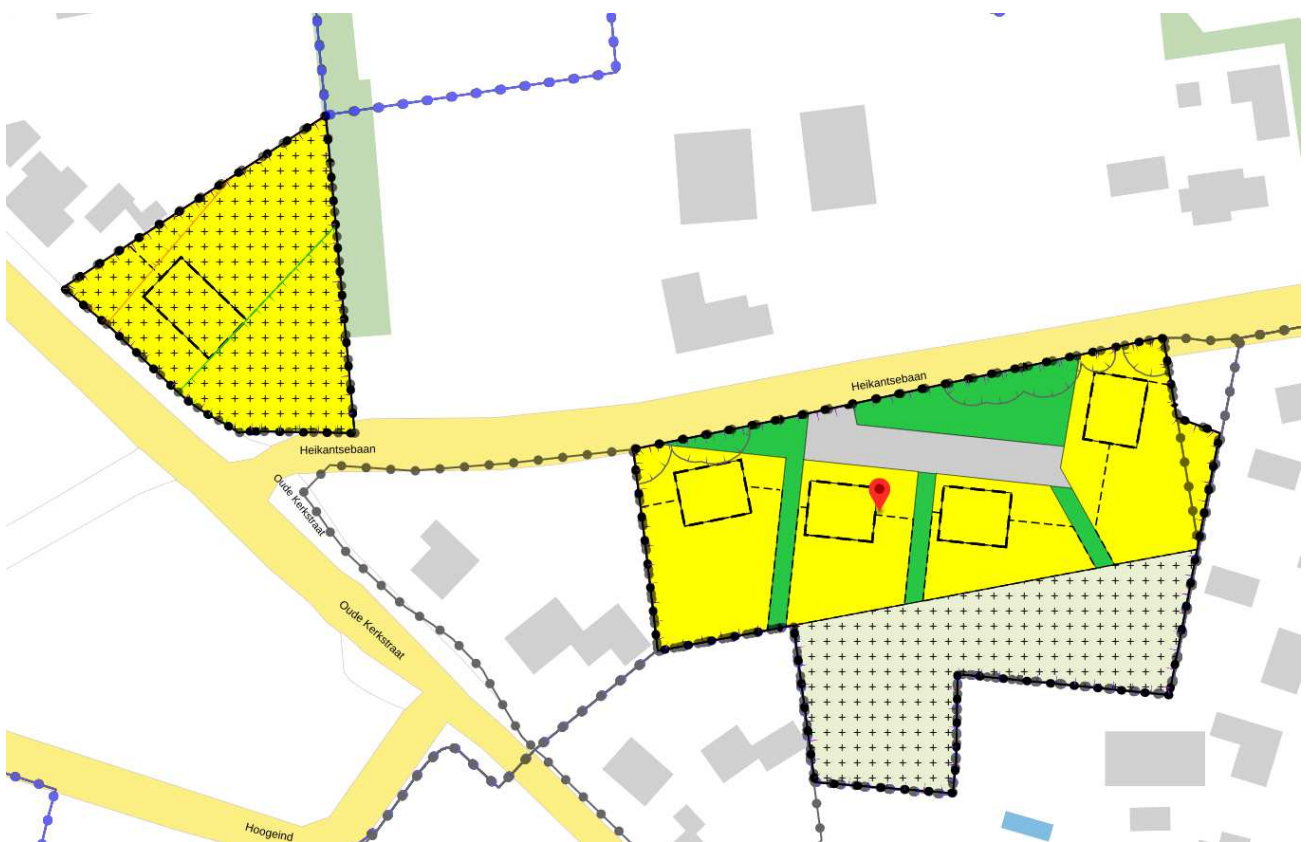


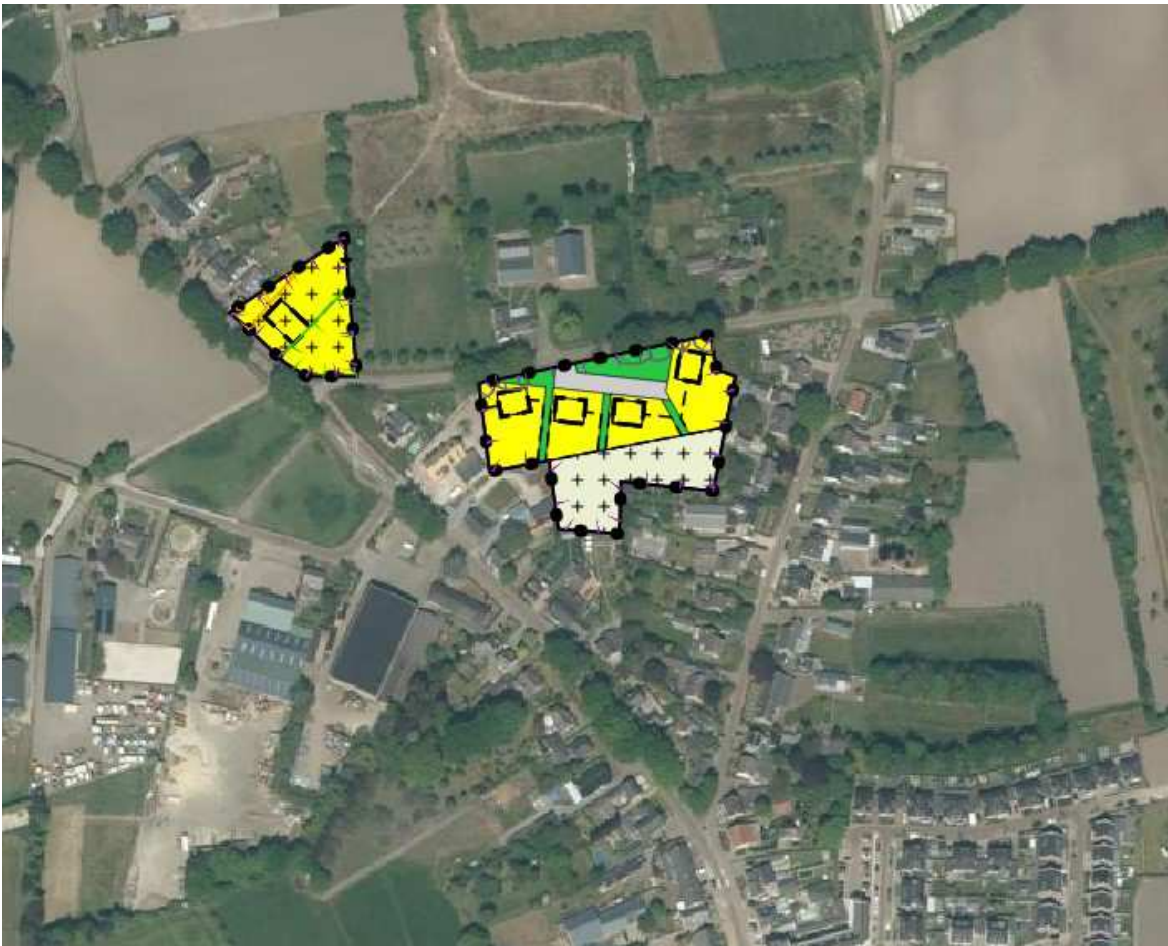
## Notitie van beantwoording zienswijze

### Ontwerpbestemmingsplan 'Heikantsebaan/Oude Kerkstraat'



## 1 Aanleiding bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Heikantsebaan/Oude Kerkstraat' is opgesteld om de bouw van vijf vrijstaande woningen mogelijk te maken in het noorden van Oerle. Het nieuwe bestemmingsplan beslaat twee deelgebieden: 4 vrijstaande woningen aan de Heikantsebaan (tegenover nr. 5) en één vrijstaande woning op de hoek van de Heikantsebaan met de Oude Kerkstraat. Alle woningen worden gerealiseerd in het kader van de Ruimte-voor-Ruimte regeling.



*Afbeelding 1: ligging plangebied ontwerpbestemmingsplan 'Heikantsebaan/Oude Kerkstraat'*

## 2 Ontwerpbestemmingsplan ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan 'Heikantsebaan/Oude Kerkstraat' is op woensdag 21 juni 2023 bekendgemaakt via een publicatie in het Gemeentenieuws in het Veldhovens Weekblad.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van woensdag 23 juni 2023 tot en met 3 augustus 2023 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Veldhoven.

