

Bestemmingsplan

Kom Reusel, herziening Mierdseweg (Cotax)

Nota van zienswijzen

Vastgesteld 17 oktober 2017



Behoort bij het besluit van de gemeenteraad
van Reusel-De Mierden d.d. 17 oktober 2017
nummer 067-2017
mij bekend,
de griffier,

J.C.M. van Berkel.

Inhoud

1.	Bestemmingsplan “Kom Reusel, herziening Mierdseweg (Cotax)”	3
2.	Gevolgde procedure	3
2.1	Bekendmaking	3
3.	Zienswijzen	4
3.1	Ontvangen zienswijzen	4
3.2	Conclusies zienswijzen	4
3.3	Beoordeling zienswijzen	4
4.	Ambtshalve wijzigingen.....	13
5.	Aanpassingen	13
5.1	Toelichting	13
5.2	Planregels.....	13
5.3	Verbeelding	13
Bijlage 1:	Memo Agel Adviseurs, geluidsbelasting wegverkeer als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling plangebied Mierdseweg 53 te Reusel, d.d. 30 augustus 2017.	
Bijlage 2:	Memo K&M Adviseurs, Advies akoestisch onderzoek Van Poppel Autoschade te Reusel, d.d. 10 augustus 2017.	

1. Bestemmingsplan “Kom Reusel, herziening Mierdseweg (Cotax)”

Het ontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op de herontwikkeling van het gebied Mierdseweg 53 in Reusel. Het plan voorziet in de sanering van een transportbedrijf middenin een woonwijk. Het transportbedrijf Cotax is inmiddels verhuisd naar een nieuw pand op het Kempisch Bedrijven Park. Op de vrijkomende locatie wordt de realisatie van 14 woningen in de vorm van twee-onder-één-kapwoningen en 1 vrijstaande woning beoogd.

Het ontwerpbestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en verbeelding, met bijbehorende bijlagen.

2. Gevolgde procedure

2.1 Bekendmaking

Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening hebben burgemeester en wethouders op 2 juni 2017 een bekendmaking gepubliceerd in D'n Uitkijk, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website (www.reuseldemierden.nl). Het ontwerpbestemmingsplan lag van 6 juni 2017 tot en met 18 juli 2017 ter inzage met de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen kenbaar te maken. Tijdens deze periode was het ontwerpbestemmingsplan ook raadpleegbaar:

- op de landelijke website: www.ruimtelijkeplannen.nl;
- op de gemeentelijke website www.reuseldemierden.nl.

3. Zienswijzen

3.1 Ontvangen zienswijzen

Tijdens de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag hebben de volgende personen en instanties zienswijzen kenbaar gemaakt:

1. ARAG Rechtsbijstand, postbus 230 AE Leusden, namens _____
2. Krijger Advies B.V, postbus 319, 5110 AH Baarle Nassau, namens _____.

3.2 Conclusies zienswijzen

3.2.1 De volgende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan Zienswijzen 1.

3.2.2 De volgende zienswijzen leiden wel tot aanpassing van het bestemmingsplan Zienswijzen 2.

3.3 Beoordeling zienswijzen

Wij hebben de ingediende zienswijzen samengevat weergegeven. Dat betekent niet, dat wij die onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling hebben betrokken. Wij hebben de zienswijzen in hun geheel beoordeeld.

3.3.1 Zienswijze ARAG Rechtsbijstand, postbus 230 AE Leusden, namens _____

Datum zienswijze: 30 juni 2017, 2017029210-01

Ontvangen: 3 juli 2017, registratienummer 17.01680

A. Samenvatting

1. Indiener vreest aantasting van het woon- en leefklimaat door de komst van de woningen, met de bijbehorende verkeersbewegingen. Het effect hiervan op de woning is niet of onvoldoende onderzocht. Onbekend is met welke verkeersintensiteit exact is gerekend. Toename van verkeersbewegingen heeft effect op geluidsbelasting op de woning. Hierdoor confrontatie met geluidsoverlast en trillingen van het verkeer.
2. Niet is onderzocht in hoeverre de overlast kan worden weggenomen door geluidswerende voorzieningen.
3. Indiener verzoekt het plan niet vast te stellen, en althans te opteren voor een planologische invulling zonder wegverbinding naast het perceel van cliënt.
4. Indiener vreest voor waardevermindering van de woning en zullen bij doorgang van het plan een verzoek tot vergoeding planschade indienen.

B. Beoordeling

1. Met dit bestemmingsplan wordt een planologisch knelpunt opgelost. Op deze locatie was het transportbedrijf Cotax gevestigd. Als onderdeel van de herontwikkeling is het bedrijf reeds verhuisd naar het Kempisch Bedrijven Park. Het transportbedrijf was door de jaren heen op de locatie Mierdseweg 53 uit haar voegen gegroeid, waardoor verplaatsing noodzakelijk was. De bedrijfsvoering van het bedrijf bracht veel transportbewegingen met zich mee, dat niet goed samenging met de locatie middenin het woongebied. Dit bracht ook de nodige overlast met zich mee. Om de bedrijfsverplaatsing te kunnen financieren en ook leegstand in het woongebied te voorkomen, is een andere ruimtelijke invulling van de locatie wenselijk. De invulling van

de locatie met woningen lag, gelet op de omgeving, het meest voor de hand. Het verdwijnen van een transportbedrijf middenin een woonwijk en de realisatie van woningen hiervoor in de plaats, zien wij als een verbetering van de algemene woon- en leefklimaat in de directe omgeving.

