisselend straatbeeld en kan dienen als herkenningspunt in de wijk. Het is vanuit stedenbouw een passende invulling voor een dorpse wijk in Gemert. Dit in ogenschouw genomen zijn wij van oordeel dat de voorgestelde bouw niet te dominant aanwezig is in het gebied. Het is juist een gewenste ontwikkeling, die voldoet aan een goede ruimtelijke ordening;
 5. Zie voorgaande beantwoording van zienswijze 7 onderdeel 4;
 6. Conform de reguliere procedure zal bij de vaststelling van het bestemmingsplan de gemeenteraad een besluit nemen over de noodzakelijkheid tot het al dan niet voeren van een uitgebreide m.e.r. Er wordt daarmee voldaan de wet- en regelgeving voor het aspect m.e.r.;
 7. Het aantal woningen zoals vastgelegd in het bestemmingsplan betreft het maximale aantal wat in dit door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan "Doonheide II" is opgenomen. Dat het plangebied geschikt zou kunnen zijn om een hogere dichtheid te realiseren door bijvoorbeeld nog meer sociale woningbouw toe te passen op plaatsen waar nu andere typologieën zijn voorzien zoals vrije kavels of tweekappers, maakt dit niet anders. Het maximaal aantal te realiseren woningen is begrenst in dit bestemmingsplan per woonveld en kan niet binnen dit vastgestelde bestemmingsplan wijzigen in een hoger aantal te realiseren woningen. Nu het bestemmingsplan het aantal woningen maximaliseert is het bestemmingsplan daarin duidelijk. Het voldoet aan het rechtszekerheidsbeginsel. We verwijzen naar de ruimtelijke onderbouwing waarin het aantal woningen en de stedenbouwkundige opzet is gemotiveerd. Voor het overige verwijzen we naar de weerlegging onder zienswijze 4.1.
 8. Het aspect parkeren voldoet aan het gemeentelijke beleid wat is vastgelegd in de nota parkeerbeleid Gemert-Bakel 2017. Dit gemeentelijke parkeerbeleid is gebaseerd op de

CROW richtlijnen. Daarin is opgenomen op welke manier het parkeren moet worden opgelost en wat de parkeernorm is. Het beleid- en regelgeving kent deze norm omdat anders, ongewenst gedrag ontstaat zoals het parkeren in groenstroken of een toename van de parkeerdruk in omliggende woonstraten. Dat is ongewenst. In de ruimtelijke onderbouwing van het plan is gemotiveerd dat hier aan wordt voldaan. We verwijzen dan ook naar de ruimtelijke onderbouwing in paragraaf 2.4.5 en 4.2. Ter verduidelijking merken we het volgende op. De gerealiseerde parkeerruimte aan het Meizoentje is noodzakelijk omdat de centrale voorziening niet voldoende ruimte biedt aan de gehele parkeerbehoefte van de woningen. De af te leggen loop afstanden voldoen aan de gemeentelijke parkeerbeleidsnota. Met de parkeerplaatsen aan het Meizoentje wordt voorzien in wat mag worden aangemerkt als de parkeerbehoefte van bezoekers. Niet direct aan, maar nog wel op aantrekkelijke loopafstand van de woningen zodat een toename van de parkeerdruk in omliggende woonstraten of ongewenst parkeergedrag worden voorkomen. Daarbij komt dat de parkeerplaatsen tevens ruimte bieden voor de parkeerbehoefte van de bewoners en hun bezoekers van het Meizoentje. Het plan voldoet qua parkeren aan het gemeentelijke beleid en daarmee is het in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening;

9.