Naast deze terinzagelegging was en is het ontwerpbestemmingsplan digitaal te raadplegen via de websites [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en [www.veldhoven.nl](http://www.veldhoven.nl).

### 3 Ingediende zienswijze

Tijdens de termijn van terinzagelegging is één pro forma zienswijze ingediend.

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door [REDACTED] van Arag Rechtsbijstand, namens [REDACTED] woonachtig aan de [REDACTED]. [\[23.08175, indiener 1\]](#)

Op 3 augustus heeft de gemeente de pro forma zienswijze ontvangen. De gemeente heeft medegedeeld dat indiener 3 extra weken (tot en met 24 augustus) de gelegenheid krijgt aanvullende gronden in te dienen.

Op 24 augustus is de aanvulling op de pro forma zienswijze ontvangen.

De ingediende zienswijze is tijdig ontvangen en ontvankelijk.

### 4 Reactie op ingediende zienswijze

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijze. Onderstaand wordt per onderdeel van de zienswijze een samenvatting gegeven (cursief) met eronder de reactie van de gemeente. De zienswijze is samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Tot slot wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 1. Ligging binnen 35 Ke-Zone van het vliegveld

*Indiener wijst erop dat, in tegenstelling tot de aanduiding op de verbeelding, het gehele plangebied binnen de 35Ke zone ligt. Binnen deze geluidszone mogen geen woningen worden gebouwd, het bestemmingsplan zou daarom niet vastgesteld moeten worden.*

#### *Reactie gemeente op zienswijze*

Volgens het geldende bestemmingsplan 'Kernrandgebied' ligt het gehele plangebied inderdaad binnen de 35 Ke zone. Deze aanduiding komt niet meer overeen met de huidige ligging van de 35 Ke zone. De actuele geluidscontour staat weergegeven in het 'luchthavenbesluit Eindhoven'. De kaart laat zien dat de opgenomen contour in het ontwerpbestemmingsplan de juiste is. Alleen de noordwestelijke punt van het plangebied op de hoek van de Oude Kerkstraat en de Heikantsebaan ligt binnen de 35 Ke zone. Op deze plek is de bouw van een woning niet mogelijk.

De volgende link verwijst naar het Luchthavenbesluit Eindhoven, bijlage 3 bevat de 'kaart geluidszone' <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035646/2017-01-01>

#### 2. Geluidsoverlast

*Indieners zijn bezorgd dat het verkeer naar en van de nieuwe woningen voor geluidsoverlast zal zorgen, met name in de late avond en de nacht.*

#### *Reactie gemeente op zienswijze*

In paragraaf 4.11 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de effecten die de voorgenomen ontwikkeling heeft op verkeer en parkeren. Het is aannemelijk dat alleen bestemmingsverkeer gebruik maakt van de nieuwe in- en uitrit.

Voor elke woning is een verkeersgeneratie van 7,8 verkeersbewegingen van motorvoertuigen per etmaal gemodelleerd. Dat betekent dat de vier woningen aan de Heikantsebaan samen ongeveer 32 extra verkeersbewegingen per dag opleveren. Dat is verspreid over de dag dusdanig laag dat de toename van verkeersgeluid alleszins