U vreest aantasting van het woon- en leefklimaat mede door verkeersbewegingen ten behoeve van de nieuwe woningen. In paragraaf 2.2.2. van de toelichting en in het akoestisch onderzoek (bijlage 5) wordt nader ingegaan op het aantal verkeersbewegingen. Hierin staat aangegeven dat gerekend is met 6 motorvoertuigbewegingen per etmaal per woning. In totaal levert dit voor de 15 woningen 90 verkeersbewegingen per dag op. Verkeersbewegingen van 7 woningen zijn in uw geval relevant. Dit zorgt voor 42 autoverkeersbewegingen per dag die aan de zijde van de Smeel het plangebied verlaten.

Ter referentie kan voor de huidige situatie van een transportbedrijf met kantoor, uitgegaan worden van 41 verkeersbewegingen per dag (3,9 bewegingen per 100 m² bvo), waarbij een substantieel deel bestond uit vrachtverkeer. Ten aanzien van uw reactie kan gesteld worden dat licht verkeer, zoals dat nu ook reeds over de Smeel rijdt, geen dergelijke trillingen veroorzaakt. Hoewel de ontsluiting van de zuidelijke woningen kort langs uw perceel loopt, zal uw bebouwing hier geen schade van ondervinden. Het autoverkeer kan hier daarnaast slechts stapvoets rijden. Een andere oriëntatie van de ontsluiting aan de zijde van de Smeel is uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.

Lettende op het voorgaande, de berekeningen die zijn uitgevoerd om de verkeersintensiteit in beeld te brengen en de algemene verbetering van overlast gevend vrachtverkeer naar licht verkeer, delen wij uw mening niet dat de nieuwe situatie een onevenredige geluidbelasting of trillingen van verkeer gaat veroorzaken.

2. Aangezien een bedrijf met veel vrachtverkeer ter plaatse wordt gesaneerd en hier woningen met lichte motorvoertuigverkeer voor terugkomt, is hier geen directe aanleiding gezien om te bekijken of geluidwerende voorzieningen nodig zijn. Aangezien de locatie zich ook binnen een 30 km/h-zone bevindt, is hier wettelijk ook geen noodzaak toe. Zoals ook onder punt 1 is aangegeven, is de toename van het autoverkeer minimaal. Toch heeft ontwikkelaar mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen besloten om de akoestische gevolgen door de toename van het verkeer op de omliggende woningen te onderzoeken in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De resultaten zijn als bijlage 1 bij de nota zienswijze toegevoegd en worden straks opgenomen in het vastgestelde bestemmingsplan.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling geen relevant invloed heeft op het akoestisch klimaat ter plaatse van de woningen. Waar een toename is van 2 tot 3 dB is, bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting van het wegverkeer maximaal 39 dB. Dit ligt ruim onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (48 dB bij een gezoneerde weg) voor wegverkeer waar de Wet geluidhinder vanuit gaat. Hierdoor zijn geen aanvullende akoestische maatregelen noodzakelijk.

3. De Mierdseweg wordt gezien als een belangrijke ontsluitingsroute binnen het 30 km/h-gebied. Indien en voor zover mogelijk, geniet het de voorkeur om op deze weg terughoudend om te gaan met het toevoegen van nieuwe kruisingen. De bestaande situatie verbetert aanzienlijk, een brede in- en uitrit voor het transportbedrijf aan de Mierdseweg verdwijnt en daarmee ook het vrachtverkeer. Desondanks is met het oog op een goede doorstroming van de Mierdseweg, gekozen om de ontsluiting van de nieuwe woonstraat via De Smeel te laten verlopen. De Smeel sluit vervolgens weer aan op de Mierdseweg, zodat op deze wijze de bewoners de wijk kunnen verlaten. Het bestemmingsplan maakt overigens aan de zuidzijde een verbinding naar de Mierdseweg echter niet onmogelijk, mocht in de toekomst blijken dat voor een betere

ontsluiting een aansluiting op de Mierdseweg alsnog gewenst is. Hierbij wordt dan gelet om de kans op sluipverkeer zoveel mogelijk te voorkomen.

4. Zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, staat het indiener vrij om een verzoek tot planschade in te dienen, mocht zij van mening zijn door de ontwikkeling planschade op te lopen. Dit kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Op de website van de gemeente Reusel-De Mierden kunt u nadere informatie vinden over het aanvragen hiervan en welke voorwaarden hieraan worden verbonden.

