

VASTSTELLINGSBESLUIT

BESTEMMINGSPLAN
GEBIEDSONTWIKKELING GUTJESWEG
BUDSCHOP - NEDERWEERT

GEMEENTERAAD VAN NEDERWEERT

19 november 2024

INHOUDSOPGAVE

		Paginanummer
1.	Procedure	3
2.	Ambtshalve wijzigingen t.o.v. het ontwerp bestemmingsplan	3
3.	Exploitatieplan	3
4.	Besluit	4

1. Procedure

1.1. Vooroverleg ontwerp bestemmingsplannen

Volgens het Besluit op de ruimtelijke ordening dient de gemeente bij de voorbereiding van bestemmingsplannen overleg te plegen met een aantal instanties. In dat kader zijn de provincie Limburg, Veiligheidsregio Limburg-Noord, het Waterschap Limburg en Waterleiding Maatschappij Limburg via de provinciale website www.ruimtelijkinzichtlimburg.nl, dan wel via de mail, op de hoogte gebracht.

Naar aanleiding hiervan zijn een reacties ontvangen van de Provincie Limburg, de veiligheidsregio Limburg-Noord, de brandweer Limburg-Noord en het Waterschap Limburg. Deze reacties hebben er toe geleidt dat het concept ontwerpbestemmingsplan is aangepast tot een ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage is gelegd. De vooroverlegpartners zijn hierover nader geïnformeerd.

Dit vooroverleg heeft er uiteindelijk toe geleid dat deze instanties géén zienswijzen hebben ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan dat is gepubliceerd en ter inzage is gelegd. De provincie heeft naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan aangegeven dat zij het plan hebben beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen en geen aanleiding zien om ten aanzien van het plan een zienswijze in te dienen. Wel adviseert de provincie in deze reactie om voorafgaand aan de werkzaamheden aanvullend ecologisch onderzoek uit te voeren. Tevens stelt de provincie voor dat de gemeente de resultaten van het nader onderzoek, alsook de conclusies die daaraan worden verbonden, voorafgaand aan de planvaststelling toe te sturen, zodat de provincie kan mededelen of een eventuele ontheffing nodig is en haalbaar wordt geacht.

In het aanvullend ecologisch onderzoek is vastgesteld dat binnen het plangebied verschillende amfibieën aanwezig zijn, waaronder de bruine kikker, bastaardkikker en kleine watersalamander. Deze soorten vallen onder de Wet natuurbescherming en zijn nationaal beschermd, maar vrijgesteld van de verbodsbepalingen voor vangen en verstoren van hun vaste voortplantings- of rustplaatsen op basis van artikel 9.23 van de Omgevingsverordening Limburg 2024. De vrijstelling geldt niet voor het doden van deze dieren; er moet zorg worden gedragen om dit te voorkomen. De Alpenwatersalamander heeft geen vrijstelling, en het vangen, doden of verstoren van deze soort is alleen toegestaan met een ontheffing van de Wet natuurbescherming. Als demping van wateren plaatsvindt, is een Omgevingsvergunning nodig voor de aantasting van het voortplantingshabitat. Deze vergunning kan pas worden afgegeven na een ontheffing van de Provincie Limburg als bevoegd gezag.

1.2. Inzage ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerp van het bestemmingsplan ‘Gebiedsontwikkeling Gutjesweg Budschop - Nederweert’ heeft van 28 december 2023 tot en met 8 februari 2024 ter inzage gelegen. Tijdens de periode van inzage van het ontwerp zijn 15 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn pro-forma ingediend. De indieners van de pro-forma zienswijzen hebben respectievelijk tot en met 22 februari 2024 dan wel 11 maart 2024 de gelegenheid gekregen om hun pro-forma zienswijzen inhoudelijk aan te vullen en hun standpunten ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan nader te formuleren.

Een overzicht van de indieners van de zienswijzen is als bijlage 1 bij dit vaststellingsbesluit bijgevoegd.

De zienswijzen zijn hierna samengevat en voorzien van een gemeentelijk standpunt. Tevens is per zienswijze aangegeven of deze gegrond dan wel ongegrond is en of de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan en op welke wijze.

Algemeen
De zienswijzen gaan in hoofdzaak in op de uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen binnen het plangebied. Voor de helderheid en duidelijkheid is hierop een integraal gemeentelijk standpunt geformuleerd. Dit integraal gemeentelijk standpunt is als bijlage 2 bij dit vaststellingsbesluit gevoegd. Er dient daarbij opgemerkt te worden dat het hier de transformatie en herinrichting betreft van een voormalige vrijkomende bedrijfsbestemming ten behoeve van een woningbouwontwikkeling met een differentiatie aan woningen voor diverse doelgroepen, waaronder ook woonwagenbewoners. Het planvoornemen voorziet daarmee in een zekere behoefte en betekent een goede invulling van deze locatie maar ook een kwaliteitsimpuls voor de omgeving, waarbij de nieuwe woonwagenlocaties zorgvuldig zijn ingepast.

Hieronder volgt een overzicht van de ingekomen zienswijzen, een korte samenvattende beschrijving van de zienswijze en vervolgens het gemeentelijk standpunt per zienswijze.

Zienswijze 1
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per mail d.d. 5 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Hiervan is geen gebruik gemaakt. Op 22 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk

Samenvatting zienswijze

Spreiding
Momenteel zijn er vier woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg. Zolang indiener zich echter kan heugen, staan er vijf woonwagens. In het ontwerpbestemmingsplan zijn acht woonwagenstandplaatsen opgenomen. Dit betekent dat er een verdriedubbeling van het huidige aantal woonwagenstand plaatsvindt. Dit is te veel woonwagens voor de kleine kern Budschop.

Hierbij wordt verwezen naar de toelichting dat hiermee invulling wordt gegeven aan ‘afspraken uit het verleden’ in relatie tot de wachtlijst van woonwagenbewoners waarmee de wachtlijst komt te vervallen. Er zou volgens indiener hiermee gedoeld worden op de woonwagenstandplaatsen die destijds in de wijk Hoebenakker zouden worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan voor deze wijk Hoebenakker waren namelijk woonwagenstandplaatsen opgenomen. Na discussie over het exacte aantal woonwagenstandplaatsen, is door de woonwagenbewoners zelf beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ondanks dat dit beroep gegrond is verklaard, is in het vervolg van dit bestemmingsplan voor de wijk Hoebenakker niets meer gedaan met het aantal woonwagenstandplaatsen en zijn deze dan ook helmaal niet meer opgenomen in het plan Hoebenakker. Om alsnog aan ‘deze afspraken’ te voldoen, worden indiener en andere omwonenden hier nu mee opgezadeld.

Waarom in Hoebenakker 0 woonwagens en in Budschop het huidige woonwagenstandplaatsen verdriedubbelen? Dat er al woonwagenstandplaatsen zijn betekent niet dat er dan nog eens acht woonwagenstandplaatsen bij kunnen. Dit moet voor de gemeente juist een reden zijn om hier verder geen extra woonwagenstandplaatsen te creëren, maar op zoek te gaan naar een andere locatie binnen de gemeente zodat deze evenredig worden verspreid over de kernen van de gemeente. Er is daarmee sprake van een oneerlijke verdeling c.q. spreiding van de woonwagenstandplaatsen.

Ook staat het aantal woonwagenstandplaatsen in Budschop (12 standplaatsen op 2000 inwoners) niet in verhouding tot het aantal inwoners, als men dit vergelijkt met het aantal standplaatsen in Nederweert in verhouding tot het aantal inwoners. Verder volgt uit bovenstaande cijfers dat zich in de kerkdorpen Ospeldijk, Nederweert-Eind en Leveroy geen enkele woonwagenstandplaats bevindt. Het lict dus meer in de reden om deze woonwagenstandplaatsen te spreiden over de gemeente. Dat verhoudt zich beter ten opzichte van het aantal inwoners. Hiervoor wordt ook verwezen naar het document ‘Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland’. Uit dit document volgt dat het landelijke gemiddelde ongeveer 1,1 woonwagen per 1.000 woning betreft. De kern Budschop telt minder dan 1.000woningen waardoor sprake is van scheefgroei.

Tevens wordt de noodzaak niet gezien waarom deze acht woonwagenstandplaatsen per se bij de huidige vier woonwagenstandplaatsen moeten worden gerealiseerd. In het geval van een woning kan men toch ook niet eisen dat vrienden en familie in dezelfde straat wonen. Deze acht woonwagenstandplaatsen kunnen dan ook goed opgedeeld worden en verdeeld worden over de andere kerkdorpen.

Draagvlak omwonenden
In het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan staat dat draagvlak vanuit de omgeving daarom ook belangrijk is. Echter het is de gemeente bekend dat het draagvlak voor het uitbreiden van de huidige woonwagenstandplaatsen volledig ontbreekt. Dit volgt namelijk uit de onderzoeksresultaten naar aanleiding van een enquête onder de inwoners van Budschop. Bij ‘minder gewenste voorzieningen’ staat op nummer 1 ‘uitbreiding woonwagens’. Het is de gemeente dus bekend dat voor de uitbreiding van de

woonwagenstandplaatsen geen draagvlak bestaat voor de omwonenden. Dit geluid vanuit de omgeving wordt echter totaal genegeerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten van de enquête moge duidelijk zijn dat draag vlak voor dit ontwerpbestemmingsplan volledig ontbreekt en dan ook niet rijmt met de mooie woorden dat ‘draagvlak vanuit de omgeving belangrijk is’. Er wordt hieraan volledig voorbij gegaan.

Appartementencomplex
Tegenover de woning van indiener is het appartementencomplex ingetekend. Dat dit complex er zou komen, was cliënt reeds bekend door de informatieavonden. Tijdens deze avonden is aan indiener meegedeeld dat het complex twee verdiepingen hoog wordt en ter plaatse van de huidige brandweerkazerne komt. Cliënt was dan ook zeer verbaasd op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Uit de verbeelding en het stedenbouwkundig ontwerp volgt namelijk dat het gebouw uit drie verdiepingen bestaat én op slechts enkele meters van de Gutjesweg is ingetekend. Deze komt dus helemaal niet ter hoogte van de huidige brandweerkazerne.

Indiener vindt het niet wenselijk dat op zeer korte afstand van hun woning een drie verdiepingen hoog appartementencomplex komt. Het gevoel van privacy zal sterk verminderen nu zij met zoveel huishoudens worden geconfronteerd. Indiener begrijpt dat hij in een woonwijk woont, maar de inbreuk van een drie verdiepingen hoog appartementencomplex voelt vele malen groter dan wanneer er enkele woningen staan. Vanaf drie verdiepingen is er namelijk het gevoel dat je 'bekeken wordt'. Vooral wanneer dit appartementencomplex op korte afstand van de straat komt. Het woongenot van indiener zal dan ook sterk afnemen. Het is voor indiener dan ook wenselijk dat het appartementencomplex slechts twee verdiepingen hoog wordt en op verdere afstand van de straat komt. Op die manier hebben ze toch nog enig gevoel van privacy.

Waardevermindering woning
De komst van de 61 woningen/appartementen en acht woonwagenstandplaatsen zal ook zijn weerslag hebben op de waarde van de woning. Deze zal sterk dalen. Indiener is ervan op de hoogte dat de mogelijkheid van planschade openstaat. De tegemoetkoming van planschade, als men hier al recht op heeft met een dergelijk hoog normaal maatschappelijk risico dat gehanteerd wordt, zal echter een schijntje zijn van de daadwerkelijke waardevermindering die door de verandering van dit bestemmingsplan optreedt.

BKP niet geborgd
Tijdens de raadsvergadering van 12 december 2023 is ingestemd met het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan. Met dit plan wordt o.a. invulling gegeven hoe de nieuwe wijk er komt uit te zien zodat sprake is van eenheid. In de planregels en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt echter met geen woord gesproken over het beeldkwaliteitsplan. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt het beeldkwaliteitsplan dan ook op geen enkele manier geborgd.

Aantal wooneenheden in verbeelding
In de toelichting wordt uitgegaan van de toevoeging van in totaal 69 woningen (waarvan acht woonwagenstandplaatsen). Dit is vastgelegd in de regels (artikel 5.2.2 sub b en op de verbeelding. Het aantal wooneenheden op de verbeelding is hierbij leidend. Bij het optellen van het aantal wooneenheden in de verbeelding komt men tot een totaal aantal van 71 wooneenheden. De planregels laten dus meer woningen toe dan waar in de toelichting van wordt uitgegaan.

Aantal parkeerplaatsen
Met het realiseren van 122 parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de parkeernorm van 113,6 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 11,6 parkeerplaatsen gerealiseerd en in de openbare ruimte 111 parkeerplaatsen. Uit 'bijlage 3 Parkeerbalans' bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat er 111 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen.' U treft dit document aan als bijlage 5. Een gedeelte van deze parkeerplaatsen wordt gerealiseerd door parkeervakken op de weg. In dit kader wordt echter de vraag gesteld of dit in de praktijk ook wel uitvoerbaar is. Met een schaal van 1:500 wordt uitgegaan van een vijf meter brede weg. Bij parkeervakken op de weg van ongeveer twee meter breedte, blijft er slechts drie meter over voor overig wegverkeer. Naar onze mening is dit veel te smal. Daarbij kan het gevaarlijke situaties opleveren daar de parkeerplaatsen tot op korte afstand van bochten zijn ingetekend. Gelet op het voorgaande is onduidelijk of deze parkeerplaatsen wel als

parkeerplaatsen kunnen worden aangemerkt en meetellen voor het aantal, aangezien de weg te smal is voor parkeervakken op de weg. Mochten deze parkeerplaatsen in de praktijk niet uitvoerbaar zijn, dan wordt niet voldaan aan de parkeernorm.

Indiener is daarnaast van mening dat het niet wenselijk is dat zoveel op de weg wordt geparkeerd en dit vanuit uw gemeente ook niet moet worden ondersteund. Dit is juist iets dat uw gemeente niet moet willen. De weg is met vijf meter breedte al smal. Als er ook nog auto's staan geparkeerd, leidt dat alleen maar tot gevaarlijke situaties. Zo bestaat de weg rondom de woonwagenstandplaatsen en de sociale huurwoningen (tevens levensloop dus vermoedelijk senioren) veelal uit parkeren op de weg. Met parkeerplaatsen tot dicht bij de bochten, leidt dit tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties. In sommige gevallen gaat het zelfs om zeven parkeervakken achter elkaar op de weg. Komt een automobilist in de bocht een naderende auto o.i.d. tegen, dan moet de automobilist achteruitrijdend langs zeven auto's rijden om ruimte te kunnen maken voor de naderende auto. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de inritten vanaf de Budschop en de Gutjesweg. Als men vanaf deze wegen komt oprijden, wordt men direct geconfronteerd met een rij van vijf dan wel zeven auto's die op de weg staan geparkeerd. indiener kan zich niet voorstellen dat uw gemeente het wenselijk vindt dat er op een smalle weg zoveel op de weg wordt geparkeerd. De verkeersveiligheid komt hiermee zeker in het gedrang. Tevens kan worden afgevraagd of er wel voldoende ruimte is voor de hulpdiensten om alle woningen te bereiken en voor de huisvuilophaaldienst die wekelijks door de wijk moet.

Omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen
Op 12 december 2023 heeft uw raad de omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen vastgesteld. U treft dit document aan als bijlage 6. Onder punt 4.3.2 staat de ambitie vermeld voor het realiseren van 100 woningen per jaar tot en met 2030, in totaal 800 woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

Onder punt 4.3.3 "Woningen voor alle doelgroepen" staat beschreven dat aan alle kernen woningen naar behoefte voor alle doelgroepen worden toegevoegd. Specifiek staat vermeld: "ruimte om te kunnen voorzien in de behoefte van nieuwe woonwagenlocaties of uitbreiding daarvan (wettelijk verplicht)." Met deze ambitie is het niet nodig om in het voorliggende bestemmingsplan acht woonwagenstandplaatsen toe te voegen, er komen immers nog uitbreidingsplannen genoeg waardoor er ook een evenredige verdeling over alle kerkdorpen kan worden gerealiseerd.

