

Voorontwerp bestemmingsplan randweg Boekel, gemeente Boekel

Nota van inspraak

IMRO-IDN:

NL.IMRO.0755.BPBGRandwegBoekel-VO01

Datum:

12 oktober 2016

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 1 juni 2016 hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel middels publicatie in Weekblad Boekel & Venhorst, www.ruimtelijkeplannen.nl en op de gemeentelijke website de terinzagelegging van het Voorontwerp-bestemmingsplan 'Randweg Boekel' met IMRO-idn "NL.IMRO.0755.BPBGRandwegBoekel-VO01" aangekondigd.

1.2 Terinzagelegging

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 1 juni tot en met 12 juli ter inzage gelegen. Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening kon een ieder een schriftelijke of mondelinge inspraakreactie aangaande het voorontwerpbestemmingsplan bij het college van B&W indienen.

1.3 Ingekomen inspraakreacties

Er zijn gedurende de inspraakperiode 27 schriftelijke inspraakreacties ingediend.

In hoofdstuk 2 geven wij van elke inspraakreactie een korte samenvatting. Daarna omschrijven wij de reactie van het college van burgemeester en wethouders op de inspraakreactie. Deze reactie is gebaseerd op de volledige inspraakreactie.

1.4 Ontvankelijkheid

Conform het bepaalde in artikel 6.9 van de Algemene wet bestuursrecht is een inspraakreactie tijdig ingediend wanneer deze voor het einde van de

termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de inspraakreactie voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

1.5 Leeswijzer

In deze Nota van inspraak worden in hoofdstuk 2 alle ingekomen inspraakreacties van een gemeentelijke beantwoording voorzien, in dit hoofdstuk is eveneens ingegaan op enkele algemeen veel voorkomende onderwerpen. Hoofdstuk 3 geeft aan of en welke wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties worden doorgevoerd. Hoofdstuk 4 geeft aan of en welke ambtshalve wijzigingen worden doorgevoerd.

2. GEMEENTELIJKE BEANTWOORDING

In totaal zijn 27 inspraakreacties ontvangen. Uit deze inspraakreacties zijn enkele veel voorkomende onderwerpen herleid, die onderstaand worden behandeld. Deze onderwerpen kunnen in aanvulling worden gezien op de individueel behandelde reacties.

2.1 Nut en noodzaak

Meerdere insprekers stellen dat nut en noodzaak onvoldoende is onderbouwd. In het MER is ingegaan op het nut en de noodzaak voor de Randweg Boekel. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. zijn in de jaren 2009 tot en met 2014 meerdere onderzoeken verricht door zowel gemeente als provincie naar nut en noodzaak en is onderzoek verricht naar mogelijke alternatieven. Uit alle onderzoeken blijkt dat de aanleg van een randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. De volgende onderzoeken zijn onder andere uitgevoerd:

- Nut en noodzaak randweg Boekel. Megaborn, januari 2010.
- Verkeerssituatie kern Boekel, effect van 'kleine maatregelen'. Kragten, mei 2014.
- Regionale visie N605, een verkeerskundig blik op lange termijn. Goudappel Coffeng, november 2014.

2.2 Verkeersveiligheid

In enkele inspraakreacties wordt gesteld dat de aanleg van een randweg de verkeersveiligheid (in het buitengebied) niet ten goede komt. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER:

- Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.
- Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.
- Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel.

Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

2.3 Koude' oversteken

Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-Brabant") is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid.

2.4 Verslechtering woon- en leefklimaat

Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden.

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

2.5 Waardevermindering en planschade

Meerdere inspraakreactie gaan in op waardevermindering van (agrarische) eigendommen en/of planschade. Voorop gesteld, de aanleg van een nieuwe provinciale weg gaat altijd ten koste van grond en zal op plekken vlak naast die weg leiden tot waardevermindering.

In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemeden. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop.

Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Ontheffingswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen. De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd.

Hieronder behandelen wij alle separaat ingekomen inspraakreacties inhoudelijk. De inspraakreactie is kort samengevat en vervolgens van een antwoord/reactie voorzien.

INSPRAAKREACTIES	
INSPRAAKREACTIE	Beantwoording gemeente
Reactie: 1 Boekingsnummer: AI/073646 Indiener : A. Biemans Locatie : Neerbroek 3 te Boekel Dagtekening : 16-06-2016 Ingekomen : 20-06-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Voor de toekomstige continuïteit van het agrarische bedrijf op de locatie Neerbroek 3 te Boekel, is een gesprek geweest. Er zijn twee opties voor grondruil, waar bij optie 2 een perceel (nr. 17) moet worden toegevoegd.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. De gemeente is op de hoogte van het feit dat meerdere agrariërs door de aanleg van de Randweg getroffen worden. Dit wordt betreurd maar valt niet volledig te vermijden. De benodigde gronden voor de aanleg van de randweg worden aangekocht. Om de negatieve effecten voor agrariërs zoveel mogelijk te beperken, is de gemeente een kavelruiltraject gestart. Hiermee wordt getracht om vrijkomende (deel)percelen aan andere agrariërs aan te bieden om daarmee de negatieve effecten te verzachten. In dat kader heeft ook een gesprek plaatsgevonden met inspreker. Algemeen geldt voor inspreker het uitgangspunt zoals dat ook is verwoord in paragraaf 2.5 van deze nota van inspraak.
Reactie: 2 Boekingsnummer: AI/073695 Indiener : Bakker namens familie Biemans Locatie : Neerbroek 19 te Boekel Dagtekening : 15-06-2016 Ingekomen : 22-06-2016 Wijze inbreng : schriftelijk	<i>Reactie gemeente:</i>

Beknopte samenvatting inspraakreactie: Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Trekt het akoestisch onderzoek met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van slechts 3 dB in twijfel, zeker ook door de kassen op het naastgelegen perceel (geluidswearkaatsing). Vraagt een betere onderbouwing en een nadere toelichting. 2. Verzoekt een nadere toelichting van de intensiteit waar in het akoestisch onderzoek mee is gerekend. In het MER is gesproken over maximaal 12.000 voertuigen terwijl in het bestemmingsplan wordt gesproken over 5.500 voertuigen. 3. Wil het recht voor behouden om een second opinion uit te laten voeren door een deskundig bureau, waarbij de gemeente/provincie zicht conformeert aan de uitslag hiervan. 4. Neerbroek 19 komt pal aan de aan te leggen randweg te liggen. De indiener vraagt of zij een keuze hebben om te blijven wonen of vertrekken. Is deze verplaatsing mogelijk op basis van de onteigeningswet?	1. Ten opzichte van de woning Neerbroek 19 (gelegen aan de zuidoostzijde van de nieuwe Randweg) zijn aan de overzijde (noordwestzijde) van de nieuwe Randweg kassen gelegen. Deze kassen zijn in het rekenmodel als reflecterend object meegenomen. Er is geen aanleiding om het rekenmodel op dit punt aan te passen. 2. In tabel 4 op pagina 28 van het Addendum MER zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel opgenomen. De intensiteiten uit de kolom 'VKA' zijn gehanteerd voor de milieuonderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek. 3. Het staat inspreker vrij om een deskundig bureau in te schakelen om te bekijken of het akoestisch onderzoek juist is uitgevoerd. Wij kunnen c.q. willen ons op voorhand echter niet conformeren aan de uitslag. Daarvoor zullen wij eerst de onderzoeksresultaten van die eventuele 'second opinion' moeten beoordelen. Wij zijn van mening dat het akoestisch onderzoek dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure is uitgevoerd, heeft geleid tot de juiste resultaten. 4. Met inspreker wordt overleg gevoerd over de aankoop van de benodigde grond onder de geplande randweg. Dit betreft een gedeelte van ca. 233 m² groot. Voor dat deel is bij het doorlopen van de procedures t.z.t. onteigening mogelijk. Voor de verplaatsing van het geheel is op basis van de voorliggende plannen geen onteigeningstitel te verkrijgen.
Reactie: 3 Boekingsnummer: AI/073909 Indiener : Van den Elzen en van den Elzen-Verhoeven Locatie : Neerbroek 22 te Boekel Dagtekening : 03-07-2016 Ingekomen : 01-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk	Reactie gemeente:

Beknopte samenvatting inspraakreactie:

Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. In paragraaf 4.1 staat dat alle geluidsbelasting exclusief gevelreflectie is berekend. Dit ondanks dat hoge gevels (meer dan 8 meter) van de tuinbouwkassen een substantieel deel van het geluid reflecteren. In het onderzoek worden schermen tot 8 meter hoog genoemd als mogelijke maatregel tegen geluid. Waarom zijn de tuinbouwkassen met de zelfde afmeting niet meegenomen in de berekening?2. Indien de tuinbouwkassen nog verder uitgebreid worden, worden alle berekeningen dan opnieuw gedaan?3. Waarom is de reflectieterm zoals genoemd in het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” niet meegenomen in de standaardrekenmethode?4. Tabel 4.10 (paragraaf 4.5) wordt de geluidsbelasting op de geluidsluwe gevel aangegeven, welke gevel van ons huis is dit?5. In paragraaf 4.3.1 staat dat een stiller wegdektype SMA-NL8 G+ een reductie van circa 2-3 dB teweeg brengt. Is dit fluisterasfalt?6. Tabel 4.6 staat dat er geen fluisterasfalt komt omdat het te duur is ondanks diverse toezeggingen op alle informatieavonden. Hoe zit dit? | <ol style="list-style-type: none">1. Overeenkomstig het Reken en meetvoorschrift geluid is het geluid ter plaatse van de gevel van de te toetsen woningen invallend bepaald. De reflectie, zoals kassen en woningen van burens, zijn wel in de berekening meegenomen.2. Voor het bestemmingsplan van de randweg wordt, na een eventuele uitbreiding van de kassen, niet opnieuw gerekend. Een nieuwe berekening zou onderdeel zijn van een eventueel plan inzake de uitbreiding van de tuinbouwkas.3. De reflectieterm is wel in het rekenmodel meegenomen, zie ook reactie 3, ad. 1.4. In algemene zin is dit de gevel met een geluidsbelasting van ten hoogste 48 dB(A). In het geval van de woning Neerbroek 22 is dit de westgevel.5. Fluisterasfalt is een verzamelterm die wordt gehanteerd om een stiller type wegdekverharding aan te duiden. SMA-NL8 G+ is een specifiek soort asfalt dat zowel het geluid reduceert als minder slijtage vertoont dan andere stille asfaltsoorten.6. Op de informatieavonden zijn geen <u>toezeggingen</u> gedaan over de aanleg van stil asfalt. Wel is aangegeven dat dit eventueel tot de mogelijkheden behoort op het moment dat er sprake is van veel geluidgehinderden. Dit zou dan uit het akoestisch onderzoek moeten blijken. Uit het akoestisch onderzoek is naar voren gekomen dat het niet noodzakelijk is om maatregelen te treffen. <p>Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat</p> |
|--|---|

	het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.
Reactie: 4 Boekingsnummer: AI/073938 Indiener : Van Berlo-Kuipers Locatie : De Aa 9 te Boekel Dagtekening : 04-07-2016 Ingekomen : 04-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. De bewoners van De Aa worden door de afsluiting van het Leurke en Kiesbeemd afgesloten van de kern Boekel. Er blijven maar enkele alternatieven over, zoals via de smalle weg en rotonde Mutshoek of via de oversteeken van de Erpseweg. Zeker voor fietsers en wandelaars zijn deze routes zeer onveilig. 2. Mutshoek wordt een gevaarlijke sluiproute. Nu al wordt er veel gebruik van gemaakt door landbouwverkeer en vrachtverkeer van en naar een tweetal champignonkwekerijen en een appelverwerkingsbedrijf. 3. Mogelijke oplossing vraag 1: Het aanleggen van een fietstunnel aansluiting op het Leurke en Kiesbeemd. Deze zijn ontsluitingsroutes voor fietsers en voetgangers. 4. Indien vraag 3 niet mogelijk is. De aanleg van een koude oversteek met midden geleider op het Leurke en Kiesbeemd, eventueel met verkeerslichten.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Het afsluiten van deze wegen betekent inderdaad dat omrijafstanden ontstaan. Feitelijk wijzigt de oversteek via de Erpseweg niet van de huidige situatie. Met de brede oversteek bij de rotonde met de randweg wordt voor zowel voetgangers als fietsers een veilige oversteek van de randweg geboden. 2. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt weliswaar een toename van verkeer op Mutshoek, maar deze is absoluut gezien beperkt. Desalniettemin is de gemeente Boekel voornemens de Mutshoek (gedeeltelijk) te gaan opwaarderen in de toekomst voor een betere ontsluiting van de aanliggende bedrijven. Dit wordt echter separaat van het project randweg opgepakt en is niet noodzakelijk vanuit deze ontwikkeling. 3. In het voortraject is hier meerdere malen over gesproken, maar gelet op de geringe aantallen fietsers en geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is hier niet voor gekozen. 4. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-Brabant") is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties.

5. Als oplossing 3 en 4 niet mogelijk zijn is als laatste alternatief om langs de Mutshoek een fietspad te realiseren en de Mutshoek te verbreden. 6. Is het doel van de aanleg van de Randweg om heel Boekel verkeersveiliger te maken of alleen de kern (zeker als er wel een dassentunnel komt)?	Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. In paragraaf 2.3 vindt u hiervoor de nadere onderbouwing. 5. Zoals onder ad. 2. reeds is beschreven is het opwaarderen van (een gedeelte van) de Mutshoek een project dat separaat wordt opgepakt. Hoe dit wordt vormgegeven, wel of geen vrijliggend fietspad, is op dit moment nog niet zeker. Wel kan gesteld worden dat deze keuze niet voor de hand ligt gezien de beperkte verkeersintensiteit. 6. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER: - Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg. - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel. - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel. In paragraaf 2.2 vindt u verder de nadere onderbouwing van het aspect verkeersveiligheid.
Reactie: 5 Boekingsnummer: AI/073939 Indiener : Van de Ven, Van de Ven –Bouwens VOF en Van de Ven – Bouwens Biezendijk 29 te Veghel Locatie : Neerbroek 20 te Boekel Dagtekening : 03-07-2016 Ingekomen : 04-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Welke maatregelen worden genomen om de uitstoot van fijnstof op Neerbroek 18+20 niet omhoog gaat en er geen verslechtering van de luchtkwaliteit komt?	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, waarin is onderzocht wat het effect is van de aanleg van de randweg voor de aspecten stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof (P2015.215.BP01-02, Windmill, 15 maart 2016). Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gepubliceerd. In het onderzoek is getoetst op rekenpunten aan beide zijden van de weg op een afstand van 10 meter vanaf de rand van de weg (voorgeschreven in de