- a. Dit zijn aspecten die niet geheel planologisch relevant zijn. Er is namelijk andere specifieke wet- en regelgeving (lees andere dan de Wet ruimtelijke ordening die daarin voorziet). Primair voorziet de Wet Voortgang Energietransitie hierin. Daarmee is de regeling uit het Bouwbesluit 2012 komen te wijzigen voor het onderdeel aansluiting op het gasnetwerk. Dit betreft echter geen planologisch aspect. Het Bouwbesluit 2012 schrijft dan ook niet meer voor dat een te bouwen bouwwerk, naast een aansluiting op het distributienet voor elektriciteit en warmte, is aangesloten op het distributienet voor gas. In algemene zin wordt in het bestemmingsplan aangegeven dat er gasloos gebouwd moet worden en dat de bebouwing daar aan zal moeten voldoen. Het heeft dan ook een verwijzende functie c.q. voorlichtingsfunctie.
De uitvoering c.q. realisatie heeft daarmee een andere grondslag dan de Wet ruimtelijke ordening. Dit heeft het gevolg dat in het bestemmingsplan niet wordt aangegeven op welke specifieke wijze zal moeten worden voldaan aan gasloos bouwen. De overweging op welke wijze zal worden voldaan aan duurzaam bouwen is aan de ontwikkelaar en bouwer van de woningen. In de regel kan onder andere met goede isolatie, warmteterugwinning, balansventilatie, zonnepanelen en/of een luchtwarmtepomp of een bodemwarmte pomp of een collectief systeem met een openbodemenergiesysteem of op een andere wijze hieraan worden voldaan. Voor diepe boringen voor bodemenergie zijn of worden rijks- en/of provinciale regels van toepassing, zoals op het gebied van interferentie tussen meerdere bodemenergiesystemen. In het ontwerp van de provinciale omgevingsverordening is ter bescherming van het diepere grondwater een dieptebeperking in Gemert voorzien en zullen diepere boringen voor bodemenergiesystemen niet wenselijk zijn en niet meer worden toegestaan.
- b. In de ruimtelijke onderbouwing is weergegeven hoe de stedenbouwkundige opzet van de woonwijk als geheel er uit komt te zien. Bereikbaarheid en met name het gebruik van de auto (verkeer en parkeren) maakt daar integraal onderdeel van uit. De opzet met betrekking tot verkeer en parkeren voldoet aan het gemeentelijke beleid. De bereikbaarheid met een auto, is enkel noodzakelijk in geval van nood- en hulpdiensten en/of gehandicapten. In het geval van de eerste twee doelgroepen wordt de bereikbaarheid geborgd door voorzieningen die met deze groepen worden afgestemd. In het geval van de laatste doelgroep wordt individueel maatwerk geleverd. In tegenstelling tot het gestelde, is het niet meer van deze tijd om auto's primair voor de deur te kunnen plaatsen. Met name omwille van voorzieningen als groen en water, beeldbepalende aspecten van het beleven van woon- en leefomgeving, wordt steeds vaker gekozen om

motorvoertuigen, indien mogelijk op afstand te houden van wonen, spelen en verblijven. We zijn van oordeel dat het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- toelichting is aangevuld met beschrijving over de weg Doonheide;
- er is een verkeersonderzoek toegevoegd (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022);
- er is een akoestisch onderzoek als bijlage bij de plantoelichting toegevoegd (Akoestisch wegverkeerslawaaï Doonheide II Gemert d.d. 27 januari 2022);
- er is een bezonningsrapport toegevoegd;
- in de verbeelding is de bestemming "Verkeer" bij Moederkruid met 1 meter verbreed.

2.8 Zienswijze 8

Ontvankelijkheid

De zienswijze is op 29 december 2021 per post ontvangen. De zienswijze is daarmee tijdig en op de juiste wijze ingediend.

Samenvatting zienswijze

De indiener van de zienswijze is van mening dat:

1. de gemeente eerder gezegd heeft dat het straatbeeld ongewijzigd dient te blijven. Omdat in het bestemmingsplan meer en kleinere woningen (kavels < 1.000m²) gerealiseerd kunnen worden, wijzigt echter het straatbeeld;
2. door toevoeging van 288 woningen de overlast (meer drukte en verkeerbewegingen) voor hem en de omgeving aanzienlijk toe zal toenemen;
3. de gemeente eerder toegezegd zou hebben dat de Doonheide verkeersluw zou worden en verzoekt om het verkeer vanuit de nieuwe woonwijk niet te ontsluiten via de Doonheide;
4. veel overlast zal ondervinden door inschijnend licht van autokoplampen en verzoekt daarom de uitweg te verplaatsen.

Men verzoekt het bestemmingsplan niet vast te stellen/ gewijzigd vast te stellen.