Conclusie
Er is sprake van een oneerlijke spreiding van woonwagenstandplaatsen over de gemeente. In Budschop met een inwonersaantal van 2000 wil men twaalf woonwagenstandplaatsen toestaan, terwijl dit niet in verhouding staat tot het aantal inwoners en er kerkdorpen zijn binnen de gemeente die 0 woonwagenstandplaatsen hebben. Tevens bestaat er geen enkel draagvlak onder de omwonenden voor uitbreiding van het aantal woonwagens. Verder staat de verbeelding meer woningen toe dan waarvan wordt uitgegaan in de toelichting en is het beeldkwaliteitsplan niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan. Als laatste wordt opgemerkt dat onduidelijk is of men in de praktijk wel aan de parkeernorm kan voldoen, daar de weg te smal is om parkeerplaatsen op de weg te realiseren. Het vele parkeren op de weg leidt ook tot verkeersonveilige situaties die uw gemeente niet wenselijk moet vinden.

Gemeentelijk standpunt

Spreiding
Zie gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg (bijlage 2).

Draagvlak omwonenden
De gemeente heeft draagvlak omwonenden inderdaad hoog in het vaandel staan. Echter dat betekent niet dat er altijd overeenstemming moet zijn. Woonwagenstandplaatsen is altijd een gevoelig onderwerp en men wil deze meestal niet in de directe omgeving (not in my backyard). Los van de discussie over het aantal woonwagenstandplaatsen en de spreiding is de vraag of er draagvlak is bij directe omwonenden bij een locatie in een van de kerkdorpen waar nu nog geen woonwagenstandplaatsen zijn. Dit zou betekenen als de

gemeente zich hier aan vasthoudt en altijd draagvlak moet zijn de kans klein is dat er ook daadwerkelijk nog woonwagenstandplaatsen gerealiseerd zullen worden.

In dat kader heeft ook afstemming met de omgeving plaatsgevonden en is wel degelijk gehoor gegeven aan de wens van de omwonenden om de nieuwe standplaatsen niet direct aan de Gutjesweg, grenzend aan de bestaande woonwagenstandplaatsen, te situeren maar binnen het plangebied te ‘verplaatsen’ naar de achterzijde (achter Woonik), zodat de nieuwe woonwagenstandplaatsen uit het zicht liggen voor de omwonenden. Zowel vanuit de Gutjesweg als de Budschop is er geen direct zicht op deze nieuwe woonwagenstandplaatsen.

Dit wordt niet direct gezien als draagvlak maar geeft wel aan dat rekening is gehouden in het voortraject met de wensen van de omwonenden toen het (eerste) stedenbouwkundige plan gepresenteerd is.

Appartementencomplex
Het bouwvlak van het appartementencomplex is in het bestemmingsplan enigszins verruimd ten opzichte van het stedenbouwkundig plan, waardoor het bouwvlak dichter bij de Gutjesweg komt te liggen. De huidige afstand tussen het bouwvlak en de voorgevels van de woningen aan de overzijde bedraagt circa 24 meter, wat ruim voldoet aan de norm voor een standaard voorkant-voorkant situatie. Hoewel het bestemmingsplan volledige bebouwing van het bouwvlak toelaat, is dit niet de intentie. Het beoogde bouwplan moet voldoen aan het beeldkwaliteitsplan, dat uitgaat van twee bouwlagen met een derde laag als kap of setback voor architectonische flexibiliteit.

Waardevermindering woningen
Mocht indiener van mening zijn dat het plan leidt tot planschade die voor vergoeding in aanmerking komt, dan kan een verzoek om tegemoetkoming c.q. vergoeding worden gedaan binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Rekening houdend met de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het geldende bestemmingsplan in vergelijking met de bouw- en gebruiksmogelijkheden die het voorliggende bestemmingsplan zal bieden en het te hanteren normaal maatschappelijk risico wordt geen zodanige voor vergoeding in aanmerking komende planschade verwacht dat het plan doordoor niet uitvoerbaar is. De gemeente is verder van mening dat iedere doelgroep, dus ook woonwagenbewoners, recht hebben op een goede woonplek en huisvesting.

Dat dit naar de mening van de indiener een schijntje is maar de vraag omdat met deze woningbouwontwikkeling ook een enorme kwaliteitsimpuls op deze locatie plaatsvindt omdat de bedrijfsbestemming wordt omgezet in een woon-, groen en verkeersbestemming. De locatie krijgt daarmee een nieuwe invulling die verdere verpaupering van deze plek moet voorkomen. Daarbij komen zowel aan de zijde van de Gutjesweg als de Budschop reguliere woningen te liggen met daar omheen groen, waardoor het planvoornemen een groenuitstraling heeft. Ook de afstand ten opzichte van de woonwagenstandplaatsen is dermate groot en de woonwagenstandplaatsen liggen ‘verdekt’ in het plangebied dat van direct zicht op deze woonwagenstandplaatsen geen sprake is.

BKP niet gewaarborgd
Het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan is afzonderlijk vastgesteld door de raad en daarmee gemeentelijk beleid. Dit beeldkwaliteitsplan wordt (in feite) toegevoegd aan de welstandsnota, zodat het daarmee ook geborgd is en geen onderdeel hoeft uit te maken van het bestemmingsplan.

Aantal wooneenheden in verbeelding
Op basis van artikel 5.2.2 sub b in combinatie met het ‘maximum aantal woonheden’ op de verbeelding zijn binnen het plangebied inderdaad maximaal 71 woningen toegestaan. Dit aantal is gebaseerd op de civieltechnische uitwerking van Geonius wat als basis c.q. uitgangspunt heeft gediend voor de verbeelding. Dit verschil in aantallen zit hem in het aantal vrijstaande woningen aan de Budschop (5 woningen ipv 4 woningen) en het aantal geschakelde woningen ten noordoosten van de woonwagenstandplaatsen (6 woningen ipv 4 woningen). Deze aantallen zullen aangepast worden zodat het aantal woning dat toegestaan is maximaal 69 woningen is in overeenstemming met de toelichting.

Aantal parkeerplaatsen
Ten aanzien van parkeren wordt binnen het plangebied aantoonbaar voorzien in voldoende parkeergelegenheid op basis de CROW publicatie 3.18: ‘Toekomstig bestendig parkeren’ en het gemeentelijke parkeerbeleid (d.d. 2 mei 2024) In dat kader is een parkeerbalans opgesteld en inzichtelijk

gemaakt dat ook daadwerkelijk in de benodigde parkeerplaatsen wordt voorzien. Er is zelfs sprake van een (beperkt) overschot aan parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit is ook in de regels geborgd.

De verkeersgeneratie neemt per saldo met ongeveer 400 verkeersbewegingen (471,4 minus 71,54) toe. Dit is een beperkte toename. De Gutjesweg en Budschop (beide erftoegangsweg conform mobiliteitsplan Nederweert 2020) hebben een acceptabele verkeerscapaciteit van tussen de grofweg 3.000 en 8.000 mvt. per etmaal. Een en ander afhankelijk van de inrichting en locatie. Gezien de geringere breedte van de Gutjesweg ligt de acceptabele capaciteit hier lager dan op de Budschop. De meest recente verkeersgegevens die op dit moment beschikbaar zijn geven aan dat er +/- 120 voertuigen per dag rijden op beide wegen. Daar deze gegevens uit een verkeersmodel komen neemt de betrouwbarheid van de data af op het moment dat de er dieper in de wijk wordt gekeken. Er zal echter ook geen verschil van meer dan enkele tientallen voertuigen inzitten. Hiermee valt te zeggen dat er voldoende restcapaciteit is voor de +/- 400 extra verkeersbewegingen.

De rijbaan van de wegen heeft een breedte van 5.10 meter. Dit gebaseerd op het ASVV 2021 (CROW) waarbij de rijbaan van een ETW-30 een minimale maatvoering kent van 4.80 meter. Dit is voldoende breed om auto's elkaar te laten passeren, ook als op de rijbaan langs geparkeerd wordt. Dit geldt ook voor eventuele vrachtwagens.

Omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen
Uit het eerder uitgevoerde scenario onderzoek is (uiteindelijk) gebleken dat de Gutjeszijweg de meest geschikt locatie is om de woonwagenstandplaatsen toe te voegen. Zie gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg (bijlage 2).

Conclusie
De zienwijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De woningaantallen ter plaatse van de aanduiding maximum aantal wooneenheden zal ter plaatse van het bouwvlak aan de Budschop en ten noordoosten van de woonwagenstandplaatsen aangepast worden naar respectievelijk 4 woningen (ipv 5 woningen) en 5 woningen (ipv 6 woningen). Tevens wordt als onderdeel van het vaststellingsbesluit besloten om het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan zoals vastgesteld door de raad op 12 december 2023 om dit beeldkwaliteitsplan expliciet op te nemen in de welstandsnota van de gemeente Nederweert.

Zienswijze 2
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per mail d.d. 7 februari 2024 en per aangetekende brief d.d. 8 februari 2024 ingekomen) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 22 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

Spreiding
Momenteel zijn er vier woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg. Zolang indiener zich echter kan heugen, staan er vijf woonwagens. In het ontwerpbestemmingsplan zijn acht woonwagenstandplaatsen opgenomen. Dit betekent dat er een verdriedubbeling van het huidige aantal woonwagenstand plaatsvindt. Dit is te veel woonwagens voor de kleine kern Budschop.

Hierbij wordt verwezen naar de toelichting dat hiermee invulling wordt gegeven aan 'afspraken uit het verleden' in relatie tot de wachtlijst van woonwagenbewoners waarmee de wachtlijst komt te vervallen. Er zou volgens indiener hiermee gedoeld worden op de woonwagenstandplaatsen die destijds in de wijk Hoebenakker zouden worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan voor deze wijk Hoebenakker waren namelijk woonwagenstandplaatsen opgenomen. Na discussie over het exacte aantal woonwagenstandplaatsen, is door de woonwagenbewoners zelf beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ondanks dat dit beroep gegrond is verklaard, is in het vervolg van dit bestemmingsplan voor de wijk Hoebenakker niets meer gedaan met het aantal woonwagenstandplaatsen en zijn deze dan ook helmaal niet meer opgenomen in het plan Hoebenakker. Om alsnog aan 'deze afspraken' te voldoen, worden indiener en andere omwonenden hier nu mee opgezadeld.

Waarom in Hoebenakker 0 woonwagens en in Budschop het huidige woonwagenstandplaatsen verdriedubbelen? Dat er al woonwagenstandplaatsen zijn betekent niet dat er dan nog eens acht woonwagenstandplaatsen bij kunnen. Dit moet voor de gemeente juist een reden zijn om hier verder geen extra woonwagenstandplaatsen te creëren, maar op zoek te gaan naar een andere locatie binnen de gemeente zodat deze evenredig worden verspreid over de kernen van de gemeente. Er is daarmee sprake van een oneerlijke verdeling c.q. spreiding van de woonwagenstandplaatsen.

Ook staat het aantal woonwagenstandplaatsen in Budschop (12 standplaatsen op 2000 inwoners) niet in verhouding tot het aantal inwoners, als men dit vergelijkt met het aantal standplaatsen in Nederweert in verhouding tot het aantal inwoners. Verder volgt uit bovenstaande cijfers dat zich in de kerkdorpen Ospeldijk, Nederweert-Eind en Leveroy geen enkele woonwagenstandplaats bevindt. Het lict dus meer in de reden om deze woonwagenstandplaatsen te spreiden over de gemeente. Dat verhoudt zich beter ten opzichte van het aantal inwoners. Hiervoor wordt ook verwezen naar het document ‘Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland’. Uit dit document volgt dat het landelijke gemiddelde ongeveer 1,1 woonwagen per 1.000 woning betreft. De kern Budschop telt minder dan 1.000woningen waardoor sprake is van scheefgroei.

Tevens wordt de noodzaak niet gezien waarom deze acht woonwagenstandplaatsen per se bij de huidige vier woonwagenstandplaatsen moeten worden gerealiseerd. In het geval van een woning kan men toch ook niet eisen dat vrienden en familie in dezelfde straat wonen. Deze acht woonwagenstandplaatsen kunnen dan ook goed opgedeeld worden en verdeeld worden over de andere kerkdorpen.

Draagvlak omwonenden
In het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan staat dat draagvlak vanuit de omgeving daarom ook belangrijk is. Echter het is de gemeente bekend dat het draagvlak voor het uitbreiden van de huidige woonwagenstandplaatsen volledig ontbreekt. Dit volgt namelijk uit de onderzoeksresultaten naar aanleiding van een enquête onder de inwoners van Budschop. Bij ‘minder gewenste voorzieningen’ staat op nummer 1 ‘uitbreiding woonwagens’. Het is de gemeente dus bekend dat voor de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen geen draagvlak bestaat voor de omwonenden. Dit geluid vanuit de omgeving wordt echter totaal genegeerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten van de enquête moge duidelijk zijn dat draag vlak voor dit ontwerpbestemmingsplan volledig ontbreekt en dan ook niet rijmt met de mooie woorden dat ‘draagvlak vanuit de omgeving belangrijk is’. Er wordt hieraan volledig voorbij gegaan.

<u>Appartementencomplex</u>
Tegenover de woning van indiener is het appartementencomplex ingetekend. Dat dit complex er zou komen, was cliënt reeds bekend door de informatieavonden. Tijdens deze avonden is aan indiener meegedeeld dat het complex twee verdiepingen hoog wordt en ter plaatse van de huidige brandweerkazerne komt. Cliënt was dan ook zeer verbaasd op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Uit de verbeelding en het stedenbouwkundig ontwerp volgt namelijk dat het gebouw uit drie verdiepingen bestaat én op slechts enkele meters van de Gutjesweg is ingetekend. Deze komt dus helemaal niet ter hoogte van de huidige brandweerkazerne.

Indiener vindt het niet wenselijk dat op zeer korte afstand van hun woning een drie verdiepingen hoog appartementencomplex komt. Het gevoel van privacy zal sterk verminderen nu zij met zoveel huishoudens worden geconfronteerd. Indiener begrijpt dat hij in een woonwijk woont, maar de inbreuk van een drie verdiepingen hoog appartementencomplex voelt vele malen groter dan wanneer er enkele woningen staan. Vanaf drie verdiepingen is er namelijk het gevoel dat je 'bekeken wordt'. Vooral wanneer dit appartementencomplex op korte afstand van de straat komt. Het woongenot van indiener zal dan ook sterk afnemen. Het is voor indiener dan ook wenselijk dat het appartementencomplex slechts twee verdiepingen hoog wordt en op verdere afstand van de straat komt. Op die manier hebben ze toch nog enig gevoel van privacy.

Waardevermindering woning
De komst van de 61 woningen/appartementen en acht woonwagenstandplaatsen zal ook zijn weerslag hebben op de waarde van de woning. Deze zal sterk dalen. Indiener is ervan op de hoogte dat de mogelijkheid van planschade openstaat. De tegemoetkoming van planschade, als men hier al recht op heeft

met een dergelijk hoog normaal maatschappelijk risico dat gehanteerd wordt, zal echter een schijntje zijn van de daadwerkelijke waardevermindering die door de verandering van dit bestemmingsplan optreedt.

BKP niet geborgd
Tijdens de raadsvergadering van 12 december 2023 is ingestemd met het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan. Met dit plan wordt o.a. invulling gegeven hoe de nieuwe wijk er komt uit te zien zodat sprake is van eenheid. In de planregels en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt echter met geen woord gesproken over het beeldkwaliteitsplan. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt het beeldkwaliteitsplan dan ook op geen enkele manier geborgd.

Aantal wooneenheden in verbeelding
In de toelichting wordt uitgegaan van de toevoeging van in totaal 69 woningen (waarvan acht woonwagenstandplaatsen). Dit is vastgelegd in de regels (artikel 5.2.2 sub b en op de verbeelding. Het aantal wooneenheden op de verbeelding is hierbij leidend. Bij het optellen van het aantal wooneenheden in de verbeelding komt men tot een totaal aantal van 71 wooneenheden. De planregels laten dus meer woningen toe dan waar in de toelichting van wordt uitgegaan.

Aantal parkeerplaatsen
Met het realiseren van 122 parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de parkeernorm van 113,6 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 11,6 parkeerplaatsen gerealiseerd en in de openbare ruimte 111 parkeerplaatsen. Uit 'bijlage 3 Parkeerbalans' bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat er 111 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen.' U treft dit document aan als bijlage 5. Een gedeelte van deze parkeerplaatsen wordt gerealiseerd door parkeervakken op de weg. In dit kader wordt echter de vraag gesteld of dit in de praktijk ook wel uitvoerbaar is. Met een schaal van 1:500 wordt uitgegaan van een vijf meter brede weg. Bij parkeervakken op de weg van ongeveer twee meter breedte, blijft er slechts drie meter over voor overig wegverkeer. Naar onze mening is dit veel te smal. Daarbij kan het gevaarlijke situaties opleveren daar de parkeerplaatsen tot op korte afstand van bochten zijn ingetekend. Gelet op het voorgaande is onduidelijk of deze parkeerplaatsen wel als parkeerplaatsen kunnen worden aangemerkt en meetellen voor het aantal, aangezien de weg te smal is voor parkeervakken op de weg. Mochten deze parkeerplaatsen in de praktijk niet uitvoerbaar zijn, dan wordt niet voldaan aan de parkeernorm.