2. De N-depositie mag niet stijgen t.o.v. de huidige situatie, maar moet overeenkomstige wettelijke eisen die bij intensieve veehouderij zijn gesteld dalen? Als dit niet gebeurt kunnen ook geen eisen betreffende stikstof- en ammoniak uitstoot worden gesteld? 3. Opsomming van vragen aangaande verkleining huiskavel met als totaal vraag, wie compenseert dit?:	Regeling beoordeling luchtkwaliteit). Op een grotere afstand van de weg is de concentratie van de stoffen kleiner dan berekend. In het onderzoek wordt de volgende conclusie getrokken: <i>Op basis van de toetsingscriteria uit de Wet milieubeheer (artikel 5.16, eerste lid, onder a) kan ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit worden geconstateerd dat in de rekenjaren 2019 en 2030 na planontwikkeling geen grenswaarden overschreden worden. Daarnaast is aangetoond dat ook in de toekomst de luchtkwaliteit blijft verbeteren.</i> Er is geen noodzaak tot het treffen van maatregelen. 2. In de Natuurbeschermingswet 1998 (en de Europese Habitatrichtlijn) is bepaald dat er geen activiteiten mogen plaatsvinden die een significant negatief effect hebben op de in de wet aangewezen beschermde gebieden en soorten. Stikstofdepositie is een bekend extern effect dat negatieve invloed kan hebben op beschermde soorten flora (en fauna). Voor elke soort is een kritische depositiewaarde bepaald. In een aantal gebieden is de huidige stikstofdepositie (achtergronddepositie) reeds gelijk aan of hoger dan de kritische depositiewaarde. Om die reden moet bij nieuwe ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van het aantal dieren in een veehouderij, worden onderzocht of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op een bepaald gebied. Vervolgens moet worden bepaald of door een eventuele toename significant negatieve effecten kunnen ontstaan. Dit wordt een Voortoets Passende Beoordeling genoemd. Indien het aannemelijk is dat er significant negatieve effecten optreden, moet een Passende Beoordeling worden uitgevoerd. Ook een toename of gewijzigde routing van verkeer kan een toename van stikstofdepositie tot gevolg hebben. Om die reden is voor het bestemmingsplan Randweg Boekel een Voortoets Passende Beoordeling (Kragten, maart 2016) uitgevoerd. In de Voortoets wordt geconcludeerd dat er een verwaarloosbare toename van stikstofdepositie optreedt. Deze toename heeft geen fysische of ecologische betekenis voor de aanwezige gevoelige habitat- of vegetatietypen. Ten aanzien van het gelijkheidsbeginsel: ook veehouderijen kunnen dezelfde stappen doorlopen en middels een stikstofdepositieonderzoek aantonen dat er geen significante effecten zijn. Er is geen verschil in benadering of wettelijke vereisten. 3. In algemene zin kan gesteld worden dat de keuze van het voorliggende tracé een uitgebreid proces is geweest waar meerdere belangen zijn
--	---

• Hoe kan voldaan worden aan de omgevingshinderwet vergunning en natuurvergunning als de huiskavel te klein is? • Bereikbaarheid huiskavel vanuit de stal voor rundvee en machines ook van andere percelen, de loonwerker kost extra? • Huiskavel wordt onwerkbaar door de perceelvorm, de huidige beregeninstallatie is niet meer bruikbaar en wie legt een nieuwe aan? • Beperking groei mogelijkheden, bedrijfswaarden daling, verslechtering exploitatie mogelijkheden. • Door de afname van landbouwgrond bij de aanleg Randweg, zal de vraag groter worden en dus de prijs stijgen, met als consequentie oneerlijke concurrentie. 4. Water aan- en afvoer voor grond en gebouwen moet goed uitgevoerd worden in overeenstemming met eigenaar agrarisch bedrijf en bewoners. 5. Woon-, werk- en leefplezier wordt ernstig verslechterd door geluid overlast, licht-luchtvervuiling, beperking vrije ruimte, uitzicht en horizon vervuiling. Welke maatregelen worden hier voor genomen in de vorm van geluidswering en maatregelen voor verhoging van leefbaarheid? En welke financiële vergoedingen staan hier tegenover? 6. Veiligheidssituatie op en om het erf verslechtert, welke veiligheidsmaatregelen worden genomen en wat is de financiële/materiele compensatie?	gewogen. In paragraaf 2.5 gaan we daar uitgebreid op in. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Danwel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie. De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd. 4. Waterafvoer: Bij het opstellen van het voorontwerp heeft er overleg plaatsgevonden met het waterschap Aa en Maas. Nadere uitwerking op het gebied van waterhuishouding gebeurt op basis van de vergunning in het kader van in de Waterwet gestelde eisen. Wateriaanvoer is een aspect wat, indien van toepassing door het waterschap wordt ingebracht en verwerkt in ontwerp en uitvoering (realisatie) van het project. 5. Uit de verplichte milieuonderzoeken is gebleken in welke mate verslechtering van de huidige situatie optreedt en eventuele grenswaarden worden overschreden. Ten aanzien van het aspect geluid wordt een stil asfalt toegepast op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren, overige maatregelen zijn niet noodzakelijk. Als in het kader van de belangenafweging de belangen aantoonbaar geschaad worden, dan zal indiener hiervoor schadeloos worden gesteld. Voor een meer algemene reactie hieromtrent verwijzen wij naar paragraaf 2.5. 6. Als gevolg van de aanleg van de randweg verslechtert de veiligheidssituatie op het erf ons inziens niet, aanvullende maatregelen worden hiervoor dan ook niet voorzien. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal
---	---

	een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen.
Reactie: 6 Boekingsnummer: AI/073944 Indiener : Donkers, Donkers- van der Sanden Locatie : Kiesbeemd 5 te Boekel Dagtekening : 21-06-2016 Ingekomen : 01-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Randweg komt op circa 190 meter afstand van de woning. Hierdoor komt het woongenot in gevaar door geluidsoverlast aan de westzijde waar ook de tuin ligt en ook de privacy verminderd sterk. Dit terwijl nut en noodzaak voor de aanleg van de Randweg onvoldoende zijn aangetoond. 2. Friesland Campina keert extra melkpremie uit als melkkoeien 10 per hectare beweiden. Deze uitkering gaat verloren door het doorsnijden van de huiskavel waardoor deze van 14 ha naar ongeveer 10ha gaat. Ook het is steeds meer gericht op melkveehouderijen grondgebonden te maken. Wie vergoedt de gemiste inkomsten van € 150.000,- Friesland Campina, € 400.000,- 4 ha huiskavel en de mogelijkheden in de toekomst door provinciaal beleid?	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan Randweg Boekel is een akoestisch onderzoek (Windmill, mei 2016) uitgevoerd. In dit onderzoek is niet alleen getoetst op basis van de Wet geluidhinder, maar er is tevens gekeken of bij de vaststelling van het bestemmingsplan sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van de methode Miedema is het woon- en leefklimaat bij de meest geluidbelaste woningen en in de tuinen hiervan bepaald. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat in de tuinen van de woningen. Vanuit planschade bezien is er geen sprake van aantasting van de privacy. Nut en noodzaak zijn in de afgelopen jaren meerdere malen onderwerp van onderzoek geweest. In paragraaf 2.1 gaan we daar uitgebreid op in. 2, 3, 4, 5: Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Danwel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie. De onder 2, 3, 4 en 5 genoemde aspecten worden meegenomen in een uit te werken taxatie van de schadeloosstelling.

3. Door de aanleg van de Randweg in de directe nabijheid en het verkleinen van de huiskavel is het bedrijf onverkoopbaar geworden. Ook uitbreiding van huiskavel is dan niet meer mogelijk. Wie gaat de afwaardering op het geheel van € 250.000,- vergoeden? 4. Perceel aan het Goor zal doormidden gesneden worden en verkleind van 4 ha naar 3 ha en krijgt een slechte vorm. Schade hiervan circa € 120.000,- wie vergoedt dit? 5. Door de afname van landbouwgrond met 5 ha mogen er conform AMVB Melkveehouderij 20 melkkoeien minder gehouden worden. Een verlies van ruim € 30.000,- volgens onteigeningsfactor 10 is dat € 300.000,- aan schade. Wie vergoedt dit? 6. Een mogelijke verlichting van de lasten zou kunnen zijn door 6 ha ruilgrond tegen het huiskavel te verwerven en aan ons te ruilen.	De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd. In de te voeren gesprekken over de grondverwerving komen deze aspecten aan bod. Hierbij wordt de aankoop danwel inzet van vervangende grond meegenomen ten behoeve van een reconstructie. De waarde van de grond, waardedaling, alsmede een vergoeding van kosten die bijvoorbeeld gemaakt moeten worden om elders weer grond aan te kopen zijn dan onderdeel van de schadeloosstelling. Hierbij is algemeen uitgangspunt dat de rechthebbenden minimaal in dezelfde vermogenspositie moeten blijven. Indiener/rechthebbende moet financieel in staat worden gesteld minimaal dezelfde oppervlakte landbouwgrond als wordt ontnomen aan te kopen. De gevolgen van door indiener genoemde onderdelen zoals de uitkering van melkpremie en grondgebondenheid worden in het kader van de taxatie van de schadeloosstelling beoordeeld en met de indiener/rechthebbenden besproken mede in relatie tot de mogelijkheden van aankoop van vervangende grond. 6. In het overleg met inspreker over een passende oplossing, zal de mogelijkheid van kavelruil worden betrokken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop.
Reactie: 7 Boekingsnummer: AI/073966 Indiener : R. van Dijk Locatie : Molenwijk 1 te Boekel Dagtekening : 26-06-2016 Ingekomen : 30-06-2016 Wijze inbreng : mail Beknopte samenvatting inspraakreactie: Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Bewoners Molenwijk moeten bij de aanleg van de Randweg minimaal 3x oversteken om op de oude Julianastraat richting het centrum te	Reactie gemeente: 1. Wij vinden het idee van een informeel pad aan de oostzijde van de N605 een toevoeging op het plan. In overleg met betrokken partijen gaan we ons