Beantwoording zienswijze

1. In de ruimtelijke onderbouwing is gemotiveerd waarom is gekomen tot deze invulling. Deze invulling van de wijk en het straatbeeld is passend voor een dorp als Gemert en past als geheel in de omgeving Doonheide. Dat er door de jaren heen andere keuzes gemaakt worden is inherent aan de inzichten en ontwikkelingen die in de ruimtelijke ordening zich voor kunnen doen. Met de realisatie van de woonwijk Doonheide fase II is er sprake van een maatschappelijk uitvoerbaar bestemmingsplan, dat voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Voor het overige verwijzen naar de ruimtelijke onderbouwing waarin de stedenbouwkundige opzet is gemotiveerd. Het is vaste jurisprudentie dat niemand recht heeft op vrij uitzicht en ook niemand recht heeft dat er geen wijzigingen plaatsvinden in het bestaande straatbeeld. We verwijzen voor het overige naar zienswijze 4 onderdeel 1 en zienswijze 7 onderdeel 6.
2. Het is onze doelstelling om middels planvorming, te komen tot wat mag worden beschouwd als een goede ruimtelijke ordening. Daar hoort ook een acceptabel verkeersbeeld bij. Vooralsnog kan alleen worden gesteld dat het voorliggende plan voldoet aan wat verkeerskundig, normatief, als redelijk en billijk wordt geacht te zijn. In de zienswijzeweerlegging onder zienswijze 1, 2 onderdeel 4 en zienswijze 3 onderdeel 2 is ingegaan op het aspect verkeer. In het kader van de fysieke leefomgeving en leefkwaliteit

wordt er getoetst aan een goede ruimtelijke ordening. Dat is primair onderbouwd voor dit plan in de toelichting van het bestemmingsplan alsmede in de bijbehorende onderzoeken. Het beoogde plan is opgezet volgens de normen die er door de gemeente gesteld worden. Er is voldoende groen aanwezig en er wordt bebouwing gerealiseerd die moet voldoen aan de eisen die gesteld worden in een beeldkwaliteitsplan. Deze eisen zorgen er mede voor dat er een hoogwaardig plan gerealiseerd wordt met daarin een goede leefkwaliteit als resultaat. Van een 'mindere leefomgeving' of 'overlast' is daarom geen sprake. De verwachting dat er mogelijk overlast gaat ontstaan volgen wij daarom niet. Daarnaast is het aspect overlast zoals door indiener wordt geschetst geen geheel planologische afweging. In de ruimtelijke onderbouwing komt naar voren dat de inpassing voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Een goede leef- en woonkwaliteit staat in het gemeentelijke beleid centraal. Dat er eventueel overlast of last kan ontstaan, die altijd kan ontstaan in een reguliere woonwijk betreft een aspect van openbare orde en veiligheid en uitvoering. Hierop is andere wet- en regelgeving van toepassing, en is dan ook niet planologisch relevant.

3. Verkeersluw is een ruim begrip. Luw in de zin van 'weinig verkeer' of luw als in 'bestemmingsverkeer'. Dat laatste is nagenoeg onmogelijk maar legt ook geen beperking op aan het bouwen van woningen. Daarbij is daarvoor in de ruimtelijke opzet ook geen planologische aanleiding toe. Doonheide kan in zijn huidige vorm en smalle profiel, nooit meer een wijk ontsluitende functie vervullen. In zoverre is al sprake van enige verkeersluwte. Uit de ruimtelijke onderbouwing van het plan blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is zonder dat de weg Doonheide wordt afgesloten. De weg Doonheide is immers enkele jaren geleden heringericht naar een 30 kilometer weg. Daarnaast is de Noord-Om gerealiseerd. Op 9 april 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat er voor de weg Doonheide een verkeersbesluit wordt voorbereid, wat relatie legt met de realisatie van de wijk Doonheide II, meer specifiek de hoofduitsluiting Vroede Vrouwenlaan. Het eventueel afsluiten van de weg Doonheide is niet volledig planologisch relevant binnen het bestemmingsplan "Doonheide II". Opgemerkt wordt dat de bedoelde weg Doonheide buiten het plangebied van dit bestemmingsplan ligt, maar wel grenst aan het plangebied. Voor het bestemmingsplan is het noodzakelijk om te bezien of een weg is voorzien van de juiste bestemming. Binnen het vigerende bestemmingsplan "Woongebied Gemert 2011" heeft de weg Doonheide de bestemming "Verkeersverblijfsgebied".

Zie de planregeling voor de mogelijkheden om de weg al dan niet af te sluiten.