Indiener is daarnaast van mening dat het niet wenselijk is dat zoveel op de weg wordt geparkeerd en dit vanuit uw gemeente ook niet moet worden ondersteund. Dit is juist iets dat uw gemeente niet moet willen. De weg is met vijf meter breedte al smal. Als er ook nog auto's staan geparkeerd, leidt dat alleen maar tot gevaarlijke situaties. Zo bestaat de weg rondom de woonwagenstandplaatsen en de sociale huurwoningen (tevens levensloop dus vermoedelijk senioren) veelal uit parkeren op de weg. Met parkeerplaatsen tot dicht bij de bochten, leidt dit tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties. In sommige gevallen gaat het zelfs om zeven parkeervakken achter elkaar op de weg. Komt een automobilist in de bocht een naderende auto o.i.d. tegen, dan moet de automobilist achteruitrijdend langs zeven auto's rijden om ruimte te kunnen maken voor de naderende auto. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de inritten vanaf de Budschop en de Gutjesweg. Als men vanaf deze wegen komt oprijden, wordt men direct geconfronteerd met een rij van vijf dan wel zeven auto's die op de weg staan geparkeerd. indiener kan zich niet voorstelen dat uw gemeente het wenselijk vindt dat er op een smalle weg zoveel op de weg wordt geparkeerd. De verkeersveiligheid komt hiermee zeker in het gedrang. Tevens kan worden afgevraagd of er wel voldoende ruimte is voor de hulpdiensten om alle woningen te bereiken en voor de huisvuilophaaldienst die wekelijks door de wijk moet.

Omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen
Op 12 december 2023 heeft uw raad de omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen vastgesteld. U treft dit document aan als bijlage 6. Onder punt 4.3.2 staat de ambitie vermeld voor het realiseren van 100 woningen per jaar tot en met 2030, in totaal 800 woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

Onder punt 4.3.3 "Woningen voor alle doelgroepen" staat beschreven dat aan alle kernen woningen naar behoefte voor alle doelgroepen worden toegevoegd. Specifiek staat vermeld: "ruimte om te kunnen voorzien in de behoefte van nieuwe woonwagenlocaties of uitbreiding

daarvan (wettelijk verplicht)." Met deze ambitie is het niet nodig om in het voorliggende bestemmingsplan acht woonwagenstandplaatsen toe te voegen, er komen immers nog uitbreidingsplannen genoeg waardoor er ook een evenredige verdeling over alle kerkdorpen kan worden gerealiseerd.

Conclusie
Er is sprake van een oneerlijke spreiding van woonwagenstandplaatsen over de gemeente. In Budschop met een inwonersaantal van 2000 wil men twaalf woonwagenstandplaatsen toestaan, terwijl dit niet in verhouding staat tot het aantal inwoners en er kerkdorpen zijn binnen de gemeente die 0 woonwagenstandplaatsen hebben. Tevens bestaat er geen enkel draagvlak onder de omwonenden voor uitbreiding van het aantal woonwagens. Verder staat de verbeelding meer woningen toe dan waarvan wordt uitgegaan in de toelichting en is het beeldkwaliteitsplan niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan. Als laatste wordt opgemerkt dat onduidelijk is of men in de praktijk wel aan de parkeernorm kan voldoen, daar de weg te smal is om parkeerplaatsen op de weg te realiseren. Het vele parkeren op de weg leidt ook tot verkeersonveilige situaties die uw gemeente niet wenselijk moet vinden.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 1. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 1.

Conclusie
De zienwijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De woningaantallen ter plaatse van de aanduiding maximum aantal wooneenheden zal ter plaatse van het bouwvlak aan de Budschop en ten noordoosten van de woonwagenstandplaatsen aangepast worden naar respectievelijk 4 woningen (ipv 5 woningen) en 5 woningen (ipv 6 woningen). Tevens wordt als onderdeel van het vaststellingsbesluit besloten om het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan zoals vastgesteld door de raad op 12 december 2023 om dit beeldkwaliteitsplan expliciet op te nemen in de welstandsnota van de gemeente Nederweert.

<u>Zienswijze 3</u>
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per mail d.d. 7 februari 2024 en per aangetekende brief d.d. 8 februari 2024 ingekomen) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 22 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

Spreiding
Momenteel zijn er vier woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg. Zolang indiener zich echter kan heugen, staan er vijf woonwagens. In het ontwerpbestemmingsplan zijn acht woonwagenstandplaatsen opgenomen. Dit betekent dat er een verdriedubbeling van het huidige aantal woonwagenstand plaatsvindt. Dit is te veel woonwagens voor de kleine kern Budschop.

Hierbij wordt verwezen naar de toelichting dat hiermee invulling wordt gegeven aan ‘afspraken uit het verleden’ in relatie tot de wachtlijst van woonwagenbewoners waarmee de wachtlijst komt te vervallen. Er zou volgens indiener hiermee gedoeld worden op de woonwagenstandplaatsen die destijds in de wijk Hoebenakker zouden worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan voor deze wijk Hoebenakker waren namelijk woonwagenstandplaatsen opgenomen. Na discussie over het exacte aantal woonwagenstandplaatsen, is door de woonwagenbewoners zelf beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ondanks dat dit beroep gegrond is verklaard, is in het vervolg van dit bestemmingsplan voor de wijk Hoebenakker niets meer gedaan met het aantal woonwagenstandplaatsen en zijn deze dan ook helmaal niet meer opgenomen in het plan Hoebenakker. Om alsnog aan ‘deze afspraken’ te voldoen, worden indiener en andere omwonenden hier nu mee opgezadeld.

Waarom in Hoebenakker 0 woonwagens en in Budschop het huidige woonwagenstandplaatsen verdriedubbelen? Dat er al woonwagenstandplaatsen zijn betekent niet dat er dan nog eens acht woonwagenstandplaatsen bij kunnen. Dit moet voor de gemeente juist een reden zijn om hier verder geen extra woonwagenstandplaatsen te creëren, maar op zoek te gaan naar een andere locatie binnen de gemeente zodat deze evenredig worden verspreid over de kernen van de gemeente. Er is daarmee sprake van een oneerlijke verdeling c.q. spreiding van de woonwagenstandplaatsen.

Ook staat het aantal woonwagenstandplaatsen in Budschop (12 standplaatsen op 2000 inwoners) niet in verhouding tot het aantal inwoners, als men dit vergelijkt met het aantal standplaatsen in Nederweert in verhouding tot het aantal inwoners. Verder volgt uit bovenstaande cijfers dat zich in de kerkdorpen Ospeldijk, Nederweert-Eind en Leveroy geen enkele woonwagenstandplaats bevindt. Het lict dus meer in de reden om deze woonwagenstandplaatsen te spreiden over de gemeente. Dat verhoudt zich beter ten opzichte van het aantal inwoners. Hiervoor wordt ook verwezen naar het document ‘Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland’. Uit dit document volgt dat het landelijke gemiddelde ongeveer 1,1 woonwagen per 1.000 woning betreft. De kern Budschop telt minder dan 1.000woningen waardoor sprake is van scheefgroei.

Tevens wordt de noodzaak niet gezien waarom deze acht woonwagenstandplaatsen per se bij de huidige vier woonwagenstandplaatsen moeten worden gerealiseerd. In het geval van een woning kan men toch ook niet eisen dat vrienden en familie in dezelfde straat wonen. Deze acht woonwagenstandplaatsen kunnen dan ook goed opgedeeld worden en verdeeld worden over de andere kerkdorpen.

Draagvlak omwonenden
In het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan staat dat draagvlak vanuit de omgeving daarom ook belangrijk is. Echter het is de gemeente bekend dat het draagvlak voor het uitbreiden van de huidige woonwagenstandplaatsen volledig ontbreekt. Dit volgt namelijk uit de onderzoeksresultaten naar aanleiding van een enquête onder de inwoners van Budschop. Bij ‘minder gewenste voorzieningen’ staat op nummer 1 ‘uitbreiding woonwagens’. Het is de gemeente dus bekend dat voor de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen geen draagvlak bestaat voor de omwonenden. Dit geluid vanuit de omgeving wordt echter totaal genegeerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten van de enquête moge duidelijk zijn dat draag vlak voor dit ontwerpbestemmingsplan volledig ontbreekt en dan ook niet rijmt met de mooie woorden dat ‘draagvlak vanuit de omgeving belangrijk is’. Er wordt hieraan volledig voorbij gegaan.

<u>Appartementencomplex</u>
Tegenover de woning van indiener is het appartementencomplex ingetekend. Dat dit complex er zou komen, was cliënt reeds bekend door de informatieavonden. Tijdens deze avonden is aan indiener meegedeeld dat het complex twee verdiepingen hoog wordt en ter plaatse van de huidige brandweerkazerne komt. Cliënt was dan ook zeer verbaasd op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Uit de verbeelding en het stedenbouwkundig ontwerp volgt namelijk dat het gebouw uit drie verdiepingen bestaat én op slechts enkele meters van de Gutjesweg is ingetekend. Deze komt dus helemaal niet ter hoogte van de huidige brandweerkazerne.

Indiener vindt het niet wenselijk dat op zeer korte afstand van hun woning een drie verdiepingen hoog appartementencomplex komt. Het gevoel van privacy zal sterk verminderen nu zij met zoveel huishoudens worden geconfronteerd. Indiener begrijpt dat hij in een woonwijk woont, maar de inbreuk van een drie verdiepingen hoog appartementencomplex voelt vele malen groter dan wanneer er enkele woningen staan. Vanaf drie verdiepingen is er namelijk het gevoel dat je 'bekeken wordt'. Vooral wanneer dit appartementencomplex op korte afstand van de straat komt. Het woongenot van indiener zal dan ook sterk afnemen. Het is voor indiener dan ook wenselijk dat het appartementencomplex slechts twee verdiepingen hoog wordt en op verdere afstand van de straat komt. Op die manier hebben ze toch nog enig gevoel van privacy.

Waardevermindering woning
De komst van de 61 woningen/appartementen en acht woonwagenstandplaatsen zal ook zijn weerslag hebben op de waarde van de woning. Deze zal sterk dalen. Indiener is ervan op de hoogte dat de mogelijkheid van planschade openstaat. De tegemoetkoming van planschade, als men hier al recht op heeft

met een dergelijk hoog normaal maatschappelijk risico dat gehanteerd wordt, zal echter een schijntje zijn van de daadwerkelijke waardevermindering die door de verandering van dit bestemmingsplan optreedt.

BKP niet geborgd
Tijdens de raadsvergadering van 12 december 2023 is ingestemd met het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan. Met dit plan wordt o.a. invulling gegeven hoe de nieuwe wijk er komt uit te zien zodat sprake is van eenheid. In de planregels en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt echter met geen woord gesproken over het beeldkwaliteitsplan. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt het beeldkwaliteitsplan dan ook op geen enkele manier geborgd.

Aantal wooneenheden in verbeelding
In de toelichting wordt uitgegaan van de toevoeging van in totaal 69 woningen (waarvan acht woonwagenstandplaatsen). Dit is vastgelegd in de regels (artikel 5.2.2 sub b en op de verbeelding. Het aantal wooneenheden op de verbeelding is hierbij leidend. Bij het optellen van het aantal wooneenheden in de verbeelding komt men tot een totaal aantal van 71 wooneenheden. De planregels laten dus meer woningen toe dan waar in de toelichting van wordt uitgegaan.

Aantal parkeerplaatsen
Met het realiseren van 122 parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de parkeernorm van 113,6 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 11,6 parkeerplaatsen gerealiseerd en in de openbare ruimte 111 parkeerplaatsen. Uit 'bijlage 3 Parkeerbalans' bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat er 111 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen.' U treft dit document aan als bijlage 5. Een gedeelte van deze parkeerplaatsen wordt gerealiseerd door parkeervakken op de weg. In dit kader wordt echter de vraag gesteld of dit in de praktijk ook wel uitvoerbaar is. Met een schaal van 1:500 wordt uitgegaan van een vijf meter brede weg. Bij parkeervakken op de weg van ongeveer twee meter breedte, blijft er slechts drie meter over voor overig wegverkeer. Naar onze mening is dit veel te smal. Daarbij kan het gevaarlijke situaties opleveren daar de parkeerplaatsen tot op korte afstand van bochten zijn ingetekend. Gelet op het voorgaande is onduidelijk of deze parkeerplaatsen wel als parkeerplaatsen kunnen worden aangemerkt en meetellen voor het aantal, aangezien de weg te smal is voor parkeervakken op de weg. Mochten deze parkeerplaatsen in de praktijk niet uitvoerbaar zijn, dan wordt niet voldaan aan de parkeernorm.

Indiener is daarnaast van mening dat het niet wenselijk is dat zoveel op de weg wordt geparkeerd en dit vanuit uw gemeente ook niet moet worden ondersteund. Dit is juist iets dat uw gemeente niet moet willen. De weg is met vijf meter breedte al smal. Als er ook nog auto's staan geparkeerd, leidt dat alleen maar tot gevaarlijke situaties. Zo bestaat de weg rondom de woonwagenstandplaatsen en de sociale huurwoningen (tevens levensloop dus vermoedelijk senioren) veelal uit parkeren op de weg. Met parkeerplaatsen tot dicht bij de bochten, leidt dit tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties. In sommige gevallen gaat het zelfs om zeven parkeervakken achter elkaar op de weg. Komt een automobilist in de bocht een naderende auto o.i.d. tegen, dan moet de automobilist achteruitrijdend langs zeven auto's rijden om ruimte te kunnen maken voor de naderende auto. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de inritten vanaf de Budschop en de Gutjesweg. Als men vanaf deze wegen komt oprijden, wordt men direct geconfronteerd met een rij van vijf dan wel zeven auto's die op de weg staan geparkeerd. indiener kan zich niet voorstelen dat uw gemeente het wenselijk vindt dat er op een smalle weg zoveel op de weg wordt geparkeerd. De verkeersveiligheid komt hiermee zeker in het gedrang. Tevens kan worden afgevraagd of er wel voldoende ruimte is voor de hulpdiensten om alle woningen te bereiken en voor de huisvuilophaaldienst die wekelijks door de wijk moet.

Omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen
Op 12 december 2023 heeft uw raad de omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen vastgesteld. U treft dit document aan als bijlage 6. Onder punt 4.3.2 staat de ambitie vermeld voor het realiseren van 100 woningen per jaar tot en met 2030, in totaal 800 woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

Onder punt 4.3.3 "Woningen voor alle doelgroepen" staat beschreven dat aan alle kernen woningen naar behoefte voor alle doelgroepen worden toegevoegd. Specifiek staat vermeld: "ruimte om te kunnen voorzien in de behoefte van nieuwe woonwagenlocaties of uitbreiding

daarvan (wettelijk verplicht)." Met deze ambitie is het niet nodig om in het voorliggende bestemmingsplan acht woonwagenstandplaatsen toe te voegen, er komen immers nog uitbreidingsplannen genoeg waardoor er ook een evenredige verdeling over alle kerkdorpen kan worden gerealiseerd.

Conclusie
Er is sprake van een oneerlijke spreiding van woonwagenstandplaatsen over de gemeente. In Budschop met een inwonersaantal van 2000 wil men twaalf woonwagenstandplaatsen toestaan, terwijl dit niet in verhouding staat tot het aantal inwoners en er kerkdorpen zijn binnen de gemeente die 0 woonwagenstandplaatsen hebben. Tevens bestaat er geen enkel draagvlak onder de omwonenden voor uitbreiding van het aantal woonwagens. Verder staat de verbeelding meer woningen toe dan waarvan wordt uitgegaan in de toelichting en is het beeldkwaliteitsplan niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan. Als laatste wordt opgemerkt dat onduidelijk is of men in de praktijk wel aan de parkeernorm kan voldoen, daar de weg te smal is om parkeerplaatsen op de weg te realiseren. Het vele parkeren op de weg leidt ook tot verkeersonveilige situaties die uw gemeente niet wenselijk moet vinden.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 1. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 1.