komen. Voorstel om het oude fiets en wandelpad tussen Molenwijk en Bovenstehuis in ere te herstellen. Dit is zowel richting school als richting de sportvelden een veiligere route.	inspannen voor de realisatie van een halfverhard pad. De uitdagingen die we tegenkomen zijn de verkeersveiligheid, eigendommen, oversteek waterloop en waardevolle bomen. Het huidige bestemmingsplan belemmert deze toevoeging echter niet.
Reactie: 8 Boekingsnummer: AI/073976 Indiener : Goorts + Coppens Advocaten namens Penninx VOF Locatie : Lage Raam 4 te Boekel Dagtekening : 04-07-2016 Ingekomen : 06-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Huiskavel wordt aangetast door aanleg Randweg, aan de overzijde komt een perceel van slechts 1 hectare welke niet langer bruikbaar is. De gronden die op korte afstand van de huiskavel liggen, worden doorsneden waardoor men genoodzaakt is om fors om te rijden. In het voortraject is aangegeven dat men op de hoogte zou worden gesteld van ontwikkelingen. Ondanks die toezegging is er een enkel gesprek gevoerd. De overige informatie moest komen van de nieuwsbrief, de informatievoorziening is ver onder de maat gebleven. 2. Door de Randweg wordt het bedrijf ingesloten waardoor uitbreiding onmogelijk is en het bedrijf te maken krijgt met een forse waardedaling.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. De totstandkoming van het huidige tracé is een zorgvuldig proces geweest. Daarbij zijn, zoals opgenomen in paragraaf 2.5, keuzes gemaakt. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos worden gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Danwel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie. De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd. Indien zich nieuwe ontwikkelingen voordoen m.b.t. de randweg, dan wordt een nieuwsbrief opgesteld. Ook is er een omgevingsmanager waarmee inspreker regelmatig contact heeft gehad (bespreking op het gemeentehuis, diverse telefoontjes). In die zin delen wij de mening niet, dat de informatievoorziening onder de maat is. Wij zijn in overleg met inspreker over een passende oplossing, het instrument kavelruil kan ons daar mogelijk bij helpen. 2. In paragraaf 2.5 beschrijven we hoe we waardedaling zoveel mogelijk willen voorkomen en beperken. Uiteindelijk is het zo dat bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project uitgangspunt is

3. Artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. In hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. De raad heeft niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. 4. Artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Er is in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blijkt gegeven van een deugdelijke belangenafweging, de belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. 5. Door het voorkeurstracé wordt de leefkwaliteit in de kern verbeterd maar zorgt de grote hoeveelheid verkeer ervoor dat de leef- en werkkwaliteit in het buitengebied te maken krijgt met een forse verslechtering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder. Is er rekening gehouden met het risico dat veehouderijen sneller te maken krijgen met ziektes op het bedrijf.	dat de rechthebbenden schadeloos worden gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Danwel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie. De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd. 3. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming ‘Agrarisch’ in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming. De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening is niet correct. 4. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming ‘Agrarisch’ in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming. De stelling dat er geen sprake is van een deugdelijke belangenafweging is niet correct. 5. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de
---	---

	autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar dit weegt ruimschoots op tegen afname in de kom en deze toename in het buitengebied is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. Er is geen directe relatie bekend tussen de aanleg van de randweg en het voorkomen van (dier)ziektes op een veehouderij.
6. Is er rekening gehouden met de weidegang van de veehouderijen? Is bekend dat de bedrijfsvoering is ingericht op deze weidegang? Zijn bij deze ontwikkelingen die vanuit de Rijksoverheid steeds meer gestimuleerd worden in het huidige tracé rekening gehouden? Is het bedrijf door de ontwikkelingen niet op slot gezet, zonder dat er aandacht is besteed aan de belangen? Is bekend dat juist in deze tijden weidegang de oplossing is voor de dreigende tekorten in de sector?	6. zie beantwoording ad. 3. van deze inspraakreactie. Ter aanvulling hierop: er is juist onderzoek gedaan naar de invloed op huiskavels vanwege de mogelijkheid tot weidegang. Bekend is dat hiervoor melkpremies worden betaald, zie hiervoor beantwoording ad. 2. Van deze inspraakreactie.
7. In het voorontwerpbestemmingsplan is geen aandacht besteed aan het stelsel van de fosfaatrechten terwijl dat voor de melkveehouderij juist wel van belang is. Hoe wordt hiermee omgegaan in het ontwerpbestemmingsplan?	7. Met de kavelruil wordt getracht om ondernemers uiteindelijk zo min mogelijk in hun belangen te schade. Wanneer uiteindelijk toch fosfaatrechten in het geding komen dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld.
8. Door de vergroting van de waterberging ten oosten en een zaksloot ten noorden van het bedrijf wordt het bedrijf omringd door watergangen en waterbergingen. De stuw ligt aan de andere kant van de rotonde waardoor het water in eerste instantie zuidwaarts richting de Lage Raam stroomt. Is hier voldoende onderzoek naar verricht naar	8. Afstemming met het Waterschap hieromtrent heeft plaatsgevonden. Medewerkers van het Waterschap zijn eveneens op locatie geweest. De exacte locatie van een nieuw te plaatsen stuw zal in nadere planfase worden gedetailleerd. De watergang aan de noordzijde van het perceel wordt in maatvoering beperkt.

de gevolgen van deze voorgenomen ontwikkeling? Door de toename van hevige neerslag moet de watertoets steeds uitgebreider worden om te voorkomen dat percelen onder water komen te staan. Gaat hier afstemming plaatsvinden met het Waterschap? 9. De huidige waterberging zorgt al voor overlast van ongedierte. Graag een reactie op de gevolgen van de hoeveelheid water in verhouding met de overlast van ongedierte. Ook de toename van muggen door de huidige waterberging speelt een rol. In het voorontwerp staat niet aangegeven hoe omgegaan wordt met de gevolgen van de toename van het aantal muggen. Verzoek is om bij het ontwerpbestemmingsplan een deugdelijke afweging te maken omtrent de noodzaak van de waterberging. Er is op geen enkele wijze aangetoond waarom een dussdanige waterberging noodzakelijk is. 10. Percelen zijn niet langer eenvoudig te bereiken. Op geen enkele wijze volgt uit de besluitvorming of er is nagedacht over minder vergaande varianten voor de betrokken ondernemers in het gebied.	9. Het functioneren van de huidige waterberging wijzigt niet door het plan, er vindt alleen gedeeltelijke verschuiving plaats. 10. In het milieueffectrapport Tracéstudie randweg Boekel zijn meerdere alternatieven onderzocht aan de hand verscheidene criteria, waaronder ook de bereikbaarheid van percelen. De bereikbaarheid van de percelen heeft een rol gespeeld bij de afweging van de verschillende alternatieven. Uiteindelijk is om meerdere redenen gekozen voor de huidige variant. Overigens zijn alle percelen te bereiken, ook met de huidige variant.
Reactie: 9 Boekingsnummer: AI/073977 Indiener : ABAB namens Hanenberg en V.O.F. Hanenberg-Van den Steen Locatie : aan de Veluwe 8 te Erp Dagtekening : 05-07-2016 Ingekomen : 05-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting inspraakreactie: Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. De voornaamste reden voor aanleg van de Randweg is gelegen in het feit om de kom van Boekel te ontlasten en dat de	Reactie gemeente: 1. Uit de MER en het Addendum MER blijkt dat de geluidhinder als gevolg van de randweg in algemene zin afneemt, het aantal gehinderden neemt af.