C. Conclusie

Deze zienswijze geeft geen directe aanleiding om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Wel is in het kader van goede ruimtelijke ordening een aanvullend onderzoek uitgevoerd om de berekende akoestische toename van het extra autoverkeer te bepalen. Volledigheidshalve wordt dit onderzoek, behalve als bijlage bij de zienswijze nota, toegevoegd aan als bijlage 6 aan de toelichting van het bestemmingsplan. Paragraaf 4.4 Akoestiek wordt op basis hiervan aangepast.

D. Gevolgen voor bestemmingsplan

Deze zienswijze heeft wel gevolgen voor het bestemmingsplan.

3.3.2 Krijger Advies B.V., postbus 319, 5110 AH Baarle Nassau, namens _____

Datum zienswijze: 14 juli 2017:

Ontvangen: 17 juli 2017, registratienummer 17.01794

A. Samenvatting

1. Geen voorontwerp

Indiener is verbaasd dat geen voorontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd en dat niet is verplicht om voorafgaand met omwonenden en nabijgelegen bedrijven te praten. Gevraagd wordt waarom voor een afwijkende werkwijze ten opzichte van wat als consistent beleid binnen de gemeente geldt. Nu sprake is van formele procedure is de ruimte voor bijstelling of aanpassing beperkt.

2. Afstand bedrijf-woningen

In februari 2015 is door adviseur van initiatiefnemer aangegeven dat ontwikkeling van woningen binnen de hindercontour van het bedrijf Van Poppel tot problemen leidt. In het ontwerpbestemmingsplan is gekozen om de hindercontour van het bedrijf Van Poppel te verlagen naar 30 meter en precies buiten deze zone de voorgevels van de woningen te realiseren. Dit alles om aan de wettelijke normen te voldoen. Er moet echter gekeken worden naar een ruimtelijk acceptabele invulling van de locatie.

3. Totaalvisie

De raad heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan Kom Reusel 2008 nadrukkelijk aangegeven om het gebied rondom de Mierdseweg tot woongebied te maken en daarbij bedrijven toe te staan die passen binnen de functie. Gemeente had initiatief moeten nemen om een gebiedsvisie op te stellen voor het gehele gebied. Zo hadden wensen en ontwikkelingen op elkaar afgestemd kunnen worden. Door adviseur van initiatiefnemer is toegezegd dat zij hun visie op de toekomstige ontwikkeling konden geven. Bezwaarmaker

heeft ook een concreet bouwplan ingediend voor het gemeentelijk bedrijventerrein, maar dit was afgewezen.

4. Representatieve bedrijfssituatie

Bij het akoestisch onderzoek is een representatieve bedrijfssituatie opgenomen. Hierover is geen overleg geweest met bezwaarmaker. Het is niet objectief van college om initiatiefnemer niet te verplichten daarover op zijn minst met het bedrijf in overleg te gaan.

5. Ontsluiting van het terrein

De ontsluiting van kavels 10 en 11 is niet opgenomen in het plangebied. Dit geldt eveneens voor de kavels 3 tot en met 9 richting De Smeel. Daarnaast is niet overwogen of het ontsluiten op De Smeel verkeerstechnisch en uit oogpunt van verkeersveiligheid acceptabel is.

Daarnaast merkt bezwaarmaker op dat kavel 16, kavel 2 en de ontsluitingsweg allen uitkomen op de Mierdseweg, waardoor er 2 extra ontsluitingen komen boven de reeds bestaande. Dit is in strijd met het gemeentelijk beleid en had deugdelijker gemotiveerd moeten worden.

6. Parkeren

In de toelichting staat beschreven dat 37 parkeerplaatsen op eigen terrein (plangebied) gerealiseerd moeten worden. Het bestemmingsplan toont niet aan dat dit aantal gerealiseerd kan worden. In de regels is daarnaast geen voorwaardelijke verplichting opgenomen. Bezwaarmaker verzoekt dat met een tekening wordt aangetoond dat de 37 parkeerplaatsen wel degelijk aan te leggen zijn.

7. Woningbehoefte

In de toelichting wordt gesteld dat 14 2-onder-1-kapwoningen ter verkoop worden aangeboden onder de € 300.000,-. Hier is volgens het college behoefte aan en geeft daarom planologische medewerking. In de planregels is dit echter niet als zodanig begrensd. Aangezien geen exploitatieplan wordt vastgesteld, is dit nu nergens vastgelegd.