Conclusie
De zienwijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De woningaantallen ter plaatse van de aanduiding maximum aantal wooneenheden zal ter plaatse van het bouwvlak aan de Budschop en ten noordoosten van de woonwagenstandplaatsen aangepast worden naar respectievelijk 4 woningen (ipv 5 woningen) en 5 woningen (ipv 6 woningen). Tevens wordt als onderdeel van het vaststellingsbesluit besloten om het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan zoals vastgesteld door de raad op 12 december 2023 om dit beeldkwaliteitsplan expliciet op te nemen in de welstandsnota van de gemeente Nederweert.

<u>Zienswijze 4</u>
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per mail d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 21 februari 2024 is per mail een nadere onderbouwing gegeven op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze
Deze nadere onderbouwing heeft met name betrekking op de toename van het aantal woonwagenstandplaatsen van 4 naar 12 woonwagenstandplaatsen, wat door de indiener als buiten proportioneel voor de woonwijk wordt gezien. Op basis van landelijke cijfers zou het aantal standplaatsen in Budschop vóór de uitbreiding gemiddeld zelfs twee in plaatse van de huidige vier woonwagenstandplaatsen moeten zijn.

Daarnaast zal een buiten proportioneel groot woonwagenkamp in de buurt Budschop ook een negatieve invloed op de waarde van de woningen hebben. De aanwezigheid van een woonwagenkamp kan een afschrikkende werking hebben op potentiële kopers van de woningen al dan niet rondom deze locatie. Er kleeft immers een negatief imago aan woonwagenkampen.

De nadere onderbouwing van de indiener stoelt dan ook op de gemiddelde landelijke én lokale getallen. De beoogde uitbreiding van het aantal woonwagenplaatsen met 8 (= 200% ten opzichte van het huidige aantal) sluit hier in alle redelijkheid en billijkheid niet op aan. Het huidige aantal van 4 woonwagenstandplaatsen is immers al 100% boven het lokale gemiddelde van 2 (op 875 woningen). De beoogde uitbreiding van 8 bestrijkt vervolgens een totaal van 12 woonwagenstandplaatsen en is dan ook totaal niet in verhouding plus exorbitant hoog.

Indiener behoud zich het recht voor haar zienswijze nader aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt
Zie gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg (bijlage 2).

Mocht indiener van mening zijn dat het plan leidt tot planschade die voor vergoeding in aanmerking komt, dan kan een verzoek om tegemoetkoming c.q. vergoeding worden gedaan binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Rekening houdend met de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het geldende bestemmingsplan in vergelijking met de bouw- en gebruiksmogelijkheden die het voorliggende bestemmingsplan zal bieden en het te hanteren normaal maatschappelijk risico wordt geen zodanige voor vergoeding in aanmerking komende planschade verwacht dat het plan doordoor niet uitvoerbaar is. De gemeente is verder van mening dat iedere doelgroep, dus ook woonwagenbewoners, recht hebben op een goede woonplek en huisvesting.

In de bestaande situatie is al sprake van woonwagenstandplaatsen aan de Gutjesweg. Deze situatie blijft ruimtelijk gezien ongewijzigd. De nieuwe woonwagenstandplaatsen worden, op verzoek van de omwonenden, verderop in het plangebied gesitueerd en ‘afgeschermd’ door tussenliggende bebouwing. Er is hiermee geen directe relatie tussen de woningen aan de Gutjesweg en de nieuwe woonwagenstandplaatsen. Verder wordt op de nieuwe woonwagenstandplaatsen niet voorzien in ‘traditionele’ woonwagens maar in (vaste) chalets met een berging. Er is hierdoor sprake en gestreefd naar een goede en beheersbare situatie. Stedenbouwkundig bezien worden de toe te voegen standplaatsen geïntegreerd in de nieuw te realiseren woonwijk. De standplaatsen worden niet als solitair gebied ontwikkelt, maar worden in een reguliere verkaveling aan een openbare weg gesitueerd en vormen zo een integraal onderdeel van de nieuw te realiseren woonwijk.

In onze stedenbouwkundige visie ligt de integratie van nieuwe woonwagenstandplaatsen binnen de verkaveling van de woonwijk. Deze benadering is zorgvuldig ontworpen om niet alleen het stigma rondom deze doelgroep te ontkrachten, maar ook om hen actief te verwelkomen en de ruimte te bieden die nodig is voor volledige integratie binnen de gemeenschap. Door deze standplaatsen op harmonieuze wijze in te passen in het stedelijk weefsel, bevorderen we niet alleen de sociale cohesie maar creëren we ook een inclusieve omgeving waarin elke bewoner, ongeacht zijn of haar achtergrond, zich thuis en gewaardeerd kan voelen. Dit initiatief markeert een significante stap voorwaarts in onze inzet voor diversiteit en inclusie, en onderstreept onze toewijding aan het bouwen van woonwijken die de rijkdom van onze gemeenschap in al haar diversiteit weerspiegelen.

Na ontvangst van de pro-forma zienswijze op 7 februari 2024, heeft indiener een termijn gekregen voor de inhoudelijke gronden. De termijn van twee weken is een redelijke termijn voor het aanvullen van een zienswijze. Om de zienswijze daarna nogmaals aan te vullen ontbreekt de wettelijke basis.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<u>Zienswijze 5</u>
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 6 en 8 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 19 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend door Boskamp-Willems Advocaten in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze
In de inhoudelijke zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen de mogelijkheid die het ontwerpbestemmingsplan biedt voor het plaatsen van acht woonwagens. Aan de Gutjesweg, aangrenzend aan het plangebied, staan al vijf woonwagens waarvan één gedoogd. Met de acht woonwagens in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan worden er dat dus 13. Daarmee wordt de verdeling van woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente wel heel onevenwichtig. Er wordt gepleit voor een meer evenredige verdeling van woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente. Nu wordt al met enige regelmaat overlast ervaren vanwege de vijf bestaande woonwagens. Met de kost van nog acht woonwagens meer, wordt gevreesd dat die overlast alleen maar zal toenemen.

De behoefte voor de acht woonwagenstandplaatsen wordt op geen enkele manier onderbouwd in het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast zou in het plangebied van het vigerende bestemmingsplan ‘Hoebenakker’ nog plancapaciteit beschikbaar zijn voor het realiseren van woonwagenstandplaatsen op de nog onbebouwde gronden tegen de provinciale weg N266 met de bestemming ‘Woongebied – Uit te werken. Op grond van artikel 22.32 van het Omgevingsplan gemeente Nederweert kan een omgevingsvergunning worden verleend voor het plaatsen van woonwagens.

Daarnaast wordt gevreesd voor parkeeroverlast, ondanks dat wordt voorzien in voldoende parkeerplekken voor de te bouwen woningen en woonwagens. Momenteel wordt in het plangebied ook geparkeerd bij de leegstaande brandweergarage, met name ook door bezoekers van de ruilwinkel in het voormalige pand van Woonik aan de Gutjesweg 8. Deze parkeergelegenheid verdwijnt als gevolg van de woningbouwontwikkeling binnen het plangebied waardoor er toch parkeerproblemen kunnen ontstaan.

Ook zijn er zorgen over de toename van het verkeer omdat de verkeersgeneratie toeneemt ten opzichte van de ‘huidige situatie’ (gemeentewerf en brandweer) ondanks dat in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat dit niet zal leiden tot problemen in de verkeerskundige situatie omdat de gebiedsontsluitingsweg Budschop voldoende capaciteit heeft. Hoe groot die capaciteit is en welk deel van die capaciteit nu al wordt benut door bestaand verkeer, wordt echter niet aangegeven. Bovendien staat in de toelichting tevens dat verkeer vanuit het plangebied niet alleen richting Budschop gaat, maar voor 25% ook richting de Gutjesweg. Onduidelijk is of die weg berekend is op die verkeerstoename.

Gemeentelijk standpunt
Zie gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg (bijlage 2).

Ten aanzien van parkeren wordt binnen het plangebied aantoonbaar voorzien in voldoende parkeergelegenheid op basis de CROW publicatie 3.18: ‘Toekomstig bestendig parkeren’ en het gemeentelijke parkeerbeleid (d.d. 2 mei 2024) In dat kader is een parkeerbalans opgesteld en inzichtelijk gemaakt dat ook daadwerkelijk in de benodigde parkeerplaatsen wordt voorzien. Er is zelfs sprake van een (beperkt) overschot aan parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit is ook in de regels geborgd. Dat nu voor andere functies c.q. voorzieningen geparkeerd wordt binnen het plangebied (ter plaatse van de brandweerkazerne) betekent niet dat hiervoor moet worden voorzien binnen het plangebied. Deze functies c.q. voorzieningen zijn in principe ook zelf verantwoordelijk voor het voorzien in de noodzakelijke parkeerbehoefte op eigen terrein. Dit moet dan ook niet afgewenteld te worden op de nieuwe woningbouwontwikkeling binnen het plangebied.

De verkeersgeneratie neemt per saldo met ongeveer 400 verkeersbewegingen (471,4 minus 71,54) toe. Dit is een beperkte toename. De Gutjesweg en Budschop (beide erftoegangsweg conform mobiliteitsplan Nederweert 2020) hebben een acceptabele verkeerscapaciteit van tussen de grofweg 3.000 en 8.000 mvt. per etmaal. Een en ander afhankelijk van de inrichting en locatie. Gezien de geringere breedte van de Gutjesweg ligt de acceptabele capaciteit hier lager dan op de Budschop. De meest recente verkeersgegevens die op dit moment beschikbaar zijn geven aan dat er +/- 120 voertuigen per dag rijden op beide wegen. Daar deze gegevens uit een verkeersmodel komen neemt de betrouwbarheid van de data af op het moment dat de er dieper in de wijk wordt gekeken. Er zal echter ook geen verschil van meer dan enkele tientallen voertuigen inzitten. Hiermee valt te zeggen dat er voldoende restcapaciteit is voor de +/- 400 extra verkeersbewegingen.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<u>Zienswijze 6</u>
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 19 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienwijze

In de inhoudelijke zienswijze worden zorgen geuit hoe er wordt omgegaan met de verdeling van het aantal woonwagens in de gemeente. Momenteel zijn er reeds 4 woonwagens officieel gevestigd op de Gutjeszijweg. Daarnaast wordt er al meer dan 10 jaar een vijfde woonwagen gedoogd.

Volgens het plan gaat er een uitbreiding plaatsvinden van 8 woonwagens en dát is buiten proportie. Het betekent immers een toename van 200%. De verhoudingen ten aanzien woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente worden hiermee heel erg scheef. Dit met de wetenschap dat er kerkdorpen in de gemeente zijn waarin geen enkele woonwagen is gevestigd. Ook de voorgenomen uitbreiding op de Hoebenakker die niet tot uitvoering is gekomen, nadat woonwagenbewoners hun gelijk hebben gekregen bij de Raad van State, roept de nodige vraagtekens op en irritatie en creëert de vraag wie straks gaat bepalen wie op het kampje komt wonen en of de gemeente daarover ook een rapport laat schrijven.

Een buiten proportioneel groot woonwagenkamp in de buurt zal de waarde van de woningen niet ten goede komen. Is er een plan over het vergoeden door de gemeente van eventuele planschade? Buiten het feit of het wél of geen overlast veroorzaakt, zal alleen al de aanwezigheid in deze hoedanigheid, potentiële kopers van de huizen doen afschrikken. Er hangt immers een negatief imago over de aanwezigheid van een kamp in een woonwijk.

Op 12 december 2023 is door de raad van de gemeente Nederweert de Omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerreinen vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Gemeente Nederweert voornemens is het aantal woningen toe te laten nemen met 800 stuks tot 2030, dús er worden nog de nodige plannen ontworpen.

De intentie is dat de uitbreidingen zullen plaatsvinden over álle kernen en betrekking heeft op alle soorten woontypes waaraan momenteel behoefte is. Een betere verdeling van woonwagenstandplaatsen behoort dan óók tot de mogelijkheden. Op deze manier zal eerlijkheidshalve ook kunnen gelden wat voor reguliere wachtlijsten van huidige huurwoningen van toepassing is.

Het kleinschalig houden van de woonwagenkampen zal de handhaving waarschijnlijk ook ten goede komen. De huidige handhaving laat immers te wensen over. Want de ‘perceelsgrenzen’ op tekening van het nieuw te bouwen plan én de huidige ‘perceelsgrenzen’ (zichtbaar op foto’s van de huidige situatie) komen naar mijn idee totaal niet met elkaar overeen.

Daarnaast is indiener van de zienswijze niet tevreden over de communicatie van de gemeente naar de bewoners van Budschop. Er wordt keurig een enquête gehouden en 2 inloopavonden georganiseerd, maar met de info die dáár is verzameld, wordt totaal níks gedaan. Maar in het plan wordt wél benadrukt dat draagvlak vanuit de omgeving met betrekking tot het ontwerp als belangrijk wordt ervaren. Verder wordt als storend ervaren dat er ontwerpen van het plan in de media verschijnen die het veel groener doen voorkomen, dan de geplande werkelijkheid. Zo is een grote parkeerplaats die er sówieso moet komen, om aan de parkeernorm te voldoen, gewoon uit de tekening weggelaten. Waarom??

Ook de breedte van de wegen wordt ter discussie gesteld, in combinatie met de vele parkeervakken in de vorm van langs parkeren. Afgevraagd wordt hoe dit in de realiteit moet functioneren, waarbij gedacht moet worden aan grote voertuigen als vrachtwagens. Daarnaast is de verwachting dat er een tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. Onder andere door de toenemende bezoekersaantallen van de Ruilwinkel, Pluktuin, Voedselbankdepot. De huidige parkeerplaats van Woningbouwvereniging Woonik staat gewoonlijk al vol met de auto’s van het eigen personeel en de vele bezoekers parkeren op een onveilige manier hun auto in de buurt.

Indiener behoud zich het recht voor haar zienswijze nader aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt
Zie gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg (bijlage 2).

Mocht indiener van mening zijn dat het plan leidt tot planschade die voor vergoeding in aanmerking komt, dan kan een verzoek om tegemoetkoming c.q. vergoeding worden gedaan binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Rekening houdend met de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het geldende bestemmingsplan in vergelijking met de bouw- en gebruiksmogelijkheden die het voorliggende bestemmingsplan zal bieden en het te hanteren normaal

maatschappelijk risico wordt geen zodanige voor vergoeding in aanmerking komende planschade verwacht dat het plan doordoor niet uitvoerbaar is. De gemeente is verder van mening dat iedere doelgroep, dus ook woonwagenbewoners, recht hebben op een goede woonplek en huisvesting. In de bestaande situatie is al sprake van woonwagenstandplaatsen aan de Gutjesweg. Deze situatie blijft ruimtelijk gezien ongewijzigd. De nieuwe woonwagenstandplaatsen worden, op verzoek van de omwonenden, verderop in het plangebied gesitueerd en 'afgeschermd' door tussen liggende bebouwing. Er is hiermee geen directe relatie tussen de woningen aan de Gutjesweg en de nieuwe woonwagenstandplaatsen. Verder wordt op de nieuwe woonwagenstandplaatsen niet voorzien in 'traditionele' woonwagens maar in (vaste) chalets met een berging. Er is hierdoor sprake van en gestreefd naar een goede en beheersbare situatie.

Stedenbouwkundig bezien worden de toe te voegen standplaatsen geïntegreerd in de nieuw te realiseren woonwijk. De standplaatsen worden niet als solitair gebied ontwikkelt, maar worden in een reguliere verkaveling aan een openbare weg gesitueerd en vormen zo een integraal onderdeel van de nieuw te realiseren woonwijk.

In onze stedenbouwkundige visie ligt de integratie van nieuwe woonwagenstandplaatsen binnen de verkaveling van de woonwijk. Deze benadering is zorgvuldig ontworpen om niet alleen het stigma rondom deze doelgroep te ontkrachten, maar ook om hen actief te verwelkomen en de ruimte te bieden die nodig is voor volledige integratie binnen de gemeenschap. Door deze standplaatsen op harmonieuze wijze in te passen in het stedelijk weefsel, bevorderen we niet alleen de sociale cohesie maar creëren we ook een inclusieve omgeving waarin elke bewoner, ongeacht zijn of haar achtergrond, zich thuis en gewaardeerd kan voelen. Dit initiatief markeert een significante stap voorwaarts in onze inzet voor diversiteit en inclusie, en onderstreept onze toewijding aan het bouwen van woonwijken die de rijkdom van onze gemeenschap in al haar diversiteit weerspiegelen.