verkeersintensiteiten dusdanig hoog zijn dat er negatieve milieueffecten optreden. Hoe zullen deze negatieve milieueffecten afnemen door de aanleg van de Randweg? Neemt de hoeveelheid verkeer niet juist toe door deze Randweg?	Ook het aantal woningen in hoge geluidklassen neemt af. Als gevolg van de randweg worden eveneens geen grenswaarden op het gebied van luchtkwaliteit overschreden. Bovendien heeft de randweg geen significante verkeersaantrekkende werking tot gevolg, alleen leidt de randweg tot andere routes, waar de doorstroming over het algemeen beter is.
2. Zijn de nadelige milieueffecten niet des te groter, aangezien het tracé van de Randweg dwars door de groenblauwe mantel loopt? Niet valt in te zien hoe de realisatie van een Randweg, die vrijwel geheel is gelegen in de groenblauwe mantel, de ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties kan behouden.	2. Het tracé van de randweg loopt voor een klein gedeelte door een uitloper van de groenblauwe mantel en voor een deel parallel aan de groenblauwe mantel. In paragraaf 4.2.2 en hoofdstuk 5 (paragraaf 5.5 en 5.7) wordt ingegaan op de landschappelijke en ecologische effecten van de aanleg van de randweg in het algemeen en op de groenblauwe mantel in het bijzonder. Daarnaast is in het verleden de Visie Dorpsmantel opgesteld, die specifiek ingaat op de bestaande landschapskwaliteit. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan.
3. Het verbaast dat de randweg juist over de beste landbouwgrond van Boekel wordt gepland.	3. In het Milieueffectrapport tracéstudie Randweg Boekel is ingegaan op de voors en tegens van meerdere varianten. De ruimtelijke aantasting van landbouwgronden is in de overwegingen meegenomen, net als veel andere aspecten. Uiteindelijk is gekozen voor de huidige variant.
4. Percelen kadastraal bekend als gemeente Boekel, sectie N, nummers 11,12 en 783 alsmede sectie O, nummer 13 worden door de Randweg dusdanig doorkruist dat ze vrijwel onbruikbaar worden. Percelen krijgen onregelmatige vorm waardoor deze onbewerkbaar zijn voor landbouwmachines, met veel zogenoemde verloren hoeken. Ook de continuïteit van het melkveebedrijf hangt af van de oppervlakte grond. De grootte van de percelen en de vorm zijn van belang voor de bruikbaarheid en de prijs. Door het doorkruisen is er een waardedaling die vergoed zou moeten worden.	4. De tracé keuze is een uitgebreid proces geweest waarin vele belangen zijn gewogen. Uiteindelijk is het voorliggende ontwerp de uitkomst daarvan. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Dan wel worden partijen gecompenseerd op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie. De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd. Voor een meer algemene beschrijving van waardevermindering en schade verwijzen we naar 2.e op bladzijde 4, daarin is ook opgenomen dat met het proces van kavelruil wordt getracht de negatieve effecten zo veel mogelijk te beperken.
5. De omrijdschade (bereikbaarheid) van met name perceel O13 is aanzienlijk en ook dit veroorzaakt een grote kostenpost.	5. De negatieve effecten van omrijdschade zijn meegewogen in het voorliggende ontwerp. We trachten die te beperken maar uiteindelijk zal er

6. Op aanliggende gronden vindt voedselteelt plaats voor (menselijke) consumptie. Het verkeer op de Randweg veroorzaakt uitstoot van verontreinigende stoffen die door atmosferische depositie op de gewassen terecht zullen komen. Daarnaast zal verkeer ook bijdragen aan depositie van straatstof op de gewassen die anders dan voorheen gewassen dienen te worden. De invloed van de depositie door het verkeer over de Randweg op de voedselveiligheid is in zijn geheel niet benoemd of onderzocht? Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat dit aspect bij ruimtelijke procedures wel degelijk van belang is en dat het dus ook aandacht verdient bij onderhavige situatie. 7. Verzoek is om het plan ofwel in zijn geheel geen doorgang te laten vinden ofwel dusdanig aan te passen dat de belangen niet worden geschaad. Zo niet zullen alle voortvloeiende schade in rekening worden gebracht.	omrijschade zijn. In onderdeel 2.e op bladzijde 5 gaan we in op hoe we daarmee omgaan. 6. Uitstoot van verontreinigende stoffen van verkeer is onderzocht in het rapport Luchtkwaliteit en getoetst aan landelijke normen. Specifiek onderzoek in dit project naar effecten op nabij de randweg geteelde gewassen is niet van toepassing, maar gebeurt op basis van uitkomsten bij landelijk onderzoek. Dit heeft geresulteerd in het gegeven dat in een dwarsprofiel van een weg de bermen een functie hebben voor absorptie, waarmee er sprake is van een niet relevante restverontreiniging naar oppervlakte water en naastgelegen gronden. Depositie van straatstof wordt “gevangen” in de poriën van de asfaltdeklaag en door adsorptie in de wegbermen. 7. Op basis van uitgebreide studies en een zorgvuldige belangenafweging zijn gemeente en provincie tot de conclusie gekomen dat de randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. Aanleg van nieuwe infrastructuur betekent altijd dat er eigenaren in hun belangen worden geschaad. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd.
Reactie: 10 Boekingsnummer: AI/073978 en AI/074065 Indiener : Goorts + Coppens Advocaten namens Van de Ven Locatie : De Aa 11 te Boekel Dagtekening : 04-07-2016	Reactie gemeente:

Ingekomen : 06-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. In hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. De raad heeft niet deugdelijk gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikel 3:46 en 3:47 Awb. 2. Artikel 3:2 Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel. Er is in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging, de belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. 3. Door het voorkeurstracé wordt de leefkwaliteit in de kern verbeterd maar zorgt de grote hoeveelheid verkeer ervoor dat de leef- en werkkwaliteit in het buitengebied te maken krijgt met een forse verslechtering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder. Er is ten onrechte gekozen voor het huidige tracé.	1. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming ‘Agrarisch’ in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming. De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening delen wij niet. 2. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Er is dus wel degelijk afgewogen welke belangen gemoeid gaan met de bestemming ‘Agrarisch’ in relatie tot de nieuwe verkeersbestemming. De stelling dat er geen sprake is van een deugdelijke belangenafweging is niet correct 3. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de
--	--

	autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.
4. Waarom is niet gekozen voor een minder ingrijpend tracé, zoals een tracé over de bestaande infrastructuur? Zie ook notitie MER waarnaast het alternatief verkeersveiliger was dan het gekozen tracé.	4. De gemeenteraad heeft reeds in 2009 een voorkeur uitgesproken voor een nieuw randweg tracé in plaats van een tracé over bestaande infra. Diverse daaropvolgende studies hebben dit bevestigd. Uiteindelijk heeft ook de provincie Noord-Brabant in 2015, op basis van deze studies, geconcludeerd dat een nieuwe randweg de beste oplossing is.
5. Waarom is er niet gecommuniceerd nadat het ontwerp dusdanig is veranderd waardoor ze dichterbij onze gronden zijn gekomen? Mocht er niet gekozen worden voor een oud tracé, dan is het verzoek om het huidige tracé dusdanig te wijzigen zodat de bedrijfsvoering niet wordt geschaad (zie tekening bezwaar).	5. De omgevingsmanager is gedurende het project bij alle directe perceeleigenaren op gesprek geweest, alsmede diverse andere belangenpartijen. Daarnaast is via de gemeentelijke website en via de nieuwsbrief uitgebreid gecommuniceerd over de ontwikkelingen. Bovendien is het tracé tijdens de informatiebijeenkomst van 24 februari 2016 openbaar toegelicht. Voorafgaand aan deze avond bent u door de omgevingsmanager telefonisch op de hoogte gebracht van de voor u relevante wijzigingen in het ontwerp (t.o.v. ontwerp 2011). Een wijziging van het tracé is niet meer aan de orde. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs.
6. Is er rekening gehouden met de weidegang van de veehouderijen? Is bekend dat de bedrijfsvoering is ingericht op deze weidegang? Zijn bij	6. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan

deze ontwikkelingen die vanuit de Rijksoverheid steeds meer gestimuleerd worden in het huidige tracé rekening gehouden? Is het bedrijf door de ontwikkelingen niet op slot gezet, zonder dat er aandacht is besteed aan de belangen? Is bekend dat juist in deze tijden weidegang de oplossing is voor de dreigende tekorten in de sector?	uitgebreid in op alle relevante aspecten, waaronder het grondgebruik in het gebied en de effecten op agrarische percelen. In hoofdstuk 5.9 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op het belang van de landbouw voor Boekel in relatie tot de aanleg van de randweg. Er wordt ingegaan op de oppervlakte aan huiskavel en bouwkavel van veehouderijen in het gebied. Ook is onderzoek uitgevoerd naar agrarische routestructuren. Ter aanvulling hierop: er is juist onderzoek gedaan naar de invloed op huiskavels vanwege de mogelijkheid tot weidegang. Bekend is dat hiervoor melkpremies worden betaald. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld.
7. De huidige watergang die gebruikt wordt zal gedempt worden, dit zal een probleem worden omdat deze door het bedrijf gebruikt wordt als afwatering (zie ook brief 10 mei 2016). Het verzoek is om concrete afspraken vast te leggen in het plan waarbij vooropgesteld moet worden dat de afwatering van het bedrijf op de juiste wijze plaats dient te vinden.	7. De afwatering wordt tijdens de uitvoering vervangen zodat deze blijft functioneren, conform het beleid van het waterschap.
8. Door de afsluiting van het Leurke loopt de alternatieve route via de Mutshoek. Deze route is verkeersonveilig omdat er veel landbouw- en vrachtverkeer alsmede fietsers gebruik maken van de Mutshoek naar de kern van Boekel. De ingetekende verbindingsweg is qua breedte niet geschikt voor zwaar verkeer in combinatie met fietsers. Het verzoek is deze weg dusdanig in te richten zodat de veiligheid van fietsers is gewaarborgd. Graag concreet aangeven welke maatregelen er getroffen worden om de verkeerveiligheid te waarborgen.	8. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt weliswaar een toename van verkeer op Mutshoek, maar deze is absoluut gezien beperkt. Desalniettemin is de gemeente Boekel voornemens de Mutshoek (gedeeltelijk) te gaan opwaarderen in de toekomst. Dit wordt echter separaat van het project randweg opgepakt en is niet noodzakelijk vanuit deze ontwikkeling. Hoe dit wordt vormgegeven is op dit moment nog onduidelijk. De verbindingsweg wordt uitsluitend een routing voor agrarisch verkeer, de maatvoering is daarop ook aangepast.
9. Het huidige tracé wijkt af van de MER uitslag en adviezen.	9. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies van 2009 aangegeven hoe kan worden omgegaan met een tracé dat een middenweg vormt tussen 2A en 2B (MER 2009). Met het Addendum MER is bij dit advies aangesloten en zijn de noodzakelijke / wettelijke onderzoeken geactualiseerd.
10. Er gaan veel landbouwgronden verloren en er blijven veel onbewerkbare percelen over.	10. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van

11. Drie dubbele oversteek met hekje bij rotonde Gemertseweg is niet veilig te noemen met dit aantal fietsen.	huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. 11. Oversteekbewegingen van fietsers worden bij de rotondes geconcentreerd. Daar ligt de snelheid van het verkeer laag en kunnen door een goede inrichting veilige oversteken worden gerealiseerd. In de actualisatie van het ontwerp is gezocht naar zo logische mogelijke routing en verkeersveilige oversteekmogelijkheden. Met de brede middengeleiders wordt hieraan invulling gegeven.
Reactie: 11 Boekingsnummer: AI/074008 Indiener : Familie Banken Locatie : De Aa 7 te Boekel Dagtekening : 06-07-2016 Ingekomen : 06-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. De randweg komt zeer dicht bij de Aa, deze is een tiental jaren terug uitgeroepen tot natuurgebied. De Aa zal in zijn natuurlijke stromingsbaan worden hersteld. 2. In hoeverre de verkeersveiligheid als belang dient? Er wordt totaal geen rekening gehouden met de veiligheid van de inwoners van De Aa en de Beemd. Met in achtneming van de wet gelijkenbehandeling wijzen wij het huidige plan van de randweg af en verzoeken B&W om	<i>Reactie gemeente:</i> 1. De Randweg ligt dermate ver van beekdal De Aa af dat het nog steeds mogelijk is om deze in zijn natuurlijke stromingsbaan te herstellen. Deze opmerking vormt daarmee geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan. 2. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER: - Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg.

de wet op gelijke behandeling toe te passen.	- Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel. - Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel. Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. De wet op gelijke behandeling is niet aan de orde, daar er geen sprake is van discriminatie op gronden zoals opgenomen in deze wet.
3. Een koude oversteek zonder verkeerslichten is niet bespreekbaar, omdat er dagelijks kinderen en inwoners moeten oversteken.	3. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-Brabant") is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn.
4. De Mutshoek is een sluiproute voor verkeer uit Keldonk en Boerdonk, verder is er veel vrachtverkeer voor de twee champignonkwekerijen en een appel verwerkingsbedrijf. Wat is goedkoper, een aanleg van een fietstunnel of het aanleggen van een alternatieve route via de Mutshoek. Verder is de rotonde die als aansluiting dient voor fietsers en of voetgangers niet te kernmerken als verkeersvriendelijk.	4. Het opwaarderen van de Mutshoek is voor lokaal verkeer, er is geen of nauwelijks sprake van doorgaand verkeer. In de actualisatie van het ontwerp naar de huidige versie is juist gezocht naar zo logische mogelijke routing en verkeersveilige oversteekmogelijkheden. Met de brede middengeleiders wordt hieraan invulling gegeven.
5. Doelstelling "het verhogen van de verkeersveiligheid voor de inwoners van de Gemeente Boekel" geldt niet voor alle bewoners tenzij er een fietstunnel wordt aangelegd.	5. In de actualisatie van het ontwerp is gezocht naar zo logische mogelijke routing en verkeersveilige oversteekmogelijkheden. Met de brede middengeleiders wordt hieraan invulling gegeven. Het aanleggen van een fietstunnel is niet aan de orde.
Reactie: 12 Boekingsnummer: AI/074015 Indiener : ABAB namens Lankveld en V.O.F. Van Lankveld Boekel Locatie : Het Goor 2 te Boekel Dagtekening : 07-07-2016	Reactie gemeente:

Ingekomen : 07-07-2016

Wijze inbreng : schriftelijk

Beknopte samenvatting inspraakreactie:

Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel:

1. De voornaamste reden voor aanleg van de Randweg is gelegen in het feit om de kom van Boekel te ontlasten en dat de verkeersintensiteiten dusdanig hoog zijn dat er negatieve milieueffecten optreden. Hoe zullen deze negatieve milieueffecten afnemen door de aanleg van de Randweg? Neemt de hoeveelheid verkeer niet juist toe door deze Randweg?
2. Zijn de nadelige milieueffecten niet des te groter, aangezien het tracé van de Randweg dwars door de groenblauwe mantel loopt? Niet valt in te zien hoe de realisatie van een Randweg, die vrijwel geheel is gelegen in de groenblauwe mantel, de ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties kan behouden? Zowel de beschermde weidevogels (kieviten) ter hoogte van de rotonde Erpseweg alsook de leefgebied van de das worden aangetast.

