

Nota inspraak en vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro voorontwerpbestemmingsplan “Groot onderhoud en herinrichting N489, gemeente Binnenmaas”



Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Groot onderhoud en herinrichting N489' heeft van 13 maart 2017 tot en met 24 april 2017 voor de inspraak ter inzage gelegen. Tevens is het plan aan een aantal (overheids)instanties voorgelegd in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en is er op 21 maart 2017 een inloopbijeenkomst gehouden.

Tijdens de inspraakperiode zijn acht verschillende reacties binnengekomen. In het onderstaande zijn de ontvangen reacties samengevat en beoordeeld. Ook is aangegeven wanneer de reacties hebben geleid tot aanpassing van het plan.

De reacties zijn ingediend door:

- 1) De bewoner van Doelenstraat 8, Mijnsheerenland
- 2) Stichting Molens Binnenmaas
- 3) De Molenaar van molen Windlust
- 4) De bewoner van Vrijland 16, Mijnsheerenland
- 5) De bewoner van Hoofdland 48, Mijnsheerenland
- 6) De bewoner van Stelleveld 15, Mijnsheerenland
- 7) De bewoner van Maasweg 5, Mijnsheerenland
- 8) Gasunie Transportservices BV

Inspraakreacties

1. De bewoner van Doelenstraat 8 te Mijnsheerenland

Inspraakreactie:

1. Inspreker maakt bezwaar tegen de aanleg van een rotonde ter plaatse van de kruising Raadhuislaan/Doesburgerweg. De huidige verkeersregelininstallatie (stoplichten) zou volgens inspreker veiliger zijn dan de voorgenomen rotonde.
2. Inspreker verzoekt t.b.v. snelheidscontrole flitslichten te plaatsen en de snelheid ter plaatse van de kruising terug te brengen naar 50 km/u.
3. Inspreker constateert dat de snelheid op delen van de N489 naar 80 km/uur wordt verhoogd.

Reactie gemeente:

1. De keuze voor een rotonde is uitvoerig gemotiveerd in het verkeersonderzoek dat bij het voorontwerp-bestemmingsplan is gevoegd. Korthedshalve wordt hier naar verwezen (Bijlage 1 bij het bestemmingsplan: "Rapport Trajectonderhoud N489 onderbouwing kruispuntoplossingen", Royal Haskoning DHV 9 november 2015, p. 10).
PZH heeft het wegontwerp uitvoerig besproken met de gemeente. Daarnaast heeft een onafhankelijke vertegenwoordiger van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op 16 februari 2016 tijdens een expertmeeting aan de raadscommissie Ruimtelijke Zaken een toelichting gegeven op de keuze voor een rotonde en beargumenteerd dat de veiligheid door de aanleg van de rotonde toeneemt. De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 ingestemd met het voorstel om rotondes aan te leggen en daarbij de PZH verzocht om de aanvullende maatregelen ten behoeve van de overstekende rijwieler ter hoogte van de rotondes te realiseren. De genoemde maatregelen hebben betrekking op het overzicht en de veiligheid op de rotonde (door de aanleg van een tussenvluchtheuvel) en deze maatregelen zullen worden uitgevoerd.
2. PZH voert uitsluitend beheer en onderhoud aan de N489 uit. Het plaatsen van flitslichten ten behoeve van snelheidscontrole is een handhavingstaak voor de regionale verkeerspolitie. De keuze voor al dan niet additionele flitslichten op de N489 zal door de wegbeheerder (in casu de gemeente) worden besproken met de hulpdiensten en de politie.
In het bestemmingsplan worden de aanleg van rotondes en een aantal aanpassingen aan het profiel van de weg mogelijk gemaakt. De verkeersregels die gelden op de weg en de eventuele controle daarop maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De inspraakreactie leidt daarom niet tot aanpassing van het plan
3. Deze constatering is onjuist. De huidige snelheidsregimes op de N489 blijven ongewijzigd.

Conclusie: Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

2. Stichting Molens Binnenmaas

Inspraakreactie:

1. Inspreker is van mening dat artikel 19.3 van de planregels betreffende de molenbiotoopregelgeving onjuist is. De 1:100 afstandsregel zoals die op basis van het bestemmingsplan Landelijk Gebied geldt, is niet correct overgenomen. Verder staat hier alleen wat over bebouwing en niets over dat groenvoorziening die ook onder de molenbiotoopregelgeving valt. Inspreker geeft aan dat in bestemmingsplan Mijnsheerenland/Westmaas de correcte molenbiotoopregelgeving staat.