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1652.BPwoongebied2011-VG01/r_NL.IMRO.1652.BPwoongebied2011-VG01_2.17.html

Met het bestemmingsplan "Doonheide II" wijzigt de bestemming van de weg Doonheide niet. Zoals blijkt uit de bestemming "Woongebied 2011" is de weg als doorgaande weg bestemd, daarbij is het tevens mogelijk om de weg af te sluiten. Het is immers mogelijk om bouwwerken geen gebouwen zijnde te plaatsen binnen dat vigerende bestemmingsplan. Te denken is aan verkeersborden, dan wel fysieke maatregelen te treffen in het kader van de bestemming. Hiervoor geldt een ander juridisch kader. We verwijzen hiervoor onder andere naar het juridische kader van de Wegenverkeerswet en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Het eventueel afsluiten van de weg Doonheide kan middels een verkeersbesluit op basis van de Wegenverkeerswet en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Het verkeersbesluit kent daarbij een eigen procedure en rechtsbescherming. De eventuele afsluiting is dan ook niet geheel planologisch relevant. Het instellen van een tijdelijk verkeersbesluit heeft daarbij niet onze voorkeur. Een 'tijdelijk besluit' geeft daarbij niet de gewenste rechtszekerheid. Te meer er bij een eventuele afsluiting altijd voorstanders en tegenstanders zullen zijn. Met het collegebesluit, d.d. 9 april 2019 is voldoende rechtszekerheid geboden dat er een formeel verkeersbesluit gaat volgen met betrekking tot de Doonheide. Het college zal hiervoor een zorgvuldige procedure in gang zetten. Om een verkeersbesluit in deze fase te nemen, doet onrecht aan de

zorgvuldigheid waarmee besluitvorming rond een appellabel verkeersbesluit dient te worden begeleid. Te meer daar de gemeente eerder al middels een 'feitelijk handelen', door in het nieuwe ontwerp van de weg Doonheide, onder andere de vormgeving en de breedte van de weg zodanig heeft vormgegeven dat deze weg geen wijk ontsluitende verkeersfunctie meer vervuld. Gezien het beperkte aantal voertuigen op de weg Doonheide (761 per dag, waarvan 134 fietsers), gemeten tijdens recente verkeerstellingen van 22 tot 29 maart 2021 heeft deze keuze ertoe geleid dat het gebruik van de weg Doonheide ver beneden de verkeerskundige acceptabele norm voor een woonstraat/erftoegangsweg van de laagste categorie valt (1.000 motorvoertuigen per dag). In zoverre is het college haar toezegging al gedeeltelijk nagekomen door hier een situatie te creëren die als verkeersluw mag worden betiteld. Iets wat in lijn ligt met de verbeelding van de ontsluitende verkeersfuncties als weergegeven in het Ontwerp van het Structuurplan dat de basis vormde voor het voorliggende ontwerpbestemmingsplan Doonheide II. Als we specifiek kijken naar uw omgeving dat valt het volgende op te merken. Het realiseren van 45 woningen aan de Leubber genereert ca. 360 verkeersbewegingen met auto's per dag. Aangevuld met wat recent tijdens het verkeersonderzoek aan verkeersbewegingen is geregistreerd tijdens een verkeerstelling van 22 tot 29 maart 2021 (761 incl. 134 fietsers), zouden er op Doonheide ca. 750 mvt/e gaan rijden (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel). Een aantal dat, zelfs in dorpen als 'luw' mag worden bestempeld. Hoewel Covid-19 zeker een bepaalde rol speelt in het autogebruik nu, mag worden aangenomen dat het aantal voertuigbewegingen op dit moment (max 761 per etmaal, waarvan 134 fietsers) aanmerkelijk lager is dan verkeerskundig maximaal toelaatbaar wordt geacht (1.000 mvt/e SWOV). Bij het scenario het spreiden van het verkeer over een additionele ontsluiting naar de Boekelseweg, mag daarom geconcludeerd worden dat dit aantal binnen geprognosticeerde aantallen blijft. Zie ook Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022. Daarmee blijft het aantal verkeersbewegingen over Doonheide, ook bij een uitbreiding met 3 uitwegen voor de 45 woningen, een 'luwe' straat. De luwte ontstaat overwegend door de aanleg van de Vroede Vrouwenlaan waar zich, zoals het model laat zien, een meerderheid van de voertuigen naartoe verplaatst. Mocht desondanks op termijn de noodzaak ontstaan voor het reduceren van het aantal verkeersbewegingen op de Doonheide, dan volgt een zorgvuldig proces om te komen tot een hiervoor geschikte en gedragen verkeersmaatregel;

4. Het ontsluiten van een weg richting een woning is in Nederland niet ongebruikelijk. Het is dan ook niet onevenredig te achten. Gezien de afstand van de weg, de woning, gevel en ramen en tuin is de invloed niet onevenredig te achten. Ook is het mogelijk om voorzieningen in de avond te treffen zoals gordijnen. Van lichthinder is in het concrete geval geen onevenredige hinder te verwachten gezien de ligging en plaatselijke omstandigheden.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt op onderdelen gedeeld en leidt daarom tot de volgende aanpassing.