1. Uit het Addendum MER blijkt dat de geluidhinder als gevolg van de randweg in algemene zin afneemt, het aantal gehinderden neemt af. Ook het aantal woningen in hoge geluidklassen neemt af. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden. Bovendien heeft de randweg geen significante verkeersaantrekkende werking tot gevolg, alleen leidt de randweg tot andere routes, waar de doorstroming over het algemeen beter is.

Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.

2. Het tracé van de randweg loopt voor een klein gedeelte door een uitloper van de groenblauwe mantel en voor een deel parallel aan de groenblauwe mantel. In paragraaf 4.2.2 en hoofdstuk 5 (paragraaf 5.5 en 5.7) wordt ingegaan op de landschappelijke en ecologische effecten van de aanleg van de randweg in het algemeen en op de groenblauwe mantel in het bijzonder. Daarnaast is in het verleden de Visie Dorpsmantel opgesteld, die specifiek ingaat op de bestaande landschapskwaliteit. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is uitgebreid flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van literatuurgegevens en er zijn periodiek meerdere gebiedsbezoeken gebracht. In het voorontwerpbestemmingsplan was nog sprake van een openstaande paragraaf met betrekking tot nader onderzoek. Dit heeft te maken met de wettelijk voorgeschreven

3. Het verbaast dat de randweg juist over de beste landbouwgrond van Boekel wordt gepland. 4. Percelen kadastraal bekend als gemeente Boekel, sectie M, nummers 372, 501, 502 en 1138 (bouwvlak en huiskavel) worden door de Randweg dusdanig doorkruist dat ze vrijwel onbruikbaar worden. Percelen krijgen onregelmatige vorm waardoor deze onbewerkbaar zijn voor landbouwmachines, met veel zogenoemde verloren hoeken. Kleinere met onregelmatige afmeting zijn aanzienlijk minder waard dan een aaneengesloten perceel van grote omvang. Met name bouwvlak aan Het Goor 2 is een stuk slechter bereikbaar doordat de aan- en afvoerbewegingen van vrachtwagens van en naar het bedrijf worden gehinderd. Hiervoor willen we op zijn minst voor de waardedaling vergoed worden. 5. De bereikbaarheid van de percelen is onduidelijk omdat ter plaatse een rotonde wordt gerealiseerd. Hoe worden de percelen dan ontsloten? We gaan hier al uit van een grote kostenpost in het verband met omrijdschade en een flinke daling van de efficiëntie van werkzaamheden.	uitvoeringsperioden van dit onderzoek. In het ontwerpbestemmingsplan is dit onderzoek wel opgenomen, inclusief een beschrijving van de invloed op (o.a.) het leefgebied van de das. Ook is aangegeven welke compenserende/mitigerende maatregelen worden toegepast. 3. In het Milieueffectrapport tracéstudie Randweg Boekel is ingegaan op de voors en tegens van meerdere varianten. De ruimtelijke aantasting van landbouwgronden is in de overwegingen meegenomen, net als veel andere aspecten. Uiteindelijk is gekozen voor de huidige variant. 4. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemeden. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. 5. In het ontwerp van de randweg Boekel is rekening gehouden met de bereikbaarheid van alle percelen. De inritten hiervan zijn ook in het ontwerp opgenomen. In de definitieve technische uitwerking zullen dit soort aspecten nogmaals worden getoetst en afgestemd met perceelseigenaren. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden
---	---

6. Zorgen om het woon- en leefklimaat omdat de randweg 250 meter van de woning zal worden gesitueerd. Dit door een toename van geluid en de luchtkwaliteit zal afnemen. Dit vooral door de ter plaatse geplande rotonde. 7. Verzoek om het plan ofwel in zijn geheel geen doorgang te laten vinden ofwel dusdanig aan te passen dat de belangen niet worden geschaad. Mocht hieraan geen gehoor aan worden gegeven zal de voortvloeiende schade in rekening worden gebracht.	aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. 6. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. 7. Op basis van uitgebreide studies en een zorgvuldige belangenafweging zijn gemeente en provincie tot de conclusie gekomen dat de randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. Aanleg van nieuwe infrastructuur betekent altijd dat er eigenaren in hun belangen worden geschaad. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd.
--	---

Reactie: 13 Boekingsnummer: AI/074039 Indiener : Boskamp&Willems namens M.A. Rambach Locatie : Mutshoek 4c te Boekel (tevens eigenaar Mutshoek 4) Dagtekening : 07-07-2016 Ingekomen : 07-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknorte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Regionaal verkeer zal onder andere gebruik zal moeten blijven maken van de weg langs recreatievoorziening Hemelrijk. Vanwege de daaraan verbonden nadelen, waaronder een zestig kilometer zone, is de kans groot dat het regionale verkeer op zoek zal gaan naar meer geschikte ontsluitingswegen, waardoor sluipverkeer ontstaat. 2. De verbindingsweg tussen Leurke en Mutshoek (onderdeel van het voorontwerp-bestemmingsplan) zal juist sluipverkeer uitnodigen, om de aan te leggen randweg te mijden. Hierdoor zal het deel Mutshoek tussen de N605 en de aan te leggen verbindingsweg door veel sluipverkeer gebruikt gaan worden. Hiermee is in de diverse onderzoeken waaronder akoestische ten onrechte geen rekening mee gehouden. 3. Er is nergens terug te vinden dat er rekening is gehouden met hinderlijke lichtinval met name bij de woning Mutshoek 4c.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Op basis van een uitgebreide studie met verkeersmodellering is de N605 aangewezen als een belangrijke regionale ontsluitingsweg. Op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid is het traject Gemert – Uden (A50) opgedeeld in drie trajecten. Noordelijke randweg Gemert, randweg Boekel en traject Volkel – A50. Deze zienswijze heeft betrekking op het traject Volkel-A50. Voor dit traject loopt een planstudie met variantenonderzoek. Om te komen tot een voorkeursvariant wordt het aspect van doorstroming mede getoetst op ongewenste alternatieve routes, waarbij ter ontmoediging concrete fysieke maatregelen kunnen worden ingezet. 2. De verbindingsweg Mutshoek-Leurke is opgenomen in het verkeersmodel. De uitkomsten hiervan zijn opgenomen in tabel 4 op pagina 28 van het Addendum MER. De intensiteiten uit de kolom 'VKA' zijn gehanteerd voor de milieuonderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek. In de onderzoeken is hiermee rekening gehouden. Er is geen of nauwelijks sprake van sluipverkeer. De verbindingsweg wordt overigens soberder vormgegeven dan oorspronkelijk is gepland, er wordt uitgegaan van een smal profiel en toepassing van een semi-verharding en is hierdoor uitsluitend bedoelt als route voor agrarisch verkeer. 3. In dit stadium van het project is hier nog geen onderzoek naar gedaan. In de nadere uitwerking van het definitief ontwerp en uitvoeringsontwerp zal
---	---