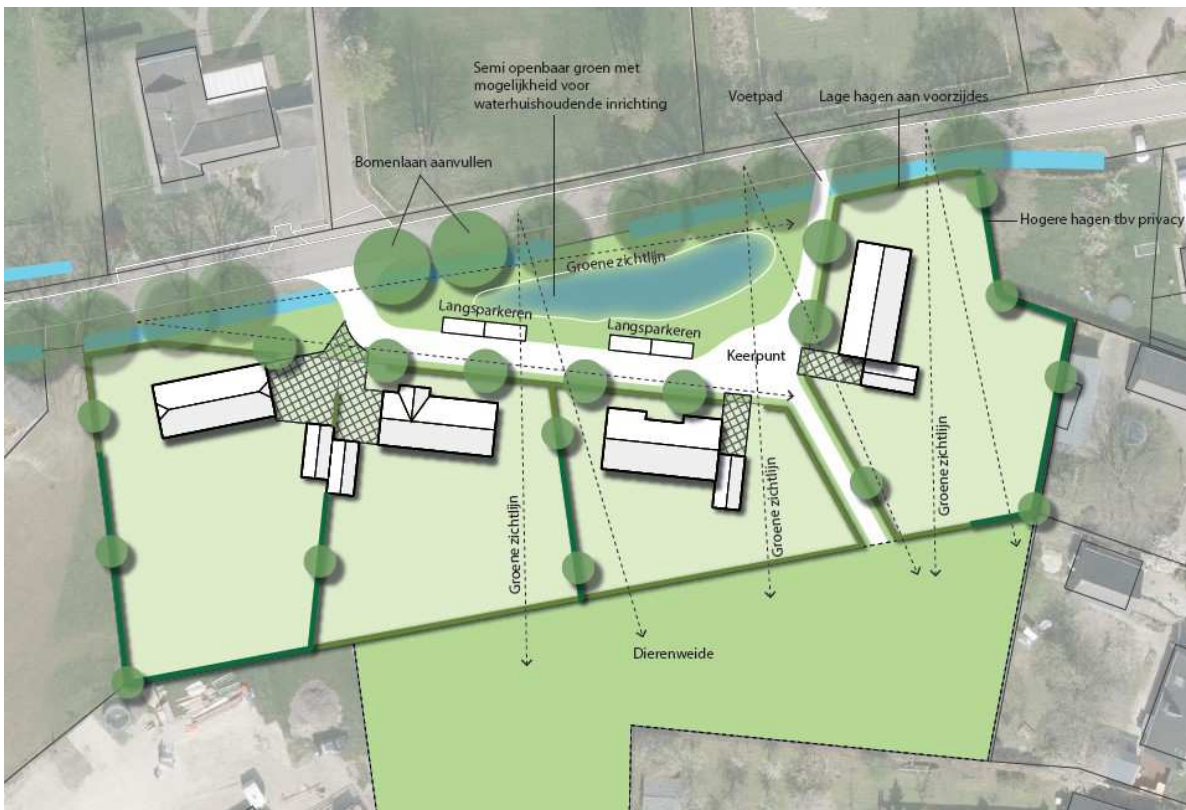
acceptabel zal zijn. Slechts een klein deel van de verkeersbewegingen zal in de latere avond of nacht plaatsvinden. Wij hebben geen reden om te vrezen voor een onevenredige toename van geluidshinder.