8. Geluidsonderzoek

- a. In het bestemmingsplan is qua geluid alleen gekeken naar het woon- en leefklimaat van de te bouwen woningen. Niet is onderzocht wat de ontsluiting en het parkeren aan belemmeringen oplevert voor het woon- en leefklimaat van bestaande woningen, waaronder de bedrijfswoning van bezwaarmaker. Voor het bedrijf golden specifieke milieueisen ten aanzien van geluid. Voor de ontsluitingsweg geldt dit niet. Dit had onderzocht moeten worden. Er zou volgens de VNG-brochure 10 meter afstand aangehouden moeten worden van de weg en parkeerplaatsen.
- b. Bezwaarmaker vraagt zich af of het terecht is dat hier uitgegaan wordt van de gebiedstype "gemengd gebied" in plaats van "rustige woonwijk". Er is overwegend sprake van een woonfunctie, met nog enkele van oudsher gevestigde bedrijven. Daarnaast is het de bedoeling dat ze bij uitbreiding/wijziging verhuizen naar een bedrijventerrein. Nu het beleid van de gemeente erop gericht is om de woonfunctie als hoofdfunctie te maken en alleen bedrijven toe te staan die binnen de woonfunctie passen, ligt het meer voor de hand om uit te gaan van een "rustige woonwijk".
- c. Bezwaarmaker herhaalt dat met hem over de representatieve bedrijfssituatie (RBS) geen overleg heeft plaatsgevonden door initiatiefnemer of de gemeente. Het RBS is alleen hierdoor al ondeugdelijk. Het is onacceptabel dat initiatiefnemer zelf alle input mag bepalen om te komen tot een akoestische afweging.

- d. In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat Van Poppel een bedrijf uit categorie 3.2 betreft. Hiervoor geldt volgens de VNG een afstandsmaat van 100 meter ten aanzien van een rustige woonwijk. Met onderzoek is door K&M Adviseurs beargumenteerd dat het bedrijf gelijk te stellen is met een categorie 3.1 bedrijf. Hiervoor geldt een afstandsmaat van 50 meter. Voorts wordt gesteld dat sprake is van een gemengd gebied, waardoor de afstandsmaat 30 meter is. Er is net zolang gerekend en geredeneerd, totdat deze afstandsmaat ontstaat.
- e. Er dient rekening gehouden te worden met de maximaal planologische invulling van diverse locaties op deze locatie. Het bestemmingsplan staat een bedrijf uit categorie 3.1 toe, zonder beperkingen voor wat betreft de bedrijfsuren in de avond en nacht. Op basis van overgangsrecht zijn er nog enkele activiteiten die vallen onder categorie 3.2. Wel moet voldaan worden aan activiteitenbesluit. In het onderzoek van K&M Adviseurs wordt werken in avondperiode buiten de RBS gehouden. Dit is onterecht. De geluidsruimte uit het Activiteitenbesluit is leidend en niet de RBS op dit moment. Voorts zijn nog diverse technische kritiekpunten op het rapport. Dit is opgenomen als bijlage (van Vliex Akoestiek en Lawaai-beheersing) bij de zienswijze.
- f. Kortheidshalve wordt door bezwaarmaker verwezen naar een brief d.d. 17 juli 2017 van Vliex Akoestiek en Lawaai-beheersing.

9. Geuronderzoek

In de toelichting wordt niet ingegaan op het aspect geur. Enkel agrarische geurhinder wordt genoemd als bron. Het bedrijf van bezwaarmaker heeft als activiteit een autoherstelbedrijf, met spuiten van metaal (lakspuiten). De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering 2009 schrijft hier een afstandsmaat van 50 meter voor vanaf het emissiepunt. Hierbij is niet alleen geluid maatgevend, maar ook geur. Hier is geen rekening mee gehouden.

B. Beoordeling

1. Binnen Reusel-De Mierden worden in de regel alleen bestemmingsplannen als voorontwerp ter inzage gelegd die een grootschalig gebied betreffen, zoals de herziening van een kern of van het buitengebied. Daarnaast worden plannen als voorontwerp ter inzage gelegd, waarbij vooraf de inschatting is, dat het nieuwe plan een grote maatschappelijke impact kan hebben. Beide situaties zijn met de herontwikkeling van deze locatie niet aan de orde. Het vertrek van een transportbedrijf binnen het woongebied met hiervoor in de plaats woningen, is ons inziens geen plan met grote maatschappelijke impact. Dat neemt uiteraard niet weg dat een individu haar bedenkingen bij het plan kan hebben. Hoewel het bestemmingsplan meteen het formele traject volgt, is er altijd nog de mogelijkheid het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, mochten ingediende bezwaren of andere overwegingen daartoe aanleiding geven.

Op 9 juni 2015 heeft overleg plaatsgevonden met onder andere bezwaarmaker, waarbij is aangegeven dat de adviseurs van initiatiefnemer bezig waren met een haalbaarheidsonderzoek naar de verplaatsing van Cotax, maar het onderzoeksgebied wilden uitbreiden met naastgelegen bedrijfspercelen. Aanvankelijk is daar door de drie partijen ingestemd, alleen kon bezwaarmaker zich later niet vinden in de conclusies van deze verkenning. Dit had tot gevolg dat de andere partij, die niet aan het terrein van Cotax grenst, niet meer mee kon gaan in de herontwikkeling. Vervolgens is er meermaals contact geweest met bezwaarmaker, wat geresulteerd heeft in een overleg op 19 februari 2016. Dit was gericht op de toelichting van verrichtte onderzoeken en het

ontwikkelde plan voor Cotax. Ter uitvoering van dit overleg is een exemplaar van het geluidsonderzoek van K&M aan bezwaarmaker ter hand gesteld.