De gemeente neemt kennis van de zorgen van de indiener omtrent de communicatie. De gemeente heeft in het kader van communicatie de nodige zorgvuldigheid in acht genomen gezien de gevoeligheid van het plan en met name ten aanzien van de uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen. Hiermee is uiteindelijk ook iets gedaan door de woonwagenstandplaatsen te verplaatsen naar een andere locatie binnen het plangebied, zodat er de nodige 'buffering' ontstaat tussen de woningen aan de Gutjesweg en Budschop en de nieuwe woonwagenstandplaatsen binnen het plangebied. De gemeente is dan ook van mening dat er zeker iets is gedaan met de verzamelende informatie. De gemeente benadrukt dat het bij de uitwerking van het plan nog steeds de ambitie is om een zo groen mogelijke openbare ruimte te realiseren, waarbij de voorkeursvariant het uitgangspunt is. Bij de uiteindelijk uitwerking van het stedenbouwkundige plan, zoals opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan (bijlage 2) is het groen en parkeren nader gedetailleerd. Dit heeft er niet toe geleidt dat er een parkeerplaats is weggelaten, maar is het parkeren anders gesitueerd als gevolg van de wijziging van de rug-aan-rug woningen voor woningen die met achtertuinen aan elkaar grenzen ter hoogte van de bestaande woonwagenstandplaatsen.

De rijbaan van de wegen heeft een breedte van 5.10 meter. Dit gebaseerd op het ASVV 2021 (CROW) waarbij de rijbaan van een ETW-30 een minimale maatvoering kent van 4.80 meter. Dit is voldoende breed om auto's elkaar te laten passeren, ook als op de rijbaan langs geparkeerd wordt. Dit geldt ook voor eventuele vrachtwagens.

Ten aanzien van parkeren wordt binnen het plangebied aantoonbaar voorzien in voldoende parkeergelegenheid op basis de CROW publicatie 3.18: 'Toekomstig bestendig parkeren'. In dat kader een parkeerbalans opgesteld en inzichtelijk gemaakt dat ook daadwerkelijk in de benodigde parkeerplaatsen wordt voorzien. Er is zelfs sprake van een (beperkt) overschot aan parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit is ook in de regels geborgd. Dat nu voor andere functies c.q. voorzieningen geparkeerd wordt binnen het plangebied (ter plaatse van de brandweerkazerne) betekent niet dat hiervoor moet worden voorzien binnen het plangebied. Deze functies c.q. voorzieningen zelf in principe ook zelf verantwoordelijk voor het voorzien in de noodzakelijke parkeerbehoefte op eigen terrein. Dit moet dan ook niet afgewenteld te worden op het nieuwe woningbouwontwikkeling binnen het plangebied.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt een parkeerbalans opgesteld. Hierin moet alle parkeervraag van het betreffendeproject worden opgelost. Uitgangspunt is dat de nieuwe ontwikkelingen geen effect (zowel positief, als negatief) hebben op de omgeving. De ontwikkelaar, in dit geval de Gemeente Nederweert, is niet verplicht bestaande parkeerproblemen uit de wijk op te lossen in de nieuwe ontwikkeling. In deze betekent het dat de genoemde Ruilwinkel zich moet inspannen voor het parkeren van haar klanten. Dat dit

tijdelijk kon bij de voormalige brandweerkazerne geeft er geen recht op dat dit in de nieuwe ontwikkeling rekening mee moet worden gehouden.

Na ontvangst van de pro-forma zienswijze op 7 februari 2024, heeft indiener een termijn gekregen voor de inhoudelijke gronden. De termijn van twee weken is een redelijke termijn voor het aanvullen van een zienswijze. Om de zienswijze daarna nogmaals aan te vullen ontbreekt de wettelijke basis.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 20 februari 2024 is per mail een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienwijze
De inhoudelijk zienswijze bevat de volgende punten/feiten:
1. Oneerlijke verdeling van de voorgestelde woonwagenbewoning.
2. Verdeling volgens inwonerstabel (woonwagenstandplaatsen naar aantal inwoners).
3. Ervaren overlast door oneigenlijke activiteiten.
4. Ontbrekende handhaving. Geen antwoord en/of actie op ingezonden e-mails.
5. Nog steeds beschikbare grond voor woonwagenstandplaatsen op plan Hoebenakker welke wel al door de woonwagenbewoners in beroepszaak bij RvS gewonnen.
6. Geen direct gehoor ontvangen naar aanleiding van de gehouden enquête en inloopdagen ontvangen bezwaren en adviezen, waarbij meerdere malen is aangegeven om geen uitbreiding van woonwagenstandplaatsen te realiseren.
7. Mogelijke eerlijke verdeling van de woonwagenstandplaatsen over de woonkernen plus dit ook meenemen in de plannen van de 800 te bouwen woningen tot 2030.
8. In de door u verstrekte informatie via de media is het door u genoemde “Groenstructuur” als een van de hoofddoelen was meegenomen, alleen zijn er binnen deze kennisgeving meerdere versies zonder verdere toelichting verstrekt. De door u verstrekte informatie hieromtrent blijkt veel positiever te zijn weergegeven dan er daadwerkelijk gaat worden. Ook aangegeven parkeerplaatsen zullen een groot deel van de voorgestelde groenvoorziening gaan innemen, dus kunnen we onze vraagtekens zetten of daar de haalbaarheid in tact blijft.

In de omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen, door de raad vastgesteld op 12 december 2023, staat onder punt 4.3.2. “Woningen voor alle doelgroepen” het volgende: we voegen aan alle kernen woningen naar behoefte voor alle doelgroepen toe. Hiervan is in het voorgenomen plan geheel niets terug te vinden.

In het stedenbouwkundig plan + beeldkwaliteit wordt onder 1.2 Historie de veronderstelling gewekt dat er in 2022 enkele woonwagens zijn gesitueerd in het plangebied. Deze zijn 1987 zonder aankondiging reeds geplaatst. Hierbij zijn de buurtbewoners geheel niet geïnformeerd en stonden deze ineens voor een voldongen feit dat ze met 4 woonwagenstandplaatsen geconfronteerd werden waar eerst alleen de gemeentewerf was gesitueerd.

Met de voorgenomen plannen voor de herinrichting van de dorpskern Budschop (“Gutjesweg”) komt de sociale druk wel heel erg nadrukkelijk binnen deze kern te liggen waar de andere kernen ver buiten schot blijven. Wij als bewoners van Budschop voelen ons naar aanleiding van de enquête en inloopdagen als mede de ingediende bezwaren, e-mails etc. geheel niet gehoord. Dit nog losstaande van eventuele juridische zaken waaraan deze verdeling en herinrichting gestaafd dienen te worden.

Gemeentelijke standpunt
Zie gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg (bijlage 2).

De gemeente begrijpt de zorgen over mogelijke overlast van de huidige woonwagenbewoners, die grenzen aan het plangebied maar daar geen deel van uitmaken. Uit informatie van zowel de medewerker woonwagenzaken als de BOA blijkt dat er de afgelopen jaren nauwelijks meldingen van structurele overlast

zijn ontvangen. De medewerker woonwagenzaken, die regelmatig ter plaatse is, heeft geen afwijkingen geconstateerd. De BOA meldt dat er in anderhalf jaar slechts 3 meldingen zijn gedaan over een tijdelijk verkeerd geparkeerd voertuig, zonder verdere structurele problemen. Deze meldingen betreffen incidenten en geen indicatie van structurele overlast. Bij toekomstige meldingen kan gericht gehandhaafd worden.

De gemeente is van mening dat de aangevoerde overlast in de zienswijze niet representatief is voor de feitelijke situatie en lijkt te worden aangevoerd om de bezwaren tegen de uitbreiding te onderbouwen. Mocht er in de toekomst toch sprake zijn van overlast, dan kunnen bewoners dit altijd melden, zodat er gericht gehandhaafd kan worden.

De gemeente neemt kennis van de zorgen van de indiener omtrent de communicatie. De gemeente heeft in het kader van communicatie de nodige zorgvuldigheid in acht genomen gezien de gevoeligheid van het plan en met name ten aanzien van de uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen. Hiermee is uiteindelijk ook iets gedaan door de woonwagenstandplaatsen te verplaatsen naar een andere locatie binnen het plangebied, zodat er de nodige ‘buffering’ ontstaat tussen de woningen aan de Gutjesweg en Budschop en de nieuwe woonwagenstandplaatsen binnen het plangebied. De gemeente is dan ook van mening dat er zeker iets is gedaan met de verzamelende informatie. De gemeente benadrukt dat het bij de uitwerking van het plan nog steeds de ambitie is om een zo groen mogelijke openbare ruimte te realiseren, waarbij de voorkeursvariant het uitgangspunt is. Bij de uiteindelijk uitwerking van het stedenbouwkundige plan, zoals opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan (bijlage 2) is het groen en parkeren nader gedetailleerd. Dit heeft er niet toe geleidt dat er een parkeerplaats is weggelaten, maar is het parkeren anders gesitueerd als gevolg van de wijziging van de rug-aan-rug woningen voor woningen die met achtertuinen aan elkaar grenzen ter hoogte van de bestaande woonwagenstandplaatsen.

Door de differentiatie aan woningen (sociale huur, sociale koop, appartementen, starterswoningen, vrijstaande woningen en woonwagenstandplaatsen) wordt juist invulling gegeven aan punt 4.3.2 uit de omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerreinen. Er wordt hiermee zeker voorzien in woningen voor alle doelgroepen en woningen waaraan juist concreet behoefte is.

De vier standplaatsen uit 1987 vallen buiten het plan. en maken geen onderdeel uit van deze woningbouwontwikkelingen. Deze standplaatsen moeten dan ook gezien worden als bestaande c.q. feitelijke situatie. De woningbouwontwikkeling is hierop afgestemd waardoor deze standplaatsen geïntegreerd worden in de woonomgeving. In aanvulling op de bestaande standplaatsen wordt tevens voorzien in nieuwe standplaatsen als onderdeel van de woningbouwontwikkeling.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 19 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienwijze
In de inhoudelijke zienswijze worden zorgen geuit hoe er wordt omgegaan met de verdeling van het aantal woonwagens in de gemeente. Momenteel zijn er reeds 4 woonwagens officieel gevestigd op de Gutjeszijweg. Daarnaast wordt er al meer dan 10 jaar een vijfde woonwagen gedoogd.

Volgens het plan gaat er een uitbreiding plaatsvinden van 8 woonwagens en dát is buiten proportie. Het betekent immers een toename van 200%. De verhoudingen ten aanzien woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente worden hiermee heel erg scheef. Dit met de wetenschap dat er kerkdorpen in de gemeente zijn waarin geen enkele woonwagen is gevestigd. Ook de voorgenomen uitbreiding op de Hoebenakker die niet tot uitvoering is gekomen, nadat woonwagenbewoners hun gelijk hebben gekregen bij de Raad van State, roept de nodige vraagtekens op en irritatie en creëert de vraag wie straks gaat bepalen wie op het kampje komt wonen en of de gemeente daarover ook een rapport laat schrijven.

Een buiten proportioneel groot woonwagenkamp in de buurt zal de waarde van de woningen niet ten goede kome. Is er een plan over het vergoeden door de gemeente van eventuele planschade? Buiten het feit of het

wél of geen overlast veroorzaakt, zal alleen al de aanwezigheid in deze hoedanigheid, potentiële kopers van de huizen doen afschrikken. Er hangt immers een negatief imago over de aanwezigheid van een kamp in een woonwijk.

Op 12 december 2023 is door de raad van de gemeente Nederweert de Omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerreinen vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Gemeente Nederweert voornemens is het aantal woningen toe te laten nemen met 800 stuks tot 2030, dús er worden nog de nodige plannen ontworpen.

De intentie is dat de uitbreidingen zullen plaatsvinden over álle kernen en betrekking heeft op alle soorten woontypes waaraan momenteel behoefte is. Een betere verdeling van woonwagenstandplaatsen behoort dan óók tot de mogelijkheden. Op deze manier zal eerlijkheidshalve ook kunnen gelden wat voor reguliere wachtlijsten van huidige huurwoningen van toepassing is.

Het kleinschalig houden van de woonwagenkampen zal de handhaving waarschijnlijk ook ten goede komen. De huidige handhaving laat immers te wensen over. Want de ‘perceelsgrenzen’ op tekening van het nieuw te bouwen plan én de huidige ‘perceelsgrenzen’ (zichtbaar op foto’s van de huidige situatie) komen naar mijn idee totaal niet met elkaar overeen.

Daarnaast is indiener van de zienswijze niet tevreden over de communicatie van de gemeente naar de bewoners van Budschop. Er wordt keurig een enquête gehouden en 2 inloopavonden georganiseerd, maar met de info die dáár is verzameld, wordt totaal níks gedaan. Maar in het plan wordt wél benadrukt dat draagvlak vanuit de omgeving met betrekking tot het ontwerp als belangrijk wordt ervaren. Verder wordt als storend ervaren dat er ontwerpen van het plan in de media verschijnen die het veel groener doen voorkomen, dan de geplande werkelijkheid. Zo is een grote parkeerplaats die er sówieso moet komen, om aan de parkeernorm te voldoen, gewoon uit de tekening weggelaten. Waarom??

Ook de breedte van de wegen wordt ter discussie gesteld, in combinatie met de vele parkeervakken in de vorm van langs parkeren. Afgevraagd wordt hoe dit in de realiteit moet functioneren, waarbij gedacht moet worden aan grote voertuigen als vrachtwagens. Daarnaast is de verwachting dat er een tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. Onder andere door de toenemende bezoekersaantallen van de Ruilwinkel, Pluktuin, Voedselbankdepot. De huidige parkeerplaats van Woningbouwvereniging Woonik staat gewoonlijk al vol met de auto’s van het eigen personeel en de vele bezoekers parkeren op een onveilige manier hun auto in de buurt.

Indiener behoud zich het recht voor haar zienswijze nader aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 6. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 6.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9
Dit betreft een pro-forma zienswijze (d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 22 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

Spreiding
Momenteel zijn er vier woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg. Zolang indiener zich echter kan heugen, staan er vijf woonwagens. In het ontwerpbestemmingsplan zijn acht woonwagenstandplaatsen opgenomen. Dit betekent dat er een verdriedubbeling van het huidige aantal woonwagenstand plaatsvindt. Dit is te veel woonwagens voor de kleine kern Budschop.

Hierbij wordt verwezen naar de toelichting dat hiermee invulling wordt gegeven aan ‘afspraken uit het verleden’ in relatie tot de wachtlijst van woonwagenbewoners waarmee de wachtlijst komt te vervallen. Er zou volgens indiener hiermee gedoeld worden op de woonwagenstandplaatsen die destijds in de wijk Hoebenakker zouden worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan voor deze wijk Hoebenakker waren namelijk woonwagenstandplaatsen opgenomen. Na discussie over het exacte aantal woonwagenstandplaatsen, is door de woonwagenbewoners zelf beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ondanks dat dit beroep gegrond is verklaard, is in het vervolg van dit bestemmingsplan voor de wijk Hoebenakker niets meer gedaan met het aantal woonwagenstandplaatsen en zijn deze dan ook helmaal niet meer opgenomen in het plan Hoebenakker. Om alsnog aan ‘deze afspraken’ te voldoen, worden indiener en andere omwonenden hier nu mee opgezadeld.

Waarom in Hoebenakker 0 woonwagens en in Budschop het huidige woonwagenstandplaatsen verdriedubbelen? Dat er al woonwagenstandplaatsen zijn betekent niet dat er dan nog eens acht woonwagenstandplaatsen bij kunnen. Dit moet voor de gemeente juist een reden zijn om hier verder geen extra woonwagenstandplaatsen te creëren, maar op zoek te gaan naar een andere locatie binnen de gemeente zodat deze evenredig worden verspreid over de kernen van de gemeente. Er is daarmee sprake van een oneerlijke verdeling c.q. spreiding van de woonwagenstandplaatsen.