- toelichting is aangevuld met beschrijving over de weg Doonheide;
- er is een verkeersonderzoek toegevoegd (Verkeersonderzoek Doonheide II Gemert, Goudappel d.d. 26 januari 2022);
- er is een akoestisch onderzoek als bijlage bij de plantoelichting toegevoegd (Akoestisch wegverkeerslawaai Doonheide II Gemert d.d. 27 januari 2022).

Nota Ambtshalve aanpassingen

1. INLEIDING

Het ontwerp van het bestemmingsplan “bestemmingsplan “Doonheide II Gemert” en het bijbehorende ontwerp van het exploitatieplan hebben met ingang van 17 november 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Deze nota beschrijft de ambtshalve aanpassingen hiervan.

2. BESTEMMINGSPLAN

a. Plantoelichting:

1. N.a.v. een verzoek door waterschap Aa en Maas is de plantoelichting aangevuld met de noodzakelijkheid tot het aanvragen van een watervergunning;
2. In januari 2022 is de nieuwste versie van het rekenprogramma Aerius, waarmee de depositie van stikstof kan worden berekend, beschikbaar gesteld. O.b.v. artikel 2.1. lid 2 van de Regeling natuurbescherming dient de nieuwste rekenmethode direct worden toegepast. De conclusies hiervan zijn verwerkt in de plantoelichting.

b. Bijlagen bij de plantoelichting:

- De stikstofberekening o.b.v. nieuwste versie van Aerius is toegevoegd. Zie **bijlage 1**.

c. Planregels:

Om de regulering rondom de volkstuinten en de bebouwing beter te verankeren zijn de planregels als volgt aangepast:

1. Het begrip “volkstuintje” te vervangen door: een particuliere tuin, bestaande uit een apart perceel, gelegen op een volkstuintjescomplex’, zoals vastgelegd op de verkavelingstekening opgenomen in bijlage x¹;
2. Toevoeging van het begrip “volkstuintjescomplex” met de volgende omschrijving: een gezamenlijke eenheid van maximaal 65 volkstuintjes, geëxploiteerd door een stichting/vereniging en zoals vastgelegd op de verkavelingstekening opgenomen in bijlage x¹;
3. Aanvulling artikel 3.2.2 onder a.: met uitzondering van de aanduiding ‘volkstuintje’ waar per volkstuintje maximaal één kweekkas is toegestaan met een maximale oppervlakte van 8 m² en een maximale bouwhoogte van 2 m en met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van groen - open corridor’ de bouwhoogte maximaal 1,2 m mag bedragen;
4. In artikel 3. 2.3 is:
 - o de bepaling onder b. (‘ter plaatse van de aanduiding ‘volkstuintje’ is per volkstuintje maximaal één bouwwerk, geen gebouwen zijnde toegestaan met een bebouwd oppervlakte van maximaal 8 m²’) komen te vervallen;
 - o de volgende bepaling toegevoegd: de bouwhoogte van een overige kweekkasjes mag maximaal 1 m bedragen;
 - o de bepaling onder d. vervangen door: overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen een maximale bouwhoogte van 2,5 m hebben met een totaal oppervlak van 1 m² per volkstuintje, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van groen - open corridor’ de bouwhoogte maximaal 1,2 m mag bedragen.

d. Bijlagen bij de planregels:

In navolging van de wijziging in de planregels is het verkavelingsplan van de volkstuinten toegevoegd zoals opgenomen in **bijlage 2** van deze nota.