Daarnaast zijn in 2010 meerdere gesprekken geweest, waarbij voorafgaand aan het initiatief van Cotax, reeds gesprekken hebben plaatsgevonden over een totale herontwikkeling van de bedrijven aan de Mierdseweg. Hier wordt onder punt 3 nader op ingegaan. Dit bleek destijds economisch niet haalbaar.

2. Zoals in de zienswijze eveneens naar voren wordt gebracht, staat de gemeente welwillend tegenover de functieverandering van bedrijven naar wonen langs de Mierdseweg. In het verleden is gesproken over een gezamenlijke herontwikkeling van de verschillende bedrijfspercelen, maar dat was om economische redenen niet haalbaar. De milieu-problematiek hield echter aan en Cotax liep tegen de grenzen van de groei aan. Cotax is daarom gestart met plannen tot bedrijfsverplaatsing en een andere invulling, namelijk de bouw van woningen, op de bedrijfslocatie Mierdseweg 53. Gelet op de ligging in een woonwijk, vinden wij dit een ruimtelijk acceptabele invulling die aanzienlijk bijdraagt aan de verbetering van het woon- en leefklimaat van deze locatie.

Om voorts zorg te dragen voor een goede ruimtelijke ordening is gekeken naar de huidige situatie rondom het perceel. Hieruit komt naar voren dat direct naast de woningen andere functies voorkomen. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering 2009 biedt de mogelijkheid om uit te gaan van omgevingstype “gemengd” in plaats van “rustige woonwijk”. Planologisch is op het naastgelegen bedrijfsperceel maximaal milieucategorie 3.1 toegestaan. Hiervoor geldt een richtafstand van 30 meter ten aanzien van een gemengd gebied. De voorgevels van de nieuwe woningen komen echter binnen 30 meter van het perceel van het naastgelegen bedrijf. Van de richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken. De VNG-brochure heeft namelijk een indicatief en globaal karakter en dient gemotiveerd te worden toegepast. In dit geval is geluid de meest maatgevende richtafstand. Ter motivatie is een akoestisch onderzoek naar inrichtingslawaai opgesteld om de invloed van het bedrijf Van Poppel Autoschade te bepalen. Dit maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan. Gelet hierop kan gesteld worden dat ruimschoots aandacht is besteed aan milieuzonering in het algemeen en de akoestische invloed van het naastgelegen bedrijf. Dit is nodig om enerzijds te borgen dat het naastgelegen bedrijf niet in zijn ontwikkeling beperkt wordt door de voorgenomen planontwikkeling en anderzijds om te borgen dat de nieuwe woningen – ook ten opzichte van het naastgelegen bedrijf – in een goed woon- en leefklimaat komen te verkeren.

3. Het betreft hier een particulier initiatief, waarbij de wens is om de bestemming te wijzigen van een bedrijfsbestemming naar een woonbestemming. Zoals ook door u aangegeven past dit initiatief binnen het beleid van de gemeente om het gebied te transformeren naar woongebied. Dit staat ook zo aangegeven in de Structuurvisie plus en de vrijgegeven concept structuurvisie 2015. Ruimte wordt geboden aan bedrijven uit een lage milieucategorie, als daar behoefte aan zou zijn.

Ten aanzien van een totaalvisie wordt het volgende opgemerkt. In 2009 heeft de gemeente voortouw genomen om tot een gebiedsontwikkeling te komen van de Mierdseweg, met alle bedrijven die hier aanwezig zijn. Zo is er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd door Stichting Sanering Milieuhinderlijke bedrijven in de Woonomgeving (SMW). Dit plan bleek destijds niet haalbaar vanwege financiële redenen.

Doordat Cotax verder gegroeid is dan op de locatie wenselijk, klachten uit de buurt kwamen vanwege de bedrijfsvoering, was het noodzakelijk om te verhuizen naar een andere locatie. De nieuwe locatie is gevonden op het Kempisch Bedrijven Park. Om de verplaatsing financieel haalbaar te maken, is een andere invulling van de oude locatie

nodig. Er hebben, zoals onder sub 1 aangegeven, in 2015 gesprekken plaatsgevonden met _____ of die mee willen doen aan een herontwikkeling. Bezwaarmaker heeft zelf na een verkenning van de mogelijkheden in dat kader, aangegeven hier niet verder aan mee te willen werken. Cotax heeft derhalve besloten om alleen verder te gaan met herontwikkeling van diens grond.

Lettende op het voorgaande kan gesteld worden dat in het verleden meermaals is geprobeerd door gemeente en door Cotax om tot een integrale gebiedsontwikkeling te komen.

Ter aanvulling, wat als resumé in de zienswijze is aangegeven, het volgende. Door het bedrijf Van Poppel Autoschade is inderdaad onlangs een bouwplan ingediend. Dit plan voldeed niet aan het onderliggende beeldkwaliteitsplan voor De Kleine Hoeven. Dit betekent niet dat het plan is afgewezen, maar wel dat revisie nodig is. Hierover vinden momenteel gesprekken plaats tussen gemeente en bezwaarmaker.