Ook staat het aantal woonwagenstandplaatsen in Budschop (12 standplaatsen op 2000 inwoners) niet in verhouding tot het aantal inwoners, als men dit vergelijkt met het aantal standplaatsen in Nederweert in verhouding tot het aantal inwoners. Verder volgt uit bovenstaande cijfers dat zich in de kerkdorpen Ospeldijk, Nederweert-Eind en Leveroy geen enkele woonwagenstandplaats bevindt. Het lict dus meer in de reden om deze woonwagenstandplaatsen te spreiden over de gemeente. Dat verhoudt zich beter ten opzichte van het aantal inwoners. Hiervoor wordt ook verwezen naar het document ‘Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland’. Uit dit document volgt dat het landelijke gemiddelde ongeveer 1,1 woonwagen per 1.000 woning betreft. De kern Budschop telt minder dan 1.000woningen waardoor sprake is van scheefgroei.

Tevens wordt de noodzaak niet gezien waarom deze acht woonwagenstandplaatsen per se bij de huidige vier woonwagenstandplaatsen moeten worden gerealiseerd. In het geval van een woning kan men toch ook niet eisen dat vrienden en familie in dezelfde straat wonen. Deze acht woonwagenstandplaatsen kunnen dan ook goed opgedeeld worden en verdeeld worden over de andere kerkdorpen.

Draagvlak omwonenden
In het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan staat dat draagvlak vanuit de omgeving daarom ook belangrijk is. Echter het is de gemeente bekend dat het draagvlak voor het uitbreiden van de huidige woonwagenstandplaatsen volledig ontbreekt. Dit volgt namelijk uit de onderzoeksresultaten naar aanleiding van een enquête onder de inwoners van Budschop. Bij ‘minder gewenste voorzieningen’ staat op nummer 1 ‘uitbreiding woonwagens’. Het is de gemeente dus bekend dat voor de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen geen draagvlak bestaat voor de omwonenden. Dit geluid vanuit de omgeving wordt echter totaal genegeerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten van de enquête moge duidelijk zijn dat draag vlak voor dit ontwerpbestemmingsplan volledig ontbreekt en dan ook niet rijmt met de mooie woorden dat ‘draagvlak vanuit de omgeving belangrijk is’. Er wordt hieraan volledig voorbij gegaan.

<u>Appartementencomplex</u>
Tegenover de woning van indiener is het appartementencomplex ingetekend. Dat dit complex er zou komen, was cliënt reeds bekend door de informatieavonden. Tijdens deze avonden is aan indiener meegedeeld dat het complex twee verdiepingen hoog wordt en ter plaatse van de huidige brandweerkazerne komt. Cliënt was dan ook zeer verbaasd op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Uit de verbeelding en het stedenbouwkundig ontwerp volgt namelijk dat het gebouw uit drie verdiepingen bestaat én op slechts enkele meters van de Gutjesweg is ingetekend. Deze komt dus helemaal niet ter hoogte van de huidige brandweerkazerne.

Indiener vindt het niet wenselijk dat op zeer korte afstand van hun woning een drie verdiepingen hoog appartementencomplex komt. Het gevoel van privacy zal sterk verminderen nu zij met zoveel huishoudens worden geconfronteerd. Indiener begrijpt dat hij in een woonwijk woont, maar

de inbreuk van een drie verdiepingen hoog appartementencomplex voelt vele malen groter dan wanneer er enkele woningen staan. Vanaf drie verdiepingen is er namelijk het gevoel dat je 'bekeken wordt'. Vooral wanneer dit appartementencomplex op korte afstand van de straat komt. Het woongenot van indiener zal dan ook sterk afnemen. Het is voor indiener dan ook wenselijk dat het appartementencomplex slechts twee verdiepingen hoog wordt en op verdere afstand van de straat komt. Op die manier hebben ze toch nog enig gevoel van privacy.

Waardevermindering woning
De komst van de 61 woningen/appartementen en acht woonwagenstandplaatsen zal ook zijn weerslag hebben op de waarde van de woning. Deze zal sterk dalen. Indiener is ervan op de hoogte dat de mogelijkheid van planschade openstaat. De tegemoetkoming van planschade, als men hier al recht op heeft met een dergelijk hoog normaal maatschappelijk risico dat gehanteerd wordt, zal echter een schijntje zijn van de daadwerkelijke waardevermindering die door de verandering van dit bestemmingsplan optreedt.

BKP niet geborgd
Tijdens de raadsvergadering van 12 december 2023 is ingestemd met het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan. Met dit plan wordt o.a. invulling gegeven hoe de nieuwe wijk er komt uit te zien zodat sprake is van eenheid. In de planregels en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt echter met geen woord gesproken over het beeldkwaliteitsplan. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt het beeldkwaliteitsplan dan ook op geen enkele manier geborgd.

Aantal wooneenheden in verbeelding
In de toelichting wordt uitgegaan van de toevoeging van in totaal 69 woningen (waarvan acht woonwagenstandplaatsen). Dit is vastgelegd in de regels (artikel 5.2.2 sub b en op de verbeelding. Het aantal wooneenheden op de verbeelding is hierbij leidend. Bij het optellen van het aantal wooneenheden in de verbeelding komt men tot een totaal aantal van 71 wooneenheden. De planregels laten dus meer woningen toe dan waar in de toelichting van wordt uitgegaan.

Aantal parkeerplaatsen
Met het realiseren van 122 parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de parkeernorm van 113,6 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 11,6 parkeerplaatsen gerealiseerd en in de openbare ruimte 111 parkeerplaatsen. Uit 'bijlage 3 Parkeerbalans' bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat er 111 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen.' U treft dit document aan als bijlage 5. Een gedeelte van deze parkeerplaatsen wordt gerealiseerd door parkeervakken op de weg. In dit kader wordt echter de vraag gesteld of dit in de praktijk ook wel uitvoerbaar is. Met een schaal van 1:500 wordt uitgegaan van een vijf meter brede weg. Bij parkeervakken op de weg van ongeveer twee meter breedte, blijft er slechts drie meter over voor overig wegverkeer. Naar onze mening is dit veel te smal. Daarbij kan het gevaarlijke situaties opleveren daar de parkeerplaatsen tot op korte afstand van bochten zijn ingetekend. Gelet op het voorgaande is onduidelijk of deze parkeerplaatsen wel als parkeerplaatsen kunnen worden aangemerkt en meetellen voor het aantal, aangezien de weg te smal is voor parkeervakken op de weg. Mochten deze parkeerplaatsen in de praktijk niet uitvoerbaar zijn, dan wordt niet voldaan aan de parkeernorm.

Indiener is daarnaast van mening dat het niet wenselijk is dat zoveel op de weg wordt geparkeerd en dit vanuit uw gemeente ook niet moet worden ondersteund. Dit is juist iets dat uw gemeente niet moet willen. De weg is met vijf meter breedte al smal. Als er ook nog auto's staan geparkeerd, leidt dat alleen maar tot gevaarlijke situaties. Zo bestaat de weg rondom de woonwagenstandplaatsen en de sociale huurwoningen (tevens levensloop dus vermoedelijk senioren) veelal uit parkeren op de weg. Met parkeerplaatsen tot dicht bij de bochten, leidt dit tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties. In sommige gevallen gaat het zelfs om zeven parkeervakken achter elkaar op de weg. Komt een automobilist in de bocht een naderende auto o.i.d. tegen, dan moet de automobilist achteruitrijdend langs zeven auto's rijden om ruimte te kunnen maken voor de naderende auto. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de inritten vanaf de Budschop en de Gutjesweg. Als men vanaf deze wegen komt oprijden, wordt men direct geconfronteerd met een rij van vijf dan wel zeven auto's die op de weg staan geparkeerd. indiener kan zich niet voorstellen dat uw gemeente het wenselijk vindt dat er op een smalle weg zoveel op de weg wordt geparkeerd. De verkeersveiligheid komt hiermee zeker in het gedrang. Tevens kan worden afgevraagd of er wel voldoende ruimte is voor de hulpdiensten om alle woningen te bereiken en voor de huisvuilophaaldienst die wekelijks

door de wijk moet.

Omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen
Op 12 december 2023 heeft uw raad de omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen vastgesteld. U treft dit document aan als bijlage 6. Onder punt 4.3.2 staat de ambitie vermeld voor het realiseren van 100 woningen per jaar tot en met 2030, in totaal 800 woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

Onder punt 4.3.3 "Woningen voor alle doelgroepen" staat beschreven dat aan alle kernen woningen naar behoefte voor alle doelgroepen worden toegevoegd. Specifiek staat vermeld: "ruimte om te kunnen voorzien in de behoefte van nieuwe woonwagenlocaties of uitbreiding daarvan (wettelijk verplicht)." Met deze ambitie is het niet nodig om in het voorliggende bestemmingsplan acht woonwagenstandplaatsen toe te voegen, er komen immers nog uitbreidingsplannen genoeg waardoor er ook een evenredige verdeling over alle kerkdorpen kan worden gerealiseerd.

Conclusie
Er is sprake van een oneerlijke spreiding van woonwagenstandplaatsen over de gemeente. In Budschop met een inwonersaantal van 2000 wil men twaalf woonwagenstandplaatsen toestaan, terwijl dit niet in verhouding staat tot het aantal inwoners en er kerkdorpen zijn binnen de gemeente die 0 woonwagenstandplaatsen hebben. Tevens bestaat er geen enkel draagvlak onder de omwonenden voor uitbreiding van het aantal woonwagens. Verder staat de verbeelding meer woningen toe dan waarvan wordt uitgegaan in de toelichting en is het beeldkwaliteitsplan niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan. Als laatste wordt opgemerkt dat onduidelijk is of men in de praktijk wel aan de parkeernorm kan voldoen, daar de weg te smal is om parkeerplaatsen op de weg te realiseren. Het vele parkeren op de weg leidt ook tot verkeersonveilige situaties die uw gemeente niet wenselijk moet vinden.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 1. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 1.

Conclusie
De zienwijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De woningaantallen ter plaatse van de aanduiding maximum aantal wooneenheden zal ter plaatse van het bouwvlak aan de Budschop en ten noordoosten van de woonwagenstandplaatsen aangepast worden naar respectievelijk 4 woningen (ipv 5 woningen) en 5 woningen (ipv 6 woningen). Tevens wordt als onderdeel van het vaststellingsbesluit besloten om het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan zoals vastgesteld door de raad op 12 december 2023 om dit beeldkwaliteitsplan expliciet op te nemen in de welstandsnota van de gemeente Nederweert.

<u>Zienswijze 10</u>
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 21 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienwijze
In de inhoudelijke zienswijze worden zorgen geuit hoe er wordt omgegaan met de verdeling van het aantal woonwagens in de gemeente. Momenteel zijn er reeds 4 woonwagens officieel gevestigd op de Gutjeszijweg. Daarnaast wordt er al meer dan 10 jaar een vijfde woonwagen gedoogd.

Volgens het plan gaat er een uitbreiding plaatsvinden van 8 woonwagens en dát is buiten proportie. Het betekent immers een toename van 200%. De verhoudingen ten aanzien woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente worden hiermee heel erg scheef. Dit met de wetenschap dat er kerkdorpen in de gemeente zijn waarin geen enkele woonwagen is gevestigd. Ook de voorgenomen uitbreiding op de Hoebenakker die niet tot uitvoering is gekomen, nadat woonwagenbewoners hun gelijk hebben gekregen bij de Raad van

State, roept de nodige vraagtekens op en irritatie en creëert de vraag wie straks gaat bepalen wie op het kampje komt wonen en of de gemeente daarover ook een rapport laat schrijven.

Een buiten proportioneel groot woonwagenkamp in de buurt zal de waarde van de woningen niet ten goede kome. Is er een plan over het vergoeden door de gemeente van eventuele planschade? Buiten het feit of het wél of geen overlast veroorzaakt, zal alleen al de aanwezigheid in deze hoedanigheid, potentiële kopers van de huizen doen afschrikken. Er hangt immers een negatief imago over de aanwezigheid van een kamp in een woonwijk.

Op 12 december 2023 is door de raad van de gemeente Nederweert de Omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerreinen vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Gemeente Nederweert voornemens is het aantal woningen toe te laten nemen met 800 stuks tot 2030, dús er worden nog de nodige plannen ontworpen.

De intentie is dat de uitbreidingen zullen plaatsvinden over álle kernen en betrekking heeft op alle soorten woontypes waaraan momenteel behoefte is. Een betere verdeling van woonwagenstandplaatsen behoort dan óók tot de mogelijkheden. Op deze manier zal eerlijkheidshalve ook kunnen gelden wat voor reguliere wachtlijsten van huidige huurwoningen van toepassing is.

Het kleinschalig houden van de woonwagenkampen zal de handhaving waarschijnlijk ook ten goede komen. De huidige handhaving laat immers te wensen over. Want de ‘perceelsgrenzen’ op tekening van het nieuw te bouwen plan én de huidige ‘perceelsgrenzen’ (zichtbaar op foto’s van de huidige situatie) komen naar mijn idee totaal niet met elkaar overeen.

Daarnaast is indiener van de zienswijze niet tevreden over de communicatie van de gemeente naar de bewoners van Budschop. Er wordt keurig een enquête gehouden en 2 inloopavonden georganiseerd, maar met de info die dáár is verzameld, wordt totaal níks gedaan. Maar in het plan wordt wél benadrukt dat draagvlak vanuit de omgeving met betrekking tot het ontwerp als belangrijk wordt ervaren. Verder wordt als storend ervaren dat er ontwerpen van het plan in de media verschijnen die het veel groener doen voorkomen, dan de geplande werkelijkheid. Zo is een grote parkeerplaats die er sówieso moet komen, om aan de parkeernorm te voldoen, gewoon uit de tekening weggelaten. Waarom??

Ook de breedte van de wegen wordt ter discussie gesteld, in combinatie met de vele parkeervakken in de vorm van langs parkeren. Afgevraagd wordt hoe dit in de realiteit moet functioneren, waarbij gedacht moet worden aan grote voertuigen als vrachtwagens. Daarnaast is de verwachting dat er een tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. Onder andere door de toenemende bezoekersaantallen van de Ruilwinkel, Pluktuin, Voedselbankdepot. De huidige parkeerplaats van Woningbouwvereniging Woonik staat gewoonlijk al vol met de auto’s van het eigen personeel en de vele bezoekers parkeren op een onveilige manier hun auto in de buurt.

Indiener behoud zich het recht voor haar zienswijze nader aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 6. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 6.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<u>Zienswijze 11</u>
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per mail d.d. 8 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 9 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 22 februari 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 19 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienwijze
In de inhoudelijke zienswijze worden zorgen geuit hoe er wordt omgegaan met de verdeling van het aantal woonwagens in de gemeente. Momenteel zijn er reeds 4 woonwagens officieel gevestigd op de Gutjeszijweg. Daarnaast wordt er al meer dan 10 jaar een vijfde woonwagen gedoogd.

Volgens het plan gaat er een uitbreiding plaatsvinden van 8 woonwagens en dát is buiten proportie. Het betekent immers een toename van 200%. De verhoudingen ten aanzien woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente worden hiermee heel erg scheef. Dit met de wetenschap dat er kerkdorpen in de gemeente zijn waarin geen enkele woonwagen is gevestigd. Ook de voorgenomen uitbreiding op de Hoebenakker die niet tot uitvoering is gekomen, nadat woonwagenbewoners hun gelijk hebben gekregen bij de Raad van State, roept de nodige vraagtekens op en irritatie en creëert de vraag wie straks gaat bepalen wie op het kampje komt wonen en of de gemeente daarover ook een rapport laat schrijven.

Een buiten proportioneel groot woonwagenkamp in de buurt zal de waarde van de woningen niet ten goede kome. Is er een plan over het vergoeden door de gemeente van eventuele planschade? Buiten het feit of het wél of geen overlast veroorzaakt, zal alleen al de aanwezigheid in deze hoedanigheid, potentiële kopers van de huizen doen afschrikken. Er hangt immers een negatief imago over de aanwezigheid van een kamp in een woonwijk.

Op 12 december 2023 is door de raad van de gemeente Nederweert de Omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerreinen vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Gemeente Nederweert voornemens is het aantal woningen toe te laten nemen met 800 stuks tot 2030, dús er worden nog de nodige plannen ontworpen.

De intentie is dat de uitbreidingen zullen plaatsvinden over álle kernen en betrekking heeft op alle soorten woontypes waaraan momenteel behoefte is. Een betere verdeling van woonwagenstandplaatsen behoort dan óók tot de mogelijkheden. Op deze manier zal eerlijkheidshalve ook kunnen gelden wat voor reguliere wachtlijsten van huidige huurwoningen van toepassing is.