### 3. Lichthinder

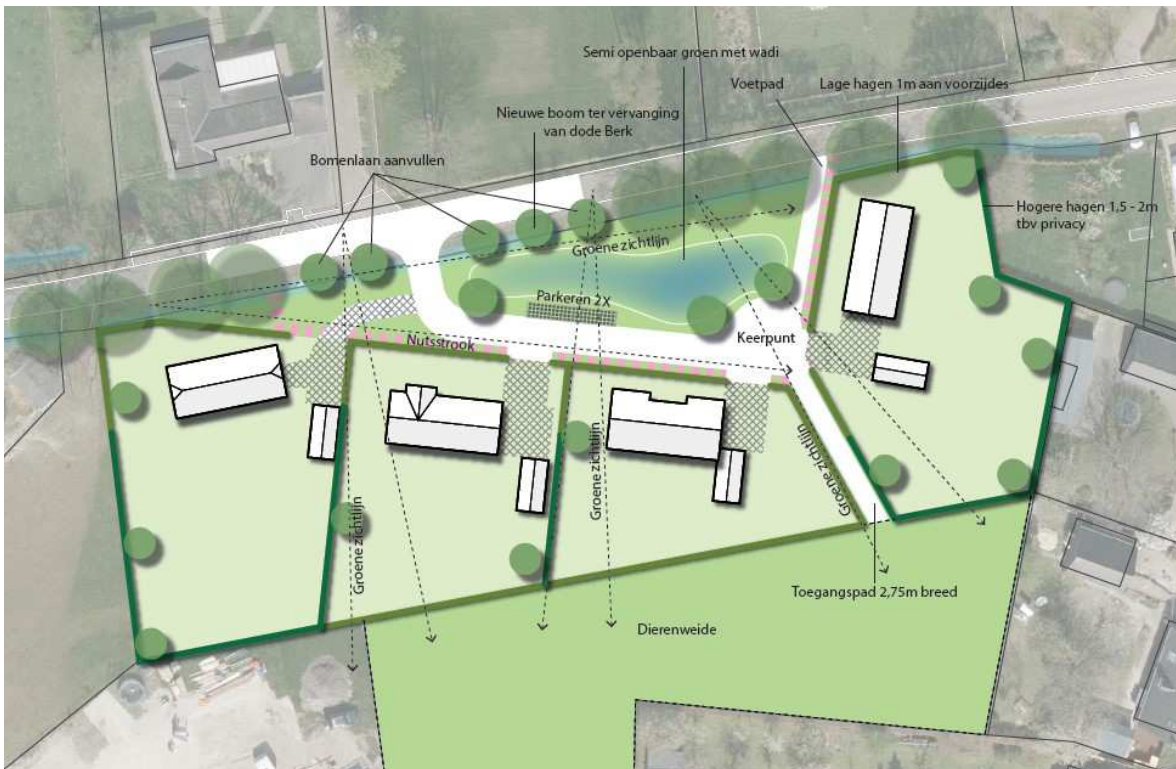
*Indieners vrezen dat de locatie van de in- en uitrit die de woningen ten zuiden van de Heikantsebaan ontsluit zal zorgen voor hinder door inschijnende koplampen.*

#### *Reactie gemeente op zienswijze*

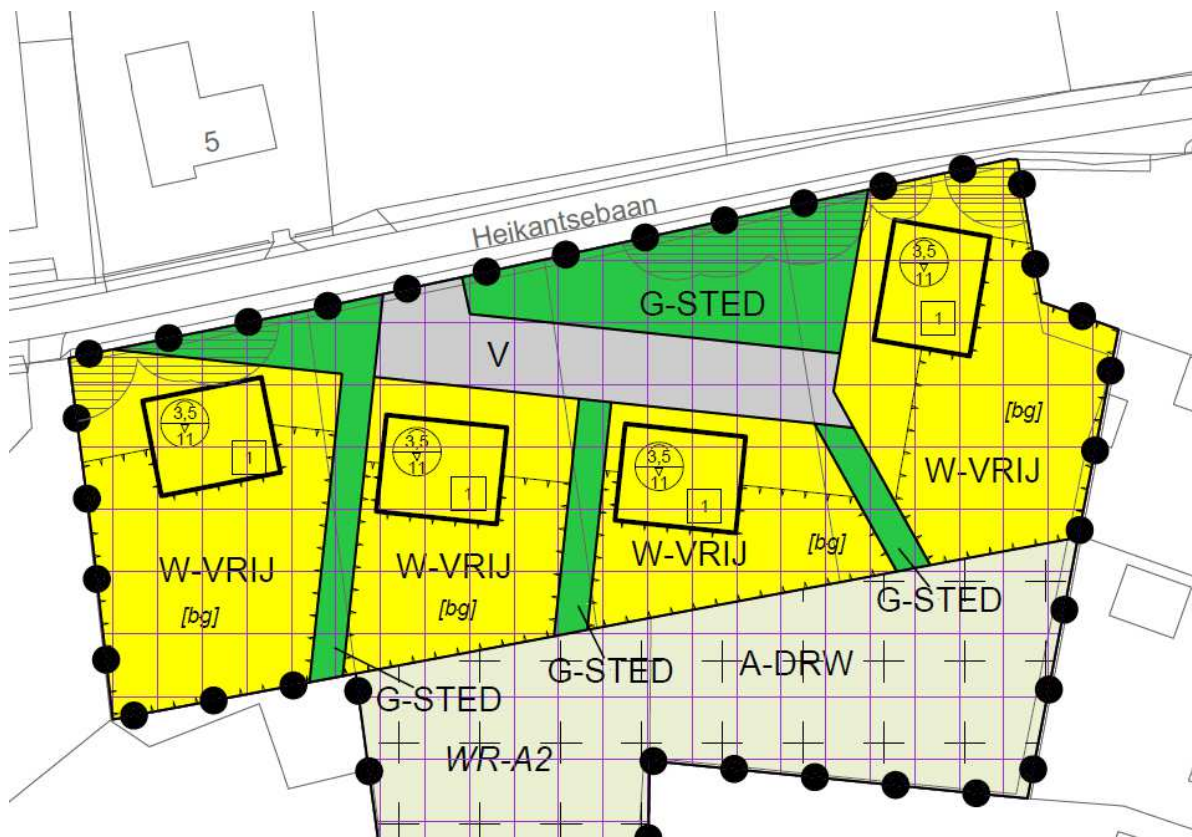
Het aantal extra gegenereerde verkeersbewegingen is zoals vermeld onder punt 2 relatief laag. Hierbij kan worden opgemerkt dat alleen uitrijdend verkeer dat vertrekt vóór zonsopkomst of ná zonsondergang kan zorgen voor lichthinder door inschijnende koplampen. Naar aanleiding van een gesprek met de indieners van de zienswijze zijn de verbeelding en de inpassingstekening aangepast, waardoor de in- en uitrit niet meer recht tegenover de woning ligt (zie afbeelding 2 t/m 4). Als gevolg daarvan zal ook de veroorzaakte hinder door een auto die wél in het donker het plangebied verlaat beperkt zijn. Van onevenredige overlast als gevolg van lichthinder door inschijnende koplampen zal geen sprake zijn.