4. Het formulier representatieve bedrijfssituatie (RBS) maakt onderdeel uit van de geluidstoets die door K&M Akoestisch Adviseur is opgesteld. De geluidstoets is in samenwerking met _____ opgesteld. Zoals onder sub 1 staat vermeld, is dit rapport op 19 februari 2016 ook overhandigd aan bezwaarmaker. Aangezien in de zienswijze geen inhoudelijk bezwaar wordt gemaakt tegen het formulier RBS, nemen wij de opmerkingen verder ter kennisgeving aan.

5. Ten behoeve van kavels 9 en 10 wordt aan de achterzijde twee garages gerealiseerd met een langere oprijlaan aan de westzijde van het plangebied. Het betreft hier een in- en uitrit van de garages en geen ontsluitingsweg. Het vigerende bestemmingsplan Kom Reusel 2008 kent aan deze grond de bestemming 'Groen' toe. Binnen deze bestemming zijn in- en uitritten toegestaan van naastgelegen percelen. De in- en uitrit past hierdoor binnen het vigerende bestemmingsplan. Voor de volledigheid wordt het plangebied uitgebreid met de groenstrook, zodat dit ook onderdeel uitmaakt van het plangebied.

Aan de zuidzijde van het plangebied worden de percelen 1 en 3 tot en met 8 ontsloten via de Smeel. Het betreffende plandeel had eveneens kunnen worden ontsloten op de Mierdseweg. De Mierdseweg wordt echter gezien als een belangrijke ontsluitingsroute binnen het 30 km/h-gebied, waarbij het de voorkeur geniet terughoudend om te gaan met het toevoegen van nieuwe kruisingen. Hoewel een brede in- en uitrit aan deze zijde verdwijnt en daarmee ook het vrachtverkeer vanaf Cotax, is er voor gekozen om de ontsluiting via de Smeel te laten verlopen. Aan de zijde van de Mierdseweg wordt in het verlengde van de nieuwe woonstraat alleen een doorsteek beoogd voor fietsers en voetgangers. Overigens maakt het bestemmingsplan een verbinding naar de Mierdseweg niet onmogelijk, mocht in de toekomst blijken dat voor een betere ontsluiting een aansluiting op de Mierdseweg alsnog gewenst is. Ter verduidelijking van de ontsluiting van de bedoelde woningen, is de bestemming 'Verkeer' opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Aan de westzijde loopt de bestemming 'Verkeer' over in de bestemming 'Groen'. Terecht wordt opgemerkt dat de vigerende bestemming 'Groen' niet voorziet in een ontsluitingsmogelijkheid, hetgeen wel de bedoeling is zoals verwoord in de toelichting. Het bestemmingsplan wordt richting vaststelling aangepast en wordt een gedeelte van de bestemming 'Groen' gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'.

Tot slot wordt gesteld dat er extra ontsluitingen komen, boven de bestaande ontsluitingen op de Mierdseweg. Voor zover van belang voor het planologische gedeelte, kan daarover het volgende worden aangegeven. In de huidige situatie is aan de oostzijde een bestaande in- en uitrit die net zo breed is als het bedrijfsperceel. Dit wordt in dit plan gewijzigd naar een aparte inrit voor één kavel. De bestaande woning wordt ontsloten via de insteek aan de noordzijde. Planologisch wordt het voorts niet

onmogelijk gemaakt om aan de zuidzijde van het plangebied nog een verbinding te maken voor kavels 1 en 3 tot en met 9 richting de Mierdseweg, maar vooralsnog wordt dit niet aangelegd en wordt hier enkel een doorsteek voor langzaam verkeer gerealiseerd. Lettende op het voorgaande, achten wij de wijze ontsluiting ruimtelijk en vanuit verkeersveiligheid acceptabel.