Het kleinschalig houden van de woonwagenkampen zal de handhaving waarschijnlijk ook ten goede komen. De huidige handhaving laat immers te wensen over. Want de ‘perceelsgrenzen’ op tekening van het nieuw te bouwen plan én de huidige ‘perceelsgrenzen’ (zichtbaar op foto’s van de huidige situatie) komen naar mijn idee totaal niet met elkaar overeen.

Daarnaast is indiener van de zienswijze niet tevreden over de communicatie van de gemeente naar de bewoners van Budschop. Er wordt keurig een enquête gehouden en 2 inloopavonden georganiseerd, maar met de info die dáár is verzameld, wordt totaal níks gedaan. Maar in het plan wordt wél benadrukt dat draagvlak vanuit de omgeving met betrekking tot het ontwerp als belangrijk wordt ervaren. Verder wordt als storend ervaren dat er ontwerpen van het plan in de media verschijnen die het veel groener doen voorkomen, dan de geplande werkelijkheid. Zo is een grote parkeerplaats die er sówieso moet komen, om aan de parkeernorm te voldoen, gewoon uit de tekening weggelaten. Waarom??

Ook de breedte van de wegen wordt ter discussie gesteld, in combinatie met de vele parkeervakken in de vorm van langs parkeren. Afgevraagd wordt hoe dit in de realiteit moet functioneren, waarbij gedacht moet worden aan grote voertuigen als vrachtwagens. Daarnaast is de verwachting dat er een tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. Onder andere door de toenemende bezoekersaantallen van de Ruilwinkel, Pluktuin, Voedselbankdepot. De huidige parkeerplaats van Woningbouwvereniging Woonik staat gewoonlijk al vol met de auto’s van het eigen personeel en de vele bezoekers parkeren op een onveilige manier hun auto in de buurt.

Indiener behoud zich het recht voor haar zienswijze nader aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 6. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 6.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 8 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 26 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 11 maart 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van

standpunten te voorzien. Op 22 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk

Samenvatting zienswijze

Spreiding
Momenteel zijn er vier woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg. Zolang indiener zich echter kan heugen, staan er vijf woonwagens. In het ontwerpbestemmingsplan zijn acht woonwagenstandplaatsen opgenomen. Dit betekent dat er een verdriedubbeling van het huidige aantal woonwagenstand plaatsvindt. Dit is te veel woonwagens voor de kleine kern Budschop.

Hierbij wordt verwezen naar de toelichting dat hiermee invulling wordt gegeven aan ‘afspraken uit het verleden’ in relatie tot de wachtlijst van woonwagenbewoners waarmee de wachtlijst komt te vervallen. Er zou volgens indiener hiermee gedoeld worden op de woonwagenstandplaatsen die destijds in de wijk Hoebenakker zouden worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan voor deze wijk Hoebenakker waren namelijk woonwagenstandplaatsen opgenomen. Na discussie over het exacte aantal woonwagenstandplaatsen, is door de woonwagenbewoners zelf beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ondanks dat dit beroep gegrond is verklaard, is in het vervolg van dit bestemmingsplan voor de wijk Hoebenakker niets meer gedaan met het aantal woonwagenstandplaatsen en zijn deze dan ook helmaal niet meer opgenomen in het plan Hoebenakker. Om alsnog aan ‘deze afspraken’ te voldoen, worden indiener en andere omwonenden hier nu mee opgezadeld.

Waarom in Hoebenakker 0 woonwagens en in Budschop het huidige woonwagenstandplaatsen verdriedubbelen? Dat er al woonwagenstandplaatsen zijn betekent niet dat er dan nog eens acht woonwagenstandplaatsen bij kunnen. Dit moet voor de gemeente juist een reden zijn om hier verder geen extra woonwagenstandplaatsen te creëren, maar op zoek te gaan naar een andere locatie binnen de gemeente zodat deze evenredig worden verspreid over de kernen van de gemeente. Er is daarmee sprake van een oneerlijke verdeling c.q. spreiding van de woonwagenstandplaatsen.

Ook staat het aantal woonwagenstandplaatsen in Budschop (12 standplaatsen op 2000 inwoners) niet in verhouding tot het aantal inwoners, als men dit vergelijkt met het aantal standplaatsen in Nederweert in verhouding tot het aantal inwoners. Verder volgt uit bovenstaande cijfers dat zich in de kerkdorpen Ospeldijk, Nederweert-Eind en Leveroy geen enkele woonwagenstandplaats bevindt. Het lict dus meer in de reden om deze woonwagenstandplaatsen te spreiden over de gemeente. Dat verhoudt zich beter ten opzichte van het aantal inwoners. Hiervoor wordt ook verwezen naar het document ‘Herhaalmeting Woonwagenstandplaatsen in Nederland’. Uit dit document volgt dat het landelijke gemiddelde ongeveer 1,1 woonwagen per 1.000 woning betreft. De kern Budschop telt minder dan 1.000woningen waardoor sprake is van scheefgroei.

Tevens wordt de noodzaak niet gezien waarom deze acht woonwagenstandplaatsen per se bij de huidige vier woonwagenstandplaatsen moeten worden gerealiseerd. In het geval van een woning kan men toch ook niet eisen dat vrienden en familie in dezelfde straat wonen. Deze acht woonwagenstandplaatsen kunnen dan ook goed opgedeeld worden en verdeeld worden over de andere kerkdorpen.

Draagvlak omwonenden
In het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan staat dat draagvlak vanuit de omgeving daarom ook belangrijk is. Echter het is de gemeente bekend dat het draagvlak voor het uitbreiden van de huidige woonwagenstandplaatsen volledig ontbreekt. Dit volgt namelijk uit de onderzoeksresultaten naar aanleiding van een enquête onder de inwoners van Budschop. Bij ‘minder gewenste voorzieningen’ staat op nummer 1 ‘uitbreiding woonwagens’. Het is de gemeente dus bekend dat voor de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen geen draagvlak bestaat voor de omwonenden. Dit geluid vanuit de omgeving wordt echter totaal genegeerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten van de enquête moge duidelijk zijn dat draag vlak voor dit ontwerpbestemmingsplan volledig ontbreekt en dan ook niet rijmt met de mooie woorden dat ‘draagvlak vanuit de omgeving belangrijk is’. Er wordt hieraan volledig voorbij gegaan.

<u>Appartementencomplex</u>
Tegenover de woning van indiener is het appartementencomplex ingetekend. Dat dit complex er

zou komen, was cliënt reeds bekend door de informatieavonden. Tijdens deze avonden is aan indiener meegedeeld dat het complex twee verdiepingen hoog wordt en ter plaatse van de huidige brandweerkazerne komt. Cliënt was dan ook zeer verbaasd op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Uit de verbeelding en het stedenbouwkundig ontwerp volgt namelijk dat het gebouw uit drie verdiepingen bestaat én op slechts enkele meters van de Gutjesweg is ingetekend. Deze komt dus helemaal niet ter hoogte van de huidige brandweerkazerne.

Indiener vindt het niet wenselijk dat op zeer korte afstand van hun woning een drie verdiepingen hoog appartementencomplex komt. Het gevoel van privacy zal sterk verminderen nu zij met zoveel huishoudens worden geconfronteerd. Indiener begrijpt dat hij in een woonwijk woont, maar de inbreuk van een drie verdiepingen hoog appartementencomplex voelt vele malen groter dan wanneer er enkele woningen staan. Vanaf drie verdiepingen is er namelijk het gevoel dat je 'bekeken wordt'. Vooral wanneer dit appartementencomplex op korte afstand van de straat komt. Het woongenot van indiener zal dan ook sterk afnemen. Het is voor indiener dan ook wenselijk dat het appartementencomplex slechts twee verdiepingen hoog wordt en op verdere afstand van de straat komt. Op die manier hebben ze toch nog enig gevoel van privacy.

Waardevermindering woning
De komst van de 61 woningen/appartementen en acht woonwagenstandplaatsen zal ook zijn weerslag hebben op de waarde van de woning. Deze zal sterk dalen. Indiener is ervan op de hoogte dat de mogelijkheid van planschade openstaat. De tegemoetkoming van planschade, als men hier al recht op heeft met een dergelijk hoog normaal maatschappelijk risico dat gehanteerd wordt, zal echter een schijntje zijn van de daadwerkelijke waardevermindering die door de verandering van dit bestemmingsplan optreedt.

BKP niet geborgd
Tijdens de raadsvergadering van 12 december 2023 is ingestemd met het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan. Met dit plan wordt o.a. invulling gegeven hoe de nieuwe wijk er komt uit te zien zodat sprake is van eenheid. In de planregels en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt echter met geen woord gesproken over het beeldkwaliteitsplan. Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt het beeldkwaliteitsplan dan ook op geen enkele manier geborgd.

Aantal wooneenheden in verbeelding
In de toelichting wordt uitgegaan van de toevoeging van in totaal 69 woningen (waarvan acht woonwagenstandplaatsen). Dit is vastgelegd in de regels (artikel 5.2.2 sub b en op de verbeelding. Het aantal wooneenheden op de verbeelding is hierbij leidend. Bij het optellen van het aantal wooneenheden in de verbeelding komt men tot een totaal aantal van 71 wooneenheden. De planregels laten dus meer woningen toe dan waar in de toelichting van wordt uitgegaan.

Aantal parkeerplaatsen
Met het realiseren van 122 parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de parkeernorm van 113,6 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 11,6 parkeerplaatsen gerealiseerd en in de openbare ruimte 111 parkeerplaatsen. Uit 'bijlage 3 Parkeerbalans' bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat er 111 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen.'
U treft dit document aan als bijlage 5. Een gedeelte van deze parkeerplaatsen wordt gerealiseerd door parkeervakken op de weg. In dit kader wordt echter de vraag gesteld of dit in de praktijk ook wel uitvoerbaar is. Met een schaal van 1:500 wordt uitgegaan van een vijf meter brede weg. Bij parkeervakken op de weg van ongeveer twee meter breedte, blijft er slechts drie meter over voor overig wegverkeer. Naar onze mening is dit veel te smal. Daarbij kan het gevaarlijke situaties opleveren daar de parkeerplaatsen tot op korte afstand van bochten zijn ingetekend. Gelet op het voorgaande is onduidelijk of deze parkeerplaatsen wel als parkeerplaatsen kunnen worden aangemerkt en meetellen voor het aantal, aangezien de weg te smal is voor parkeervakken op de weg. Mochten deze parkeerplaatsen in de praktijk niet uitvoerbaar zijn, dan wordt niet voldaan aan de parkeernorm.

Indiener is daarnaast van mening dat het niet wenselijk is dat zoveel op de weg wordt geparkeerd en dit vanuit uw gemeente ook niet moet worden ondersteund. Dit is juist iets dat uw gemeente niet moet willen. De weg is met vijf meter breedte al smal. Als er ook nog auto's staan geparkeerd, leidt dat alleen maar tot gevaarlijke situaties. Zo bestaat de weg rondom de woonwagenstandplaatsen en de sociale huurwoningen (tevens levensloop dus vermoedelijk

senioren) veelal uit parkeren op de weg. Met parkeerplaatsen tot dicht bij de bochten, leidt dit tot onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties. In sommige gevallen gaat het zelfs om zeven parkeervakken achter elkaar op de weg. Komt een automobilist in de bocht een naderende auto o.i.d. tegen, dan moet de automobilist achteruitrijdend langs zeven auto's rijden om ruimte te kunnen maken voor de naderende auto. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties. Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de inritten vanaf de Budschop en de Gutjesweg. Als men vanaf deze wegen komt oprijden, wordt men direct geconfronteerd met een rij van vijf dan wel zeven auto's die op de weg staan geparkeerd. indiener kan zich niet voorstellen dat uw gemeente het wenselijk vindt dat er op een smalle weg zoveel op de weg wordt geparkeerd. De verkeersveiligheid komt hiermee zeker in het gedrang. Tevens kan worden afgevraagd of er wel voldoende ruimte is voor de hulpdiensten om alle woningen te bereiken en voor de huisvuilophaaldienst die wekelijks door de wijk moet.

Omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen
Op 12 december 2023 heeft uw raad de omgevingsvisie kernen en bedrijventerreinen vastgesteld. U treft dit document aan als bijlage 6. Onder punt 4.3.2 staat de ambitie vermeld voor het realiseren van 100 woningen per jaar tot en met 2030, in totaal 800 woningen in de periode 2022 tot en met 2030.

Onder punt 4.3.3 "Woningen voor alle doelgroepen" staat beschreven dat aan alle kernen woningen naar behoefte voor alle doelgroepen worden toegevoegd. Specifiek staat vermeld: "ruimte om te kunnen voorzien in de behoefte van nieuwe woonwagenlocaties of uitbreiding daarvan (wettelijk verplicht)." Met deze ambitie is het niet nodig om in het voorliggende bestemmingsplan acht woonwagenstandplaatsen toe te voegen, er komen immers nog uitbreidingsplannen genoeg waardoor er ook een evenredige verdeling over alle kerkdorpen kan worden gerealiseerd.

Conclusie
Er is sprake van een oneerlijke spreiding van woonwagenstandplaatsen over de gemeente. In Budschop met een inwonersaantal van 2000 wil men twaalf woonwagenstandplaatsen toestaan, terwijl dit niet in verhouding staat tot het aantal inwoners en er kerkdorpen zijn binnen de gemeente die 0 woonwagenstandplaatsen hebben. Tevens bestaat er geen enkel draagvlak onder de omwonenden voor uitbreiding van het aantal woonwagens. Verder staat de verbeelding meer woningen toe dan waarvan wordt uitgegaan in de toelichting en is het beeldkwaliteitsplan niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan. Als laatste wordt opgemerkt dat onduidelijk is of men in de praktijk wel aan de parkeernorm kan voldoen, daar de weg te smal is om parkeerplaatsen op de weg te realiseren. Het vele parkeren op de weg leidt ook tot verkeersonveilige situaties die uw gemeente niet wenselijk moet vinden.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 1. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 1.

Conclusie
De zienwijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De woningaantallen ter plaatse van de aanduiding maximum aantal wooneenheden zal ter plaatse van het bouwvlak aan de Budschop en ten noordoosten van de woonwagenstandplaatsen aangepast worden naar respectievelijk 4 woningen (ipv 5 woningen) en 5 woningen (ipv 6 woningen). Tevens wordt als onderdeel van het vaststellingsbesluit besloten om het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan zoals vastgesteld door de raad op 12 december 2023 om dit beeldkwaliteitsplan expliciet op te nemen in de welstandsnota van de gemeente Nederweert.
.

<u>Zienswijze 13</u>
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 26 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 11 maart 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 21 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienwijze
In de inhoudelijke zienswijze worden zorgen geuit hoe er wordt omgegaan met de verdeling van het aantal woonwagens in de gemeente. Momenteel zijn er reeds 4 woonwagens officieel gevestigd op de Gutjeszijweg. Daarnaast wordt er al meer dan 10 jaar een vijfde woonwagen gedoogd.

Volgens het plan gaat er een uitbreiding plaatsvinden van 8 woonwagens en dát is buiten proportie. Het betekent immers een toename van 200%. De verhoudingen ten aanzien woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente worden hiermee heel erg scheef. Dit met de wetenschap dat er kerkdorpen in de gemeente zijn waarin geen enkele woonwagen is gevestigd. Ook de voorgenomen uitbreiding op de Hoebenakker die niet tot uitvoering is gekomen, nadat woonwagenbewoners hun gelijk hebben gekregen bij de Raad van State, roept de nodige vraagtekens op en irritatie en creëert de vraag wie straks gaat bepalen wie op het kampje komt wonen en of de gemeente daarover ook een rapport laat schrijven.

Een buiten proportioneel groot woonwagenkamp in de buurt zal de waarde van de woningen niet ten goede kome. Is er een plan over het vergoeden door de gemeente van eventuele planschade? Buiten het feit of het wél of geen overlast veroorzaakt, zal alleen al de aanwezigheid in deze hoedanigheid, potentiële kopers van de huizen doen afschrikken. Er hangt immers een negatief imago over de aanwezigheid van een kamp in een woonwijk.

Op 12 december 2023 is door de raad van de gemeente Nederweert de Omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerreinen vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Gemeente Nederweert voornemens is het aantal woningen toe te laten nemen met 800 stuks tot 2030, dús er worden nog de nodige plannen ontworpen.