2. Inspreker is van mening, dat i.v.m. de bomencompensatie binnen het molenbiotoop, niet uitsluitend met de groenpartijen (HWL, Fraxinus Excelsior en groenbeheerders van betrokken gemeenten en Waterschap), maar ook met Stichting Molens Binnenmaas voorbesproken had moeten zijn/worden.
3. Inspreker maakt kenbaar dat bomenherplant nabij het (zelf)tankstation (het voormalige Firezone) in verband met de molenbiotoop onwenselijk is.
4. Inspreker maakt kenbaar, dat bestaande bomen langs de N489 (i.c. nabij de Van Koetsveldlaan) dienen te worden teruggesnoeid dan wel te worden gekandelaberd, zodat aan de molenbiotoopregelgeving wordt voldaan. Inspreker maakt attent op het bestaan van de "Werkgroep Molenbiotoop Hoekschewaard", waarmee de herplant van bomen binnen de molenbiotoop besproken kan worden.

Reactie gemeente:

1. Artikel 19 lid 3 van het voorontwerpbestemmingsplan is opgesteld conform de geldende bestemmingsplannen Mijnsheerenland/Westmaas en dit plan luidt als volgt: *"binnen een afstand van 100 m tot 400 m van de molen: de bouwhoogte genoemd onder a vermeerderd met 1/30 van de afstand tussen het bouwwerk en de molen"*.

Artikel 46 lid 6 sub 2 onder b van het bestemmingsplan Landelijk gebied Binnenmaas kent een gelijke regeling: *"binnen een afstand van 100 m tot 400 m van de molen, bouwwerken niet worden gebouwd voor zover de bouwhoogte hoger is dan de hoogte van het onderste punt van de verticaal staande molenwiek vermeerderd met 1/30 van de afstand tussen het nieuw op te richten bouwwerk en de molen"*

Ook in de Verordening ruimte van de Provincie Zuid-Holland is een regeling over de molenbiotoop opgenomen.

"Een bestemmingsplan voor gronden gelegen binnen de molenbiotoop van traditionele windmolens, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op Kaart 9 Cultureel erfgoed, garandeert in voldoende mate de vrije windvang en het zicht op de molen en voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. binnen een straal van 100 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, wordt geen nieuwe bebouwing opgericht of beplanting aangebracht, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;*
- b. binnen een straal van 100 tot 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, gelden de volgende hoogtebeperkingen voor bebouwing en beplanting:*
 - i. voor zover dit gebied is gelegen buiten bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte niet meer dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek;*
 - ii. voor zover dit gebied is gelegen binnen bestaand stads- en dorpsgebied bedraagt de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet meer dan 1/30ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek."*

In het voorontwerpbestemmingsplan is dezelfde regeling opgenomen. In artikel 19 lid 3 sub 4 van het voorontwerpbestemmingsplan zijn regels opgenomen met betrekking tot het aanplanten van bomen en/of houtgewas en het aanbrengen van beplanting. De molenbiotoopregeling zegt derhalve iets over de groenvoorziening.

Over de daadwerkelijke naleving van deze bepaling worden afzonderlijke afspraken gemaakt.

2. Bij het inventariseren van de gesprekpartners is de molenbiotoop inderdaad over het hoofd gezien. Inmiddels heeft er goed overleg plaatsgevonden.
3. In het bomencompensatieplan worden potentiële herplantlocaties weergegeven. Totaal zouden hier ongeveer 800 bomen geplaatst kunnen worden. Uiteindelijk zal er gekozen worden uit de

verschillende locaties en er zullen totaal ongeveer 300 bomen worden herplant. PZH herplant (vanuit efficiency overwegingen) bij voorkeur grote aantallen op enkele herplantlocaties. Bij het beoordelen van de herplantlocaties zal rekening worden gehouden met het belang van de molenbiotoop.

4. Het regulier groenonderhoud (snoeien van bomen) is een onderwerp geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure. Dat zal separaat worden besproken met de wegbeheerder (PZH). Het betreft hier bomen buiten het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan. De regionale regio-omgevingsmanager heeft inmiddels contact opgenomen met de Stichting Molens Binnenmaas. Op 23 mei 2017 heeft een volgend overleg plaatsgevonden. Afsproken is dat PZH met de gemeente in contact treedt om te verifiëren in hoeverre het herstel van de molenbiotoop kan worden gerealiseerd. De ter discussie gestelde bomen bevinden zich overigens niet in het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan.