6. Ten behoeve van de planontwikkeling dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Op basis van CROW-publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” geldt in het gebied “rest bebouwde kom” en op basis van een “niet-stedelijk gebied” een minimale norm van 1,8 parkeerplaats per twee-onder-een-kapwoning en 1,9 voor een vrijstaande woning. De gemeente hanteert voor dit plan een norm van ten minste 2,6 parkeerplaatsen per twee-onder-een-kapwoning en 2,7 voor een vrijstaande woning. Dit betekent dat er in het plangebied een totale maximale behoefte is van $14 \times 2,6 + 2 \times 2,7 = 41,8$ parkeerplaatsen. Uitgaande van een bezettingsgraad van 90% voor bewoners en 80% voor bezoekers op het maatgevende tijdstip (een avond op een werkdag), is de maximale berekende parkeerbehoefte 37 parkeerplaatsen. De totale parkeercapaciteit is als volgt berekend:
 - 11 x 1 parkeerplaats per woning met enkele oprit met garage;
 - 2 x 1,3 parkeerplaats per woning met lange oprit met garage;
 - 3 x 1,8 parkeerplaats per woning met een brede oprit van 4,5 m met garage.Binnen de woonpercelen wordt hierdoor voorzien in 19 van de berekende 37 parkeerplaatsen. De overige 18 parkeerplaatsen worden in het openbaar gebied voorzien. Hierbinnen is voldoende ruimte om dit aantal te realiseren, waardoor de totale parkeerbehoefte van 37 parkeerplaatsen uitvoerbaar is. Ter aanvulling wordt in de regels een parkeerartikel toegevoegd om zo te voorzien in voldoende parkeerplaatsen.
7. Het college heeft naar aanleiding van het principeverzoek om tot bedrijfsverplaatsing te komen en op deze locatie woningen te mogen bouwen, ingestemd met het verzoek. Hierin is uitgegaan van de bouw van 14 twee-onder-een-kapwoningen en 1 vrijstaande woning. In het bestemmingsplan is de toekomstige inrichting gedetailleerd ingetekend en daarnaast voorzien van een aanduiding ‘twee-aaneen’ en ‘vrijstaand’. Daarnaast is een maximale goot- en bouwhoogte opgenomen. Hierdoor ligt de typologie en omvang van de woningen vast. Het is aan de markt wat men er vervolgens voor wilt betalen.
8. Ad A) In het bestemmingsplan is niet onderzocht wat de effecten zijn van de toename verkeer bij de aanleg van de zuidelijke woonstraat. Dit onderzoek heeft in het kader van een goede ruimtelijke ordening alsnog plaatsgevonden en wordt als bijlage bij de toelichting toegevoegd. Uit de rekenresultaten blijkt dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling geen relevant invloed heeft op het akoestisch klimaat ter plaatse van de bestaande woningen.

De VNG-publicatie gaat uit van richtafstanden van terreinen waar sprake is van bedrijfsmatige exploitatie of die ten dienste staan van een bedrijfsmatig gebruik. Daar is in dit geval geen sprake van. Voorts wordt opgemerkt dat in de bestaande situatie ook reeds sprake was van parkeren. Er treedt geen verslechtering op. Tot slot wordt opgemerkt dat er een ambtshalve aanpassing is gemaakt in de inrichting van de openbare ruimte. Hierdoor zijn de haakse parkeervakken komen te verdwijnen.
- Ad B) Voor de beantwoording van dit punt wordt voor wat betreft de gebiedstype verwezen naar de beantwoording onder punt 2. Daarnaast wordt opgemerkt dat in het geval meerdere bedrijven langs de Mierdseweg in de toekomst besluiten te transformeren naar wonen, inderdaad de woontype “rustige woonomgeving” zal gaan ontstaan. Dat komt de woonomgeving dan alleen ten goede en werpt geen beperkingen op voor de onderhavige ontwikkeling. In het huidige planologische regime is dat echter

nog niet het geval, waardoor gekeken is naar de huidige aanwezige functies. Die bieden voldoende aanleiding om hier nog uit te gaan van een gemengd gebied. Naar aanleiding van de zienswijze is er voor gekozen om een tekstuele aanpassing te maken van de tekst in paragraaf 4.7.2.

Ad C) Voor de beantwoording van dit punt wordt voor wat betreft de representatieve bedrijfssituatie verwezen naar de beantwoording onder punt 4.

Ad D) Volgens het planologische regime is ter plaatse van Van Poppel Autoschade maximaal een bedrijf uit milieucategorie 3.1 toegestaan. Dit heeft als uitgangspunt gediend. Daarnaast zijn ter plaatse de huidige bedrijfsactiviteiten beschouwd, waarbij tevens sprake is van activiteiten die van oudsher aanwezig zijn en vallen onder activiteiten die vallen onder milieucategorie 3.2. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de invloed te bepalen. Hierbij wordt mede verwezen naar de beantwoording van sub 2 en Ad F. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan en ligt ter grondslag voor de aangehouden afstandsmaten.

Ad E) Bij het opstellen van de representatieve bedrijfssituatie (RBS), dat in samenspraak met _____ heeft plaatsgevonden, is aangegeven dat incidenteel gedurende de avondperiode van 19.00 tot 21.30 wordt overgewerkt. In paragraaf 2.2 van het akoestisch rapport staat vermeld, dat overwerksituatie niet als incidentele bedrijfssituatie (IBS), maar als representatieve bedrijfssituatie (RBS) in het akoestisch onderzoek betrokken en ook als zodanig beoordeeld en getoetst aan de geldende geluidsgrenswaarden. Dit is tevens terug te vinden in bijlage 4 van het akoestisch rapport. In de lijst van puntbronnen zijn de geluidsbronnen met bedrijfsduurcorrectie aangegeven, zoals die volgens opgave van Van Poppel Autoschade gedurende de avondperiode in bedrijf kunnen zijn. De berekeningsresultaten staan in tabel 4 van het rapport.