*Afbeelding 2: Eerste ontwerp inpassingstekening*



Afbeelding 3: Aangepaste inpassingstekening



Afbeelding 4: Uiteindelijke verbeelding ontwerpbestemmingsplan

#### 4. Veiligheid

*Indieners zijn bezorgd dat er onveilige situaties kunnen ontstaan. Auto's die vertrekken vanaf hun eigen oprit rijden doorgaans achteruit de straat op. Doordat de in- en uitrit van de nieuwe woningen recht tegenover hun uitrit komt te liggen kunnen onwenselijke en onveilige situaties ontstaan.*

#### *Reactie gemeente op zienswijze*

Het aantal gegenereerde verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling is dermate laag dat het slechts bij uitzondering zal voorkomen dat uit beide toeritten op hetzelfde moment een auto vertrekt. Het verkeer dat het plangebied verlaat dient zich te houden aan de geldende verkeersregels, en moet voorrang verlenen aan verkeer op de openbare Heikantsebaan. Bij een bijzondere manoeuvre, zoals het achteruit verlaten van een oprit, mag worden verwacht dat betreffende chauffeur goed oplet, en voorrang verleent aan andere verkeersdeelnemers. De geringe toename van het aantal verkeersbewegingen zal, als alle partijen zich aan de reguliere verkeersregels houden, niet leiden tot een onacceptabel negatief effect op de verkeersveiligheid.

#### 5. Alternatieve plek voor de in- en uitrit

*De in- en uitrit naar de beoogde woningen aan de Heikantsebaan ligt schuin tegenover de woning van indieners, op een plek waar geen beschermde bomen staan.*

*Indieners hebben tijdens een gesprek in het voorjaar voorgesteld om de inrit te verleggen naar het oosten van het plangebied. Initiatiefnemers hebben een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van zo'n gespiegelde opzet, door middel van een Boom Effect Analyse. Dit onderzoek bevestigde het vermoeden de 2 bomen niet kunnen worden gehandhaafd als ertussen een in- en uitrit wordt aangelegd. Indiener bestrijdt die conclusie, een door hem geraadpleegde bomenexpert is van mening dat de bomen niet hoeven worden gekapt als er de juiste technische constructie toegepast wordt. Indiener geeft hierbij voorbeelden van een aantal mogelijke technische oplossingen die door verschillende partijen worden aangeboden.*