Conclusie: Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan. Over het onderhoud van bomen binnen de molenbiotoop worden afzonderlijke afspraken gemaakt.

3. De molenaar van molen Windlust

Inspraakreactie:

1. Inspreker maakt kenbaar dat door herplant van bomen op het terrein van J. van der Hoek (in de bocht nabij Reedijk) het zicht op de weg wordt belemmerd. De zichtlijnen voor het verkeer dienen te worden geverifieerd.
2. De onderdelen 2, 3, en 4 van de inspraakreactie komen overeen met de reactie van de Stichting Molens Binnenmaas.
3. Inspreker verzoekt om één extra boom te snoeien c.q. te kappen. Dit is wenselijk voor de molenbiotoop. De boom bevindt zich direct ten zuidoosten van de kruising N489-Van Koetsveldlaan.

Reactie gemeente:

1. De zichtlijnen voor het verkeer zijn geverifieerd door een verkeerskundige. Ten oosten van de N489 bevindt zich een fietspad met daarbij een ontwateringssloot. Hier zullen geen bomen worden geplant. Als gevolg van de onderhoudregels aan watergangen mogen, conform het Keur van het Waterschap, geen bomen worden geplant binnen 4 meter van de insteek van de sloot. De eerste rij bomen op het terrein van Van der Hoek komen derhalve op 20 meter afstand van de rand van het asfalt (hoofdrijbaan). Dit is nagemeten door de wegontwerper. Het zicht op de weg voldoet daarmee (ruim) aan de richtlijnen in het Handboek Wegontwerp 2013. Het handboek Wegontwerp 2013 bevat de uitgangspunten die bij het ontwerpen van wegen worden gehanteerd. Hierin staan eisen waaraan het zicht voor automobilisten moet voldoen. Op grond van die eisen moeten het zicht voor automobilisten (komend vanaf de Achterweg) op 5 meter afstand van de rijstrook minimaal 145 meter zicht. In de gemeten situatie is 240 meter zicht. Aan de "oprij-eis" uit het handboek is daarmee voldaan. Het handboek kent ook een stopzicht-eis. Op basis van die eis moet doorgaand verkeer over N489, bij 80 km/u 105 meter zicht hebben. In dit geval is het zicht 300 meter. Ook aan de rijzicht-eis, waarbij doorgaand verkeer over N489 200 meter zicht moet hebben, wordt voldaan omdat de nagemeten rijzicht-afstand 300 meter bedraagt.
2. Verwezen wordt naar de behandeling van de inspraakreactie van de Stichting Molens Binnenmaas
3. Het aantal te kappen bomen is uitvoerig besproken in het groenoverleg. Daar waar bomen geen belemmering vormen voor de zichtlijnen en zich niet in de obstakelvrijzone bevinden is het beleid om bomen te laten staan. Het regulier groenonderhoud (snoeien van bomen) is een onderwerp,

dat separaat is en wordt besproken met de wegbeheerder (PZH). Het betreft hier overigens een boom buiten het plangebied van het voorontwerp-Bestemmingsplan.

Conclusie: Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan. Over het onderhoud van bomen binnen de molenbiotoop worden afzonderlijke afspraken gemaakt

4. De bewoner van Vrijland 16 te Mijnsheerenland

Inspraakreactie:

1. De fietsers worden op een aantal kruisingen onnodig uit de voorrang gehaald.
2. Benoem de fietsroute langs de N489 als een essentiële (snel)fietsroute. De fietsroute langs de N489 staat in de tekeningen van het hoofdnet van de provincie niet goed op kaart en kan/moet hoger gekwalificeerd worden.

Reactie gemeente:

1. In het bestemmingsplan worden de aanleg van rotondes en een aantal aanpassingen aan het profiel van de weg mogelijk gemaakt. De verkeersregels die gelden op de weg en op de rotondes (wel/geen voorrang) maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De inspraakreactie leidt daarom niet tot aanpassing van het plan.
De fietsers worden op een aantal kruisingen inderdaad uit de voorrang gehaald. Dit heeft te maken met het uitbuigen van het fietspad (op afstand brengen t.o.v. de hoofdrijbaan en/of het realiseren van rotondes. De constatering dat dit onnodig is, is echter niet juist. Het uitbuigen van het fietspad bij een aantal kruisingen en het realiseren van rotondes leidt tot een veiliger inrichting van de N489. De landelijke richtlijnen geven aan hoe de voorrangssituatie moet zijn geregeld bij kruisingen met (en zonder) uitgebogen fietspad en bij rotondes. Hiervan incidenteel afwijken is onwenselijk, omdat er dan verwarring kan optreden bij de weggebruiker omtrent de voorrangssituatie. Zo zal bijvoorbeeld een automobilist op een rotonde buiten de bebouwde kom verwachten dat hij voorrang heeft op het fietsverkeer. Het is dan ook gewenst om de voorrangssituatie op deze rotonde conform de richtlijnen (en conform het verwachtingspatroon van de weggebruikers) in te richten. Voor het herinrichten van de diverse kruisingen N489 prevaleert dan ook de veiligheid van zowel gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd verkeer boven de doorstroming van het fietsverkeer. Waarbij ook opgemerkt wordt dat de te verwachten vertraging bij het fietsverkeer minimaal is, gezien de relatief lage aantallen afslaand verkeer op de diverse kruisingen van de N489.
2. De provinciale fietsroutekaart maakt geen onderdeel uit van het voorontwerp-bestemmingsplan. In het kader van deze procedure kan daarover niet besloten worden.

De provincie heeft onderzoek gedaan naar intensiteiten van fietsverkeer en op basis hiervan zijn delen van de N489 gekwalificeerd als onderdeel van het hoofdnet voor het fietsverkeer. In het door Gedeputeerde Staten vastgestelde document '[Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen PZH 2016-2025](#)' (te vinden op www.zuid-holland.nl) staat omschreven welke provinciale fietsprojecten de komende jaren worden uitgevoerd. Het fietspad langs de N489 is niet bestempeld als snelfietsroute, maar wordt wel verbeterd tijdens het komende onderhoud: de kruisingen worden veiliger ingericht en het fietspad wordt over de volledige lengte verbreed

Conclusie: Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. De bewoner van Hoofdland 48 te Mijnsheerenland

Inspiraakreactie:

1. De verrichte onderzoeken van RHDHV deugen niet en zijn toegeschreven naar de wens van de gemeente en provincie.
2. Er is geen behoefte om de N489 te herinrichten. Er zijn geen problemen of klachten bij gebruikers en/of omwonenden. Inspreker verzoekt gemeente af te zien van het wijzigen van het bestemmingsplan.
3. Er vindt onherstelbare aantasting van het Nationale Landschap Hoeksche Waard plaats. De (te kappen) bomen bij o.a. de kruising Westdijk en langs de gehele N489 zijn beeldbepalend. De bestemmingsplanwijziging is strijdig met het in standhouden van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard met zijn natuurwaarden.
4. Inspreker stelt de ongewenste éénrichtingsverkeerssituatie voor bestemmingsverkeer over de Maasdijk ter sprake.
5. De herinrichting van de N489 is een forse ingreep in de bodem en watergangen en al het leven daarin en omheen.
6. Het voorontwerp bestemmingsplan geeft aanleiding tot planschade.
7. Door het plan vindt er een ongewenste belemmering (van de doorstroming) van het vrachtverkeer plaats.

Reactie gemeente:

1. Het college betreurt het dat bij inspreker de indruk bestaat dat er naar een bepaalde conclusie is toegeschreven. Deze indruk wordt door ons niet gedeeld.
2. De constatering is onjuist. Naar aanleiding van ongelukken, problemen en klachten heeft provincie onder meer op verzoek van de Gemeente Binnenmaas besloten de kruising Westdijk/Maasdijk veiliger herin te richten. Daarnaast wordt de N489 ingericht volgens de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig', ter voorkoming van ongevallen in de toekomst.
3. In 2004 is de Hoeksche Waard in de Nota ruimte van het toenmalige ministerie van VROM aangewezen als Nationaal Landschap vanwege de combinatie van agrarisch gebied, natuur en cultuurhistorie. Sinds de beleidswijzigingen van het Rijk in 2011 en 2012 (in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) vormen de Nationale Landschappen geen onderdeel meer van het nationale beleid. Ook de provincie Zuid-Holland heeft de bescherming van het Nationale Landschap niet in haar beleid opgenomen. Het gevolg daarvan is dat er op dit ogenblik geen landschapsbeleid meer van kracht is dat gericht is op het behoud van het Nationaal Landschap. Desondanks is er ruime aandacht geschonken aan het behoud van de ruimtelijke kwaliteit. In het groenoverleg met HWL en andere partijen is de kap van zo min mogelijk bomen uitvoerig besproken en overeengekomen. Bovendien zal er compensatie plaatsvinden. Daarnaast is ecologisch onderzoek verricht, waaruit niet is gebleken dat er ecologische bezwaren zijn tegen de kap. In het Bomencompensatieplan (dat als bijlage bij het voorontwerp-bestemmingsplan is gevoegd) wordt ingegaan op de aanwezige soorten en wordt onderbouwd op welke wijze er herplant kan worden. Gekozen wordt voor soorten die aansluiten bij de karakteristiek van de Hoeksche Waard.
4. Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft geen betrekking op dit wegdeel. De Maasdijk maakt onderdeel uit van gemeentelijke wegenstelsel waarover de provincie geen bevoegdheid heeft en dat geen onderdeel uitmaakt van het plan.
5. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet onderzoek worden gedaan naar de bodemgesteldheid en naar de flora en fauna in het betrokken gebied. Deze onderzoeken zijn als bijlagen bij het voorontwerp-bestemmingsplan gevoegd. Uit de onderzoeken blijkt dat de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden.
6. In de Wet ruimtelijke ordening is een regeling opgenomen over het vergoeden van schade voor gevallen waarin een bestemmingsplan leidt tot een verslechtering van de planologische situatie