1. Nummering van de bijlage p.m..

Verbeelding:

- Om t.b.v. een goede verkeersafwikkeling een eventuele verbreding van Moederkruid met 1 meter mogelijk te maken is ter plaatse de bestemming 'Groen-Doonheide II' gedeeltelijk gewijzigd naar 'Verkeer – verblijfsgebied';
- N.a.v. een zienswijze is de verkeerskundige ontsluiting via de Cathelijn Badenstraat be- zien. Geconcludeerd is dat deze weg geen toegevoegde waarde heeft en kan komen te vervallen. Voor het betreffende deel is de bestemming gewijzigd van "Verkeer – verblijfs- gebied" naar "Wonen".

3. EXPLOITATIEPLAN

Het ontwerpexploitatieplan is, tezamen met het gekoppelde ontwerpbestemmingsplan, voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Het exploitatieplan wordt ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen ten opzichte van het ontwerp betreffen in hoofdzaak de volgende onderdelen:

- a. Het aan het exploitatieplan gekoppelde bestemmingsplan 'Doonheide II Gemert' wordt gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen in het bestemmingplan hebben betrekking op:
 1. De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' in de bestemmingen 'Wonen' en 'Groen-Doonheide II' in het zuidoostelijke gedeelte van het plangebied wordt gewijzigd. De aanvankelijk geplande weg met een aansluiting op zowel de bestaande weg Doonheide als Meizoentje wordt zodanig gewijzigd dat deze weg niet langer een aansluiting heeft met het Meizoentje. De gronden worden deels toegevoegd aan de bestemming 'Wonen' en deels toegevoegd aan de bestemming 'Groen-Doonheide II'.
 2. Het bestemmingsvlak 'Verkeer-Verblijfsgebied' aan de noordoostzijde van het plangebied, parallel aan de bestaande weg Moederkruid, wordt vergroot.De wijzigingen in het bestemmingsplan leiden ertoe dat de ruimtegebruiksindeling zoals opgenomen in het exploitatieplan, dient te worden gewijzigd. De wijzigingen in de ruimtegebruiksindeling hebben op hun beurt tot gevolg dat de exploitatieopzet van het exploitatieplan op onderdelen dient te worden gewijzigd;
- b. Het stedenbouwkundig plan, waarin de ruimtelijke opzet voor het bestemmingsplan is beschreven, wordt eveneens gewijzigd. Ook deze wijzigingen hebben doorwerking naar de ruimtegebruiksindeling zoals opgenomen in het exploitatieplan. Ook hiervoor geldt dat de wijzigingen in de ruimtegebruiks-indeling tot gevolg hebben dat de exploitatieopzet van het exploitatieplan op onderdelen dient te worden gewijzigd;
- c. Op de ruimtegebruikskaart is voorzien in de aanduiding van de zones voor tijdelijke bouwwegen. De wijziging onder a.1 heeft tot gevolg dat de zone tijdelijke bouwweg in het zuidoostelijke gedeelte van het exploitatieplangebied komt te vervallen;
- d. De regels voor het ruimtegebruik (hoofdstuk 6 van het exploitatieplan) zijn gewijzigd met het oog op de toepassing van aan te leggen c,q, te bouwen nutsvoorzieningen binnen de verschillende in de openbare ruimte en het uitgeefbaar gebied in de ruimtegebruiksregeling onderscheiden functies. Voorts is de regeling voor binnenplanse afwijking die betrekking heeft op de situering van voorzieningen, openbare ruimte en uitgeefbaar gebied, aangepast;
- e. De hiervoor onder a tot en met d genoemde onderwerpen leiden ertoe dat de bij het exploitatieplan behorende kaarten (bijlage 1 tot en met bijlage 10), de op de exploitatieopzet betrekking hebbende bijlagen (bijlage 11, bijlage 13.1, bijlage 14, bijlage 15, bijlage 18 tot en met bijlage 21 en bijlage 23), alsmede de kwaliteitsomschrijving voor het bouwen woonrijp maken van de openbare ruimte (bijlage 12) worden gewijzigd. Voorts hebben de wijzigingen tot gevolg dat tekstgedeelten uit de toelichtende hoofdstukken zijn aangepast. Daarnaast is in de ruimtegebruikskaart (bijlage 4) de kleurstelling voor de functie uitgeefbare achterpaden, parkeren en groen in overeenstemming gebracht met de legenda. Voorts is op de verwervings-kaart (bijlage 10) vastgelegd hoe de wijziging onder a.1 doorwerkt in het verwervingsbeleid van de gemeente.

Bijlage 1: stikstofberekening o.b.v. nieuwste versie van Aerius

Bijlage 2: verkavelingsplan volkstuinten