*Een tweede alternatief dat door indiener wordt voorgesteld is het verleggen van de inrit naar een bestaande overgang over de beek, grofweg in het midden van het plangebied. Op die manier zijn zorgen over geluid, inschijnende koplampen en verkeersveiligheid weggenomen.*

#### *Reactie gemeente op zienswijze*

Afbeelding 5 toont een luchtfoto van het plangebied, inclusief de bomenrij langs de Heikantsebaan. Alle inlandse eiken langs de Heikantsebaan staan op de Veldhovense lijst met beschermde bomen. De Heikantsebaan vormt een historische laanstructuur. De gemeente streeft ernaar om deze in stand te houden en waar mogelijk te versterken.



*Afbeelding 5: luchtfoto van het plangebied (genomen vanuit het zuiden)*

Tijdens het voortraject naar principemedewerking zijn een aantal voorwaarden gesteld, die betrekking hebben op de bomenrij waaronder:

- In stand houden van de beek
- Behoud huidige karakter van de weg. Dus geen verbreding, geen voetpaden, geen parkeerplaatsen.
- Behouden en versterken van de historische laanstructuur langs de Heikantsebaan
- Bebouwing op afstand van de Heikantsebaan, buiten de kroonprojectie van de bomen
- Inritten zo plaatsen dat bomen er zo min mogelijk last van hebben

Tijdens de uitwerking van het bestemmingsplan zijn afspraken gemaakt om invulling te geven aan de gestelde voorwaarden. Er is gekozen voor een opzet waarbij alle vier woningen door één gezamenlijke in- en uitrit worden ontsloten, zodat alleen op de open plek verharding moet worden aangebracht, waarbij het risico op schade aan de bomenrij zo klein mogelijk is. Deze moet aansluiten op de Heikantsebaan, op de open plek en op afstand van de kroonprojectie van de bomen. Aan de andere zijde van het plangebied komt enkel een voetpad.

Het uitgevoerde onderzoek bevestigt dat werkzaamheden binnen de kroonprojectie van de bomen zal zorgen voor conditieverlies. De bomen hebben de berm intensief doorworteld. Activiteiten tussen de bomen worden ontraden, en twee bomen kunnen niet worden gehandhaafd als ertussen een verharde in- en uitrit wordt aangelegd. De variant met een in- en uitrit aan de andere zijde van het plangebied is daarmee niet uitvoerbaar. Ook de variant met een in- en uitrit op de plek van de bestaande overgang is onwenselijk doordat die deels onder de kroon van een boom ligt. De voorgestelde technische maatregelen brengen allemaal met zich mee dat er nabij de bomen wordt gegraven en gewerkt. Ook brengen ze substantiële kosten met zich mee. De te verwachten overlast van een in- en uitrit op de voorgenomen locatie is dusdanig klein dat het de voorkeur heeft om het risico op schade aan de bomen niet te nemen.

#### 6. Bladafval en negatief effect op opbrengst zonnepanelen door aanplant bomen

*Indieners vrezen dat de schaduw van de aan te planten bomen een negatief effect zal hebben op de opbrengst van hun zonnepanelen. Ook zijn ze bezorgd over een toename van bladafval.*

#### *Reactie gemeente op zienswijze*

De zonnepanelen van indiener zijn gelegen op een bijgebouw achter de woning. De afstand tussen de boom die het dichtst bij het bijgebouw wordt aangeplant en het bijgebouw zelf is ongeveer 50 meter (zie afbeelding 6). De nieuwe bomen zullen bij aanplant een stuk kleiner zijn dan de aanwezige bomen, of de bomen in de tuin van indiener. Alleen bij zeer laagstaande zon zou de schaduw van de aan te planten bomen op de zonnepanelen vallen.

Het nadeel van eventuele toename in bladafval valt naar onze mening weg tegen het voordeel van de versterking aan de historische laanstructuur.



*Afbeelding 6: Afstand tussen bomenrij en zonnepanelen*

## 5 Conclusie zienswijze

### Conclusie en vervolg

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot een onevenredige aantasting van het woongenot van indiener. Het ontwerpbestemmingsplan wordt dan ook niet aangepast.