De intentie is dat de uitbreidingen zullen plaatsvinden over álle kernen en betrekking heeft op alle soorten woontypes waaraan momenteel behoefte is. Een betere verdeling van woonwagenstandplaatsen behoort dan óók tot de mogelijkheden. Op deze manier zal eerlijkheidshalve ook kunnen gelden wat voor reguliere wachtlijsten van huidige huurwoningen van toepassing is.

Het kleinschalig houden van de woonwagenkampen zal de handhaving waarschijnlijk ook ten goede komen. De huidige handhaving laat immers te wensen over. Want de ‘perceelsgrenzen’ op tekening van het nieuw te bouwen plan én de huidige ‘perceelsgrenzen’ (zichtbaar op foto’s van de huidige situatie) komen naar mijn idee totaal niet met elkaar overeen.

Daarnaast is indiener van de zienswijze niet tevreden over de communicatie van de gemeente naar de bewoners van Budschop. Er wordt keurig een enquête gehouden en 2 inloopavonden georganiseerd, maar met de info die dáár is verzameld, wordt totaal níks gedaan. Maar in het plan wordt wél benadrukt dat draagvlak vanuit de omgeving met betrekking tot het ontwerp als belangrijk wordt ervaren. Verder wordt als storend ervaren dat er ontwerpen van het plan in de media verschijnen die het veel groener doen voorkomen, dan de geplande werkelijkheid. Zo is een grote parkeerplaats die er sówieso moet komen, om aan de parkeernorm te voldoen, gewoon uit de tekening weggelaten. Waarom??

Ook de breedte van de wegen wordt ter discussie gesteld, in combinatie met de vele parkeervakken in de vorm van langs parkeren. Afgevraagd wordt hoe dit in de realiteit moet functioneren, waarbij gedacht moet worden aan grote voertuigen als vrachtwagens. Daarnaast is de verwachting dat er een tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. Onder andere door de toenemende bezoekersaantallen van de Ruilwinkel, Pluktuin, Voedselbankdepot. De huidige parkeerplaats van Woningbouwvereniging Woonik staat gewoonlijk al vol met de auto’s van het eigen personeel en de vele bezoekers parkeren op een onveilige manier hun auto in de buurt.

Indiener behoud zich het recht voor haar zienswijze nader aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt
De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 6. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 6.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<u>Zienswijze 14</u>

Dit betreft een pro-forma zienswijze (per brief d.d. 7 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 26 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 11 maart 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 19 februari 2024 is per brief een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk.

Samenvatting zienwijze
In de inhoudelijke zienswijze worden zorgen geuit hoe er wordt omgegaan met de verdeling van het aantal woonwagens in de gemeente. Momenteel zijn er reeds 4 woonwagens officieel gevestigd op de Gutjeszijweg. Daarnaast wordt er al meer dan 10 jaar een vijfde woonwagen gedoogd.

Volgens het plan gaat er een uitbreiding plaatsvinden van 8 woonwagens en dát is buiten proportie. Het betekent immers een toename van 200%. De verhoudingen ten aanzien woonwagenstandplaatsen binnen de gemeente worden hiermee heel erg scheef. Dit met de wetenschap dat er kerkdorpen in de gemeente zijn waarin geen enkele woonwagen is gevestigd. Ook de voorgenomen uitbreiding op de Hoebenakker die niet tot uitvoering is gekomen, nadat woonwagenbewoners hun gelijk hebben gekregen bij de Raad van State, roept de nodige vraagtekens op en irritatie en creëert de vraag wie straks gaat bepalen wie op het kampje komt wonen en of de gemeente daarover ook een rapport laat schrijven.

Een buiten proportioneel groot woonwagenkamp in de buurt zal de waarde van de woningen niet ten goede kome. Is er een plan over het vergoeden door de gemeente van eventuele planschade? Buiten het feit of het wél of geen overlast veroorzaakt, zal alleen al de aanwezigheid in deze hoedanigheid, potentiële kopers van de huizen doen afschrikken. Er hangt immers een negatief imago over de aanwezigheid van een kamp in een woonwijk.

Op 12 december 2023 is door de raad van de gemeente Nederweert de Omgevingsvisie Kernen en Bedrijventerreinen vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Gemeente Nederweert voornemens is het aantal woningen toe te laten nemen met 800 stuks tot 2030, dús er worden nog de nodige plannen ontworpen.

De intentie is dat de uitbreidingen zullen plaatsvinden over álle kernen en betrekking heeft op alle soorten woontypes waaraan momenteel behoefte is. Een betere verdeling van woonwagenstandplaatsen behoort dan óók tot de mogelijkheden. Op deze manier zal eerlijkheidshalve ook kunnen gelden wat voor reguliere wachtlijsten van huidige huurwoningen van toepassing is.

Het kleinschalig houden van de woonwagenkampen zal de handhaving waarschijnlijk ook ten goede komen. De huidige handhaving laat immers te wensen over. Want de ‘perceelsgrenzen’ op tekening van het nieuw te bouwen plan én de huidige ‘perceelsgrenzen’ (zichtbaar op foto’s van de huidige situatie) komen naar mijn idee totaal niet met elkaar overeen.

Daarnaast is indiener van de zienswijze niet tevreden over de communicatie van de gemeente naar de bewoners van Budschop. Er wordt keurig een enquête gehouden en 2 inloopavonden georganiseerd, maar met de info die dáár is verzameld, wordt totaal níks gedaan. Maar in het plan wordt wél benadrukt dat draagvlak vanuit de omgeving met betrekking tot het ontwerp als belangrijk wordt ervaren. Verder wordt als storend ervaren dat er ontwerpen van het plan in de media verschijnen die het veel groener doen voorkomen, dan de geplande werkelijkheid. Zo is een grote parkeerplaats die er sówieso moet komen, om aan de parkeernorm te voldoen, gewoon uit de tekening weggelaten. Waarom??

Ook de breedte van de wegen wordt ter discussie gesteld, in combinatie met de vele parkeervakken in de vorm van langs parkeren. Afgevraagd wordt hoe dit in de realiteit moet functioneren, waarbij gedacht moet worden aan grote voertuigen als vrachtwagens. Daarnaast is de verwachting dat er een tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. Onder andere door de toenemende bezoekersaantallen van de Ruilwinkel, Pluktuin, Voedselbankdepot. De huidige parkeerplaats van Woningbouwvereniging Woonik staat gewoonlijk al vol met de auto’s van het eigen personeel en de vele bezoekers parkeren op een onveilige manier hun auto in de buurt.

Indiener behoud zich het recht voor haar zienswijze nader aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt

De inhoud van deze zienswijze is identiek aan de inhoud van zienswijze 6. Derhalve wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 6.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 15
Dit betreft een pro-forma zienswijze (per mail d.d. 8 februari 2024) die tijdig is ingediend en daarmee ontvankelijk. De indiener heeft per gemeentelijke brief d.d. 26 februari 2024 uitstel gekregen tot en met 11 maart 2024 en de gelegenheid gekregen om de pro-forma zienswijze inhoudelijk aan te vullen en van standpunten te voorzien. Op 10 maart 2024 is per mail een inhoudelijke zienswijze ingediend in aanvulling op de eerder ingediende pro-forma zienswijze. Daarmee is de zienswijze (volledig) ontvankelijk

Samenvatting zienswijze
Deze zienswijzen wordt beperkt tot het voorstel om de huidige woonwagenlocatie uit te breiden van 4 naar 12 standplaatsen. Deze uitbreiding kan niet op draagvlak rekenen vanuit de Dorpsraad Budschop. Dit is volgens de dorpsraad al eerder nadrukkelijk naar voren gekomen in de diverse consultatiebijeenkomsten. Daarbij zijn goede alternatieven aangedragen. Het lijkt alsof deze bezwaren en suggesties niet zijn meegenomen of zelfs maar overwogen in het uiteindelijke plan. De dorpsraad is zich er van bewust dat participatie niet altijd leidt tot ‘je zin krijgen’, maar het had het college gesierd als was ingegaan op de (on)mogelijkheden van de gedane suggesties.

Elke gemeente heeft een verantwoordelijkheid als het gaat om bouwen voor doelgroepen met in het achterhoofd een goede ruimtelijke onderbouwing. Tot nu toe is er in de gemeente Nederweert gekozen voor locaties met een klein aantal woonwagenstandplaatsen. Qua leefbaarheid bevalt dit goed. De dorpsraad hecht er aan om aan dit beleid vast te houden: een evenwichtige spreiding van locaties met een beperkt aantal standplaatsen per locatie. Dit bevordert de beheersbaarheid. Landelijk is de norm 1,1 woonwagen per 1.000 woningen. Budschop gaat daar met 4 (feitelijk 5) woonwagens ruim overheen.

Het ligt dan ook in de rede om nieuwe woonwagenlocaties te situeren in de andere kernen van Nederweert. Zo is er nog steeds de mogelijkheid om de locatie Hoebenakker weer op te pakken.

Tot slot is het ook goed te vermelden dat we als dorpsraad blij zijn dat ook andere doelgroepen een plekje krijgen in dit plan.

Gemeentelijk standpunt
Zie gemeentelijk standpunt ten aanzien van de uitbreiding van de woonwagenstandplaatsen aan de Gutjeszijweg (bijlage 2).

Dat de dorpsraad blij is dat ook andere doelgroepen een plekje krijgen in dit plan wordt verder voor kennisgeving aangenomen. Het doel van het plan is juist om in de juiste behoefte te voorzien door het aanbieden van een gedifferentieerd aanbod aan woningen.

Conclusie
De zienwijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Ambtshalve wijzigingen ten opzichte van ontwerp bestemmingsplan
Tussen het ontwerpbestemmingsplan en de vaststelling van het bestemmingplan zijn er in het bestemmingsplan hebben in de toelichting nog een aantal aanvullingen plaatsgevonden op basis van het eerder uitgevoerde scenario-onderzoek en heeft nader onderzoek naar bodem en flora/fauna plaatsgevonden. Tevens is het archeologisch (bureau)onderzoek definitief gemaakt en op basis hiervan besloten om het plangebied archeologisch vrij te geven. Tot slot heeft er ook onderzoek plaatsgevonden naar Niet Gesprongen Explosieven. Ook dit is verwerkt in het bestemmingsplan. Deze zijn als ambtshalve wijziging verwerkt bij de vaststelling van het bestemmingsplan Het betreft de volgende ambtshalve wijzigingen

Aanvullingen toelichting op basis van eerder uitgevoerd scenario-onderzoek
- In paragraaf 2.3 is een nadere c.q. aanvullende onderbouwing toegevoegd voor de locatiekeuze van de standplaatsen op basis van eerdere besluiten en het scenario-onderzoek.
- In paragraaf 3.2.3 is een nadere c.q. aanvullende onderbouwing toegevoegd voor de behoefte aan de standplaatsen op basis van eerdere besluiten en het scenario-onderzoek.

Onderzoeken
- Bodem: naar aanleiding van het verkennend bodemonderzoek is een aanvullend milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd met de volgende doelstellingen:
  - Vaststellen of ter plaatse van de nog niet onderzocht verdachte deellocatie de (voormalige) activiteiten hebben geleid tot bodemverontreiniging.
  - De horizontalen en verticale grenzen van de aangetroffen PAK-verontreiniging nader in kaart te brengen.
  - Vast te stellen in hoeverre de bodemkwaliteit voldoet aan de waarden voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem indien sprake is van de bodemgevoelig gebouw of bodemgevoelige locatie.
  - Na te gaan of op de locatie sprake is van significante risico's voor mens, plant of dier in het kader van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).
  - De (indicatieve) afzetmogelijkheden van eventueel vrijkomende grond en baggerspecie nader vast te stellen.
  - Vast te stellen in hoeverre veiligheidsmaatregelen dienen te worden getroffen met betrekking tot grondwerkzaamheden (CROW 400).

  De conclusies en aanbevelingen van dit aanvullende bodemonderzoek worden verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2). Tevens wordt het betreffende onderzoek toegevoegd als bijlage bij de toelichting.
- Het archeologisch (bureau)onderzoek is in bijlage 10 vervangen door het definitieve archeologische (bureau) onderzoek waarin de conclusie getrokken wordt dat het plangebied archeologisch vrijgegeven kan worden. Teven is dit in de toelichting verwerkt (paragraaf 4.11.1). Hierbij is tevens aangeven dat de dubbelbestemmingen Waarde -Archeologie 2 en 3 kunnen komen te vervallen
- Flora en fauna: naar aanleiding van de quickscan flora en fauna is aanvullend fauna-onderzoek uitgevoerd. Uit dit aanvullend onderzoek is gebleken dat alleen een omgevingsvergunning c.q. ontheffing van de provincie Limburg noodzakelijk is voor de alpenwatersalemander waarbij (indien nodig) de noodzakelijke mitigerende maatregelen genomen zullen worden

  De conclusies en aanbevelingen van dit aanvullend ecologisch onderzoek worden verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.12). Tevens wordt het betreffende onderzoek toegevoegd als bijlage 12 bij de toelichting.
  - Er is tevens een paragraaf 4.13 toegevoegd ten aanzien van de bevindingen ten aanzien van Niet Gesproken Explosieven ter plaatse van het plangebied. Tevens is het bijbehorende onderzoek als bijlage 14 bij de toelichting toegevoegd.
  - In paragraaf 8.5 is het verloop van de procedure nader beschreven.

Regels
In de regels is het volgende gewijzigd:
- In artikel 3.2.3, 4.2.3 en 5.2.5 is de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van bodem aangepast op basis van de resultaten en conclusies van het aanvullend bodemonderzoek zoals opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting.
- Artikel 6 en 7 (dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 2 en 3) zijn komen te vervallen omdat het plangebied op basis van het definitieve archeologisch (bureau)onderzoek archeologisch zoals opgenomen als bijlag 10 bij de toelichting is vrij gegeven.

Verbeelding
De verbeelding is als volgt gewijzigd:

- De dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 2 en 3 zijn op de verbeelding verwijdert.
- De strook grond naast Budschop 11 (perceel 748) welke in gebruik is als tuin bij deze woning is bestemd als wonen met de aanduiding ‘bijgebouwen’ conform de feitelijke c.q. bestaande situatie. Als gevolg hiervan is tevens het aangrenzende bouwvlak voor de nieuwe woningen ‘ingekort’ om een afstand van 3 meter tot de ‘nieuwe’ zijdelingse perceelsgrens te waarborgen.

3. Exploitatieplan
De gemeenteraad is verplicht een exploitatieplan vast te stellen voor bestemmingsplannen. Deze verplichting is niet van toepassing indien het kostenverhaal op andere wijze verzekerd is. Voor onderhavige ontwikkeling is in het kader van de samenwerking met Wonen Limburg een realisatieovereenkomst gesloten tussen de gemeente Nederweert en Wonen Limburg. Tevens is door de raad een grexbesluit genomen om het tekort op de exploitatie te dekken met gemeentelijke reserves. Dit is meegenomen in de gemeentelijke begroting en worden de benodigde middelen uit de algemene reserve woningbouwexploitatie getrokken. Hieronder vallen ook de (eventuele) extra kosten voor het saneren van de bodem. Hiermee zijn de kosten anderzins en in voldoende mate verzekerd.

De uitgifte van bouwrijpe grond wordt daarnaast gedaan conform het gemeentelijk vastgestelde grondprijsbeleid.

Het opstellen van een exploitatieplan wordt in dit kader dan ook niet noodzakelijk geacht.

4**. Besluit**

De raad der gemeente Nederweert

gelezen het voorstel nr. RI-24-00928 van het college van burgemeester en wethouders d.d. 19 november 2024;

BESLUIT

1. In te stemmen met de beoordeling van de ingekomen zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen zoals opgenomen in het concept vaststellingsbesluit;
2. In te stemmen met het bestemmingsplan ‘Gutjesweg’, met planidentificatiekenmerk NL.IMRO.0946.BPWonGutjesweg2-VA01 en dit gewijzigd vast te stellen.
3. In te stemmen met het niet vaststellen van een exploitatieplan voor het bestemmingsplan ‘Gutjesweg’, met planidentificatiekenmerk NL.IMRO.0946.BPWonGutjesweg2-VA01.
4. Met de vaststelling van het bestemmingsplan tevens de digitale versie van het bestemmingsplan met het IDN-nummer NL.IMRO.0946.BPWonGutjesweg2-VA01 vast te stellen.

Nederweert, 19 november 2024

De gemeenteraad van Nederweert.

De raadsgriffier, De voorzitter,

W. (Wil) Voorter B.M.T.J. (Birgit) Op de Laak