voor de omwonenden. De provincie en de gemeente hebben hierover afspraken gemaakt. Het is niet de verwachting dat het nieuwe bestemmingsplan nadelige gevolgen zal hebben voor inspreker. Mocht een belanghebbende van mening zijn dat dit toch het geval is, dan kan hij een verzoek tot planschadevergoeding indienen. Dit kan na de vaststelling van het bestemmingsplan.

7. De herinrichting van de N489 leidt niet tot een belemmering van (de doorstroming van) het (vracht)verkeer. Het nieuwe wegontwerp voldoet aan de geldende richtlijnen hiervoor. Dit betekent dat bij het ontwerpen van de weg en de rotondes rekening is gehouden met de afmetingen van vrachtverkeer waardoor de rotondes ook geschikt zijn voor gebruik door grotere voertuigen.

Conclusie: Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

6. De bewoner van Stelleveld 15 te Mijnsheerenland

Inspraakreactie:

1. Inspreker stelt dat er een nadelige invloed op het woon- & leefklimaat zal zijn als gevolg van ernstige hinder/overlast die veroorzaakt zal worden door de aanleg van de rotonde Westdijk/Maasdijk. De weg komt 10 meter dicht bij het perceel te liggen dan nu het geval is.
2. Ter plaatse van de Westdijk/Maasdijk zal een aantal bomen wordt gekapt. Inspreker verzoekt de weg af te schermen met de herplant van bomen. Inspreker wenst in de herplant actief te worden betrokken.
3. Inspreker vreest overlast van stank en fijn stof.
4. Inspreker vreest lichtoverlast als gevolg van het weghalen van de huidige haag langs de Maasdijk. Inspreker verzoekt herplant van de te verwijderen haag in de planregels op te nemen.
5. Inspreker signaleert dat er weinig draagvlak is bij de omwonenden.
6. Inspreker vreest geluidsoverlast, vooral van onregelmatig optrekkende en afremmende motorvoertuigen. Inspreker verzoekt geluidwerende maatregelen te treffen.
7. Inspreker maakt zich zorgen over toekomstig vocht in de kruipruimte van zijn woning. Hij verzoekt om adequate maatregelen te treffen, zoals drainage en/of een grondwater kerende constructie.
8. Inspreker vreest waardevermindering van zijn onroerende zaken en verzoekt om toekenning van planschade, nadat het Bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Reactie gemeente:

1. De rotonde ligt ten oosten van de huidige weg. Die verschuiving is nodig omdat er aan de westzijde te weinig ruimte aanwezig is voor de aanleg van de rotonde. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze verschuiving mogelijk is.
2. Over de groene inpassing aan de zijde van het Stelleveld zal met de omwonenden gesproken worden. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er een nadelige invloed op het woon en leefklimaat zal zijn. In het huidige ontwerp is herplant van bomen voorzien (zie bomencompensatieplan & oplegnotitie in de bijlagen bij het voorontwerp bestemmingsplan). Op grond van de Keur van het waterschap Hollandse Delta mogen er niet zomaar bomen in de waterkering worden gebouwd. Bij de herplant moeten de regels van het waterschap in acht worden genomen. De provincie heeft samen met groenpartijen overleg gevoerd over de bomen die herplant moeten worden. Hiervoor zijn verschillende locaties in mogelijk.
3. De luchtkwaliteit voldoet in de gewijzigde situatie aan de wettelijke normen. In paragraaf 5.4 van het bestemmingsplan wordt hier nader op ingegaan.
4. In de buitenbocht van de Maasdijk zal wederom een haag worden geplant. De lichthinder als gevolg van draaiende koplampen wordt hierdoor beperkt. De haag zal dezelfde afmetingen krijgen als de huidige haag. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van groen op deze locatie mogelijk.