Ad F) Door Vliex Akoestiek en Lawaai beheersing is het akoestisch onderzoek dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan op verzoek van bezwaarmaker beoordeeld. Vanwege de technische aard van de opmerkingen is verzocht een aanvullende memo op te stellen om op de beoordeling te reageren. Korthedshalve verwijs ik naar bijlage 2 behorende bij deze Nota Zienswijzen. De reactie leidt op dit punt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

9. In de toelichting van het bestemmingsplan is inderdaad geen nadere afweging van het aspect geur opgenomen. Hierover kan het volgende worden opgemerkt. Het bedrijf Van Poppel valt onder de werking van het Activiteitenbesluit. Schadeherstelbedrijven die voertuigen overspuiten (voor schadeherstel of decoratie) moeten hiervoor producten gebruiken die voldoen aan de eisen van het BOOVV (Besluit organische oplosmiddelen in verven en vernissen). Het BOOVV stelt eisen aan het maximale VOS-gehalte (vluchtige organische stoffen) en de etikettering van bepaalde producten. Voor zover in het bedrijf ook stoffen worden gebruikt die niet onder de BOOVV vallen dient het bedrijf te voldoen aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Als het bedrijf voldoet aan de voorschriften die staan in het Activiteitenbesluit respectievelijk de Activiteitenregeling, dan mag in alle redelijkheid worden aangenomen dat daarmee de geurhinder tot een aanvaardbaar niveau is beperkt, ook bij de nieuw te bouwen woningen in het plan.

C. Conclusie

De volgende onderdelen van de zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan: Punt 1, 2, 3, 4, 7, 8c, 8d, 8e, 8f, 9.

De volgende onderdelen geven wel aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan en luiden als volgt:

- Punt 5: Het plangebied wordt uitgebreid met westelijke groenstrook. Op de verbeelding krijgt dit de bestemming 'Groen'. De ontsluiting aan deze zijde wordt bestemd als 'Verkeer'. In de regels wordt de bestemming 'Groen' toegevoegd. De toelichting wordt op dit punt op diverse plaatsen aangepast.
- Punt 6: In de regels wordt een parkeerartikel opgenomen.
- Punt 8a: Als bijlage 6 aan de toelichting van het bestemmingsplan wordt een aanvullende memo met geluidsonderzoek wegverkeerslawaaï toegevoegd. Paragraaf 4.4 Akoestiek wordt op basis hiervan aangepast.
- Punt 8b: In de toelichting is een tekstuele aanpassing gemaakt over de verantwoording van een gemengd gebied. De conclusie is gelijkluidend gebleven.

D. Gevolgen voor bestemmingsplan

Deze zienswijze heeft wel gevolgen voor het bestemmingsplan.

4. Ambtshalve wijzigingen

Tijdens en na de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag, is naar voren gekomen dat we het bestemmingsplan op de volgende onderdelen aanpassen. Inhoudelijke wijzigingen staan hieronder omschreven. Daarnaast zijn enkele taalkundige en ondergeschikte omissies hersteld die geen inhoudelijke verandering van het plan met zich meebrengen.

1. Richting het ontwerpbestemmingsplan hebben nog enkele wijzigingen plaatsgevonden in de inrichting van het openbaar gebied. De twee parkeerkoffers aan de zuidzijde van de verkeersbestemming, had niet de bestemming 'Verkeer' moeten krijgen, maar 'Groen – Landschappelijke inpassing'. Dit wordt alsnog aangepast.
2. Het plangebied is aan de westzijde uitgebreid met de bestemming 'Groen'. Behalve groen, en in- en uitritten, worden hierin tevens parkeervoorzieningen toegestaan.

5. Aanpassingen

5.1 Toelichting

1. Paragraaf 1.2, 1.3, 2.1 worden aangepast vanwege vergroting plangebied.
2. Paragraaf 2.2.1 wordt de paragraaf over parkeren aangepast. De opmerking wordt toegevoegd dat in de regels wordt voorzien in een parkeerartikel.
3. Paragraaf 4.4 Akoestiek wordt aangevuld met de resultaten van de aanvullende memo over geluidsbelasting wegverkeer als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling.
4. Paragraaf 4.7 Bedrijven en milieuzonering wordt de uitleg over gemengd gebied aangepast.
5. Paragraaf 5.2 Algemene regels is aangepast met de aanvulling van de bestemming 'Groen'.
6. Als bijlage 6 wordt de Memo van Agel Adviseurs "Geluidsbelasting wegverkeer als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling plangebied Mierdseweg 53 te Reusel" toegevoegd. De overige bijlagen worden doorgenummerd.

5.2 Planregels

7. Artikel 'Groen' is toegevoegd.
8. Regeling ten behoeve van het parkeren is toegevoegd.

5.3 Verbeelding

9. Aan de westzijde is de bestemming 'Groen' opgenomen in het plangebied.
10. Aan de westzijde krijgt de ontsluitingsweg richting de Smeel de bestemming 'Verkeer'.

11. Aan de zuidzijde wordt de groenbestemming recht doorgetrokken en verdwijnen twee vlakken met bestemming 'Verkeer'.

Reusel, oktober 2017.