Het is niet mogelijk om in het bestemmingsplan een verplichting op te nemen om op deze locatie een haag te planten. De provincie zegt de aanleg van de haag toe.

5. De Provincie heeft meerdere keren overleg gevoerd met de direct omwonenden van de toekomstige rotonde Westdijk/Maasdijk om tot een optimaal ontwerp te komen. Bij eerder overleg met de omwonenden en inloopavonden heeft een buurman de standpunten van inspreker verwoord. Het overleg met de direct omwonenden heeft geleid tot een gemeenschappelijk gedragen wegontwerp van de rotonde Westdijk/Maasdijk.
6. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform het wettelijke voorschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 waarbij is getoetst aan de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. Hierbij is in de geluidberekeningen bij de verkeersregelininstallaties en de rotondes rekeningen gehouden met een obstakelcorrectie voor de afremmende en optrekkende motorvoertuigen.
In de Wet geluidhinder is aangegeven met hoeveel geluid de gevels van woningen door het wegverkeer mogen worden belast. Als door veranderingen aan de weg het geluid teveel toeneemt, kan het zijn dat er geluidbeperkende maatregelen genomen moeten worden. De Wet geluidhinder kent hier regels voor. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het geluid op de gevel van de woning van inspreker niet zal toenemen (bijlage 3 akoestisch onderzoek, p 70).
7. Uit nader onderzoek naar deze locatie bleek dat de (jaar/seizoen)fluctuaties in grondwaterstanden het lastig maken om betrouwbare conclusies te trekken waardoor het effect van het plaatsen van peilbuizen beperkt is. Het hemelwater-afwateringssysteem van de weg zal niet wijzigen, doordat voldoende ruimte in het ontwerp is voorzien voor infiltratie van hemelwater in de berm en in het talud. Dit kan in theorie leiden tot een beperkt hogere grondwaterstand aan de (opgeschoven) onderzijde van het talud. Hiervoor zijn maatregelen te nemen, zoals de aanleg van drainage. Deze maatregel zal worden opgenomen in de verdere uitwerking van het plan.
8. Zie hiervoor de reactie bij punt 6 van inspreker 5.

Conclusie: Deze reactie leidt niet tot aanpassingen in het plan. Wel zal er nader overleg worden gevoerd over de mogelijke herplant van bomen.

7. De bewoner van Maasweg 5 te Mijnsheerenland

Inspiraakreactie:

1. Inspreker vraagt welke maatregelen er zijn genomen om geluidsoverlast tegen te gaan
2. Ter plaatse van de uitrit van de inspreker is de dubbele middenbelijning doorgetrokken. Inspreker verzoekt de middenbelijning aan te passen, zodat vanuit de in-/uitrit zowel in de richting van Mijnsheerenland alswel Heinenoord gereden kan worden.
3. Inspreker wil niet dat de geasfalteerde (invoeg)strook voor zijn huis wordt vervangen door grasbetonelementen. Deze zijn te glad. Inspreker wil ook niet dat deze invoegstrook vervalt omdat deze nodig is om in te kunnen voegen op de N489. Inspreker verzoekt daarom om de in-/uitvoegstrook voor de woning in de richting van Heinenoord te verlengen, zodat over een langere lengte en veiliger kan worden afgeremd.
4. Inspreker verzoekt om de overrijdbare middengeleiders bij de Achterweg verhoogd uit te voeren zodat er veiliger kan worden afgeslagen en fietsers veiliger kunnen oversteken.
5. Inspreker vindt dat het aanbrengen van de overrijdbare middengeleider trillingen en geluidsoverlast met zich mee brengt. Inspreker vraagt rekening te houden met geluidsoverlast en trillingen.
6. Inspreker geeft aan dat verrast te zijn over de sanering van vijf woningen waarnaar geen onderzoek naar geluid beperkende maatregelen is uitgevoerd.

Reactie gemeente:

1. Uit de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd blijkt dat er geen aanleiding om geluidreducerende maatregelen toe te passen. Zie hiervoor de uitleg van de Wet Geluidhinder bij punt 6 bij inspreker 6.
2. Het bestemmingsplan maakt aanpassingen aan de weg mogelijk maar het heeft geen betrekking op de belijning van de weg.
Er is geen bezwaar tegen het aanpassen van de middenbelijning ter plaatse van de uitrit van inspreker. Deze zal een ondoorgetrokken dubbele belijning worden uitgevoerd.
3. De strook wordt gebruikt als in- en uitvoegstrook en als parkeerstrook. De strook is niet aangelegd als pechhaven, maar het is ook geen correct ingerichte in-/uitvoeger van voldoende lengte. Ook de benodigde bebording ontbreekt. Dit schept ongewenste verwarring voor andere weggebruikers en dat kan tot onveilige situaties leiden, zeker als mensen proberen van het vak gebruik te maken om te parkeren.
Op grond van het beleid dat wordt gehanteerd bij de aanleg van wegen wordt het asfalt vervangen door de grasbetonelementen. Deze zijn niet gladder dan asfalt. Op deze manier is er minder kans op verwarring bij andere weggebruikers. Het parkeervak met grasbetonelementen zal even groot worden. Het huidig parkeervak zal niet worden verlengd. Het betreft hier nl geen in-/uitvoeger naar een zijweg. Met deze maatregel wordt tegemoet gekomen aan de wens van inspreker om buiten zijn perceel te kunnen parkeren. De provincie is niet verplicht om de aanwonenden van een weg in de gelegenheid te stellen om naast de weg te parkeren op grond die eigendom is van de provincie. Er wordt vanuit gegaan dat aanwonenden op eigen terrein parkeren. In het geval van inspreker bestaat die mogelijkheid ook.
et beleid ten aanzien van het in- en uitvoegen op provinciale wegen geldt in de hele provincie. Het komt veelvuldig voor dat er ingevoegd moet worden op de provinciale weg. De situatie van inspreker geeft geen aanleiding om van dit beleid af te zien.
4. Hiervoor geldt hetzelfde als bij punt 2. Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op de middengeleiders.
Langzaamrijdend landbouw- en vrachtverkeer van en naar de Achterweg zal over de middengeleiders (moeten) rijden om de bocht te maken. Indien middengeleiders verhoogd en dus niet overrijdbaar worden uitgevoerd, zullen deze middengeleiders snel kapot worden gereden. Dit is een ongewenste situatie voor de wegbeheerder. Verhoogde middengeleiders leiden bovendien niet tot lagere doorstroomsnelheid op de N489 en zijn daarom niet veiliger.
5. De middengeleiders worden niet overreden door doorgaand verkeer op de N489. Uitsluitend afslaand langzaamrijdend landbouw- en vrachtverkeer van en naar de Achterweg zal over de middengeleiders rijden. Als dit al trillingen tot gevolg heeft dan zal dit beperkt zijn. Gelet op de afstand tot aan de woning van inspreker is er geen reden om aan te nemen dat er onaanvaardbare trillinghinder zal ontstaan. Herhaald wordt dat het aanbrengen van middengeleiders buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan valt.
6. Het beleid van de overheid is er op gericht om het ontstaan van geluidhinder zoveel mogelijk te voorkomen, maar ook om geluidhindersituaties die al langer bestaan aan te pakken. Dit geldt ook voor het perceel van inspreker. Dit laatste staat bekend als de "sanering verkeerslawaaï". De sanering verkeerslawaaï is gericht op de aanpak van langer bestaande geluidhinderlijke situaties die in het verleden zijn gemeld bij het huidige ministerie van Infrastructuur en milieu (IenM). Voor de aanpak van deze situaties wordt jaarlijks subsidie beschikbaar gesteld door het ministerie van IenM. Voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs gemeentelijke en provinciale wegen ligt het initiatief voor een subsidieaanvraag bij gemeenten. Tot op heden is echter geen gebruik gemaakt van deze subsidieregeling waardoor de sanering nog niet is afgehandeld. Omdat er in dit geval geen sprake is van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidshinder (zie voor uitleg bij punt 6 bij inspreker 6) is de woning niet meegenomen in het onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen. De herinrichting van de N489 heeft voor inspreker geen gevolgen want de geluidbelasting op de woning blijft nagenoeg gelijk.

De OZHZ voert voor de gemeente Binnenmaas de regeling uit. Inspreker zal hiervoor op korte termijn benaderd worden. Vooruitlopend daarop kan informatie worden verstrekt door de gemeentelijk milieuableider. Het oplossen van deze geluidhindersituatie staat los van het voorontwerpbestemmingsplan.

Conclusie: Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het plan.

8. N.V. Nederlandse Gasunie

Reactie:

1. De Nederlandse Gasunie verzoekt om adequate uitzonderingsregels.
2. De Nederlandse Gasunie verzoekt een voorrangsbepaling.
3. De Nederlandse Gasunie geeft aan dat er geen aandacht is besteed aan externe veiligheid in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan.

Beoordeling:

1. Artikel 7.5.4 wordt conform het verzoek aangevuld.
2. Artikel 7 wordt aangepast waarbij een onderlinge rangorde van bestemmingen worden aangegeven.
3. In het hele N489 tracé bevindt zich één buisleiding van de Gasunie, te weten de "Gasunie-West buisleiding". Deze hogedruk buisleiding bevindt zich op 2,3 meter beneden het maaiveld en wordt in de huidige situatie door de N489 op maaiveldniveau gekruist nabij de Achterweg (zie onderstaand figuur en bijgevoegde tekening). Momenteel vindt afstemming met de Gasunie plaats om beschermende maatregelen te treffen. De kans op falen van de gasunie-leiding zal door de beschermingsmaatregelen niet groter (gaan) worden. De Gasunie-West pijpleiding wordt niet verlegd. Door het duurzaam veilig inrichten van de N489 zal ook het aantal blootgestelde personen nabij deze gasleiding niet gaan toenemen. Geconcludeerd kan derhalve worden dat er m.b.t. de aanwezige Gasunie-pijpleiding geen verhoogde externe veiligheidsrisico's zullen optreden door het duurzaam veilig inrichten van de kruising N489 / Achterweg. De externe veiligheidssituatie blijft ongewijzigd. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

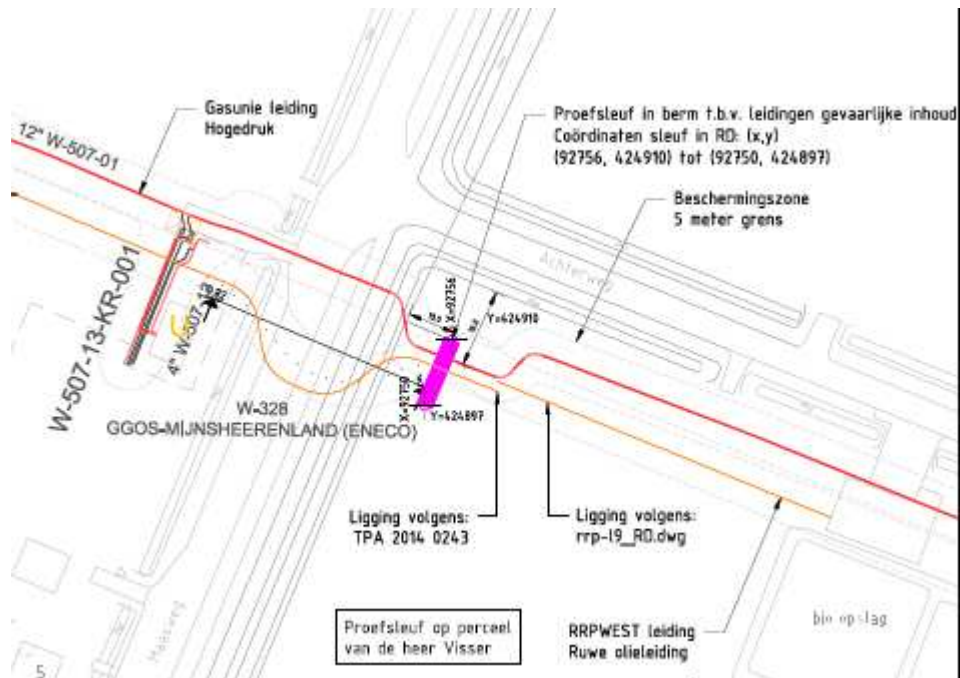
Conclusie: Deze vooroverlegreactie leidt tot aanpassing van de planregels en de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie

De ontvangen inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel zal op verzoek van Gasunie een aanpassing aan de regels worden gedaan. Uit de inspraakreacties blijkt wel dat het gewenst is om nadere afstemming te verkrijgen over verkeer, de herplant van bomen en groen en het beheer van de molenbiotop. Over deze punten zal met betrokkenen worden overlegd en voor een deel is dit overleg ook al gaande.

Bijlage 1

Situatie leiding Gasunie





gemeente
Binnenmaas