4. Er is ten onrechte geen rekening gehouden met de verslechtering van het verblijfsklimaat in de tuin achter Mutshoek 4c. De afstand tussen te aan de leggen randweg is dermate beperkt dat gevreesd moet worden dat op die locatie geluidshinder gaat optreden. Zeker ook omdat de nabij gelegen bedrijfsgebouwen de geluidsbelasting op de tuin alleen maar zullen verhogen. Een te hoge geluidbelasting in de tuin zorgt immers ook voor een aantasting van het woonklimaat en in het kader van het beantwoorden van de vraag of het belang van een goede ruimtelijke ordening zich verzet tegen het plan, moet wel degelijk ook worden onderzocht wat de invloed op het verblijfsklimaat ter plaatse van de bij woningen behorende tuinen is.	dit worden bekeken. 4. Voor de woning Mutshoek 4c bedraagt de geluidbelasting ter plaatse van de gevel 45 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt gerespecteerd. Voor deze woning hoeft dan ook geen hogere grenswaardenprocedure in het kader van de Wet geluidhinder te worden doorlopen. Door de relatief grote afstand (circa 150 meter) van de tuin tot de woning en de tussenliggende bebouwing (schuur) is de geluidbelasting laag. De reflecties ten gevolge van de omliggende bedrijfsgebouwen zijn in de berekening betrokken. De geluidbelasting in de tuin bedraagt ten hoogste 48 dB (45 dB plus 3 dB ten gevolge van de reflectie in de gevel van de woning). Het akoestisch woon- en leefklimaat is aan te merken als goed.
Reactie: 14 Boekingsnummer: AI/074040 Indiener : Rene Wassenberg Locatie : Zandhoek 5 te Boekel Dagtekening : 08-07-2016 Ingekomen : 08-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting inspraakreactie: Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Twijfels bij de nut en de noodzaak van de randweg. Zeker weegt het niet op tegen de schade die veroorzaakt wordt aan met name het zuidelijke deel van het buitengebied. 2. Landbouwbedrijf is gevestigd aan de Zandhoek en de percelen grond	Reactie gemeente: 1. In het MER is ingegaan op het nut en de noodzaak voor de Randweg Boekel. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. zijn in de jaren 2009 tot en met 2014 meerdere onderzoeken verricht door zowel gemeente als provincie naar nut en noodzaak en is onderzoek verricht naar mogelijke alternatieven. Uit alle onderzoeken blijkt dat de aanleg van een randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. 2. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-

o.a. aan de Kiesbeemd en op het Leurke. Door de aanleg van de randweg moet ver omgereden worden. De voorkeur is dan ook om een koude oversteek te maken om de bereikbaarheid te behouden. Anders moet er een weg komen tussen het Leurke en de Mutshoek welke nu ook ingetekend is. 3. Perceel aan de Kiesbeemd is gedraineerd aan de Zandhoeksche Loop. Deze sloot zal gedempt worden en verlegd langs de randweg, neemt de provincie of de gemeente de kosten voor de nieuw aan te leggen drainage voor haar rekening?	Brabant”)is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van Koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het Beleid. De verbindingsweg wordt overigens wel aangelegd, maar soberder vormgegeven dan oorspronkelijk is gepland, er wordt uitgegaan van een smal profiel en toepassing van een semi-verharding en is daarmee uitsluitend bedoelt voor agrarisch verkeer. 3. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Het herstellen van bijvoorbeeld drainage valt hier ook onder en zal zodoende door gemeente en provincie worden meegenomen in de uitvoering.
Reactie: 15 Boekingsnummer: AI/074042 Indiener : De bewoners van de Molenwijk Locatie : Molenwijk, (onder anderen 1,1a,1b,2,3,4,5,6,7 te Boekel Dagtekening : 05-07-2016 Ingekomen : 07-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Voor langzaam verkeersdeelnemers uit de Molenwijk is het nog gevaarlijker geworden. De veelal jeugdige voetgangers en fietsers moeten nu niet alleen over de gevaarlijke Volkelseweg maar ook nog eens 4 maal oversteken bij de nieuw aan te leggen rotonde. Kan het niet minder omslachtig en vooral minder gevaarlijk? Te denken valt aan een gedeelte van het huidige tracé van de Volkelseweg, dat in de nieuwe situatie komt te vervallen beschikbaar te stellen aan de bewoners van de Molenwijk, zodat daar een aansluiting op het nieuwe fietspad (tussen de twee rotondeoversteken in) zie ook kaart inkleuring. Of de aansluiting op het stukje oude tracé	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Wij vinden het idee van een informeel pad aan de oostzijde van de N605 een toevoeging op het plan. In overleg met betrokken partijen gaan we ons inspannen voor de realisatie van een halfverhard pad. De uitdagingen die we tegenkomen zijn de verkeersveiligheid, eigendommen, oversteek waterloop en waardevolle bomen. Het huidige bestemmingsplan belemmert deze toevoeging echter niet.

Volkelseweg dat blijft liggen en dienst gaat doen als ontsluiting van Volkelseweg 4 en 6, maar omdat dat waarschijnlijk een autoafrit betreft is dat minder geschikt om te dienen als voetgangers- en fietsoversteekplaats. 2. Ondertunneling fietspad bij rotonde (zie rondweg Uden en rotonde N279 tussen Gemert en Beek en Donk).	2. De noodzaak van ongelijkvloers kruisen (ondertunneling) is “de uitkomst” van een samenspel van diverse criteria. Zoals (fiets)verkeersintensiteiten, doorstroming, doelgroep, kosten, sociale veiligheid en verkeersveilige alternatieven. Er is geen sprake van een noodzaak voor ongelijkvloers kruisen. De brede, gefaseerde gelijkvloerse oversteken nabij de rotondes waar snelheden van het autoverkeer laag zijn en er voldoende hiaattijden zijn om over te steken worden gezien als verkeersveilig.
Reactie: 16 Boekingsnummer: AI/074044 Indiener : ABAB namens J.G.A. van der Aa Locatie : De Aa 3 te Boekel Dagtekening : 05-07-2016 Ingekomen : 07-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknorte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. De voornaamste reden voor aanleg van de Randweg is gelegen in het feit om de kom van Boekel te ontlasten en dat de verkeersintensiteiten dusdanig hoog zijn dat er negatieve milieueffecten optreden. Hoe zullen deze negatieve milieueffecten afnemen door de aanleg van de Randweg? Neemt de hoeveelheid verkeer niet juist toe door deze Randweg?	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Uit het Addendum MER blijkt dat de geluidhinder als gevolg van de randweg in algemene zin afneemt, het aantal gehinderden neemt af. Ook het aantal woningen in hoge geluidklassen neemt af. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden. Bovendien heeft de randweg geen significante verkeersaantrekkende werking tot gevolg, alleen leidt de randweg tot andere routes, waar de doorstroming over het algemeen beter is. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe

2. Zijn de nadelige milieueffecten niet des te groter, aangezien het tracé van de Randweg dwars door de groenblauwe mantel loopt? Niet valt in te zien hoe de realisatie van een Randweg, die vrijwel geheel is gelegen in de groenblauwe mantel, de ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties kan behouden? Zowel de beschermde weidevogels (kieviten) ter hoogte van de rotonde Erpseweg. 3. Het verbaast dat de randweg juist over de beste landbouwgrond van Boekel wordt gepland. 4. Op aanliggende gronden vindt voedselteelt plaats voor menselijke consumptie. Het verkeer op de Randweg veroorzaakt uitstoot van verontreinigde stoffen die door atmosferische depositie op de gewassen terecht zullen komen. Daarnaast zal verkeer ook bijdragen aan depositie van straatstof op de gewassen die anders dan voorheen gewassen dienen te worden. De invloed van de depositie door het verkeer over de Randweg op de voedselveiligheid is in zijn geheel niet benoemd of onderzocht? Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat dit aspect bij	te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. 2. Het tracé van de randweg loopt voor een klein gedeelte door een uitloper van de groenblauwe mantel en voor een deel parallel aan de groenblauwe mantel. In paragraaf 4.2.2 en hoofdstuk 5 (paragraaf 5.5 en 5.7) wordt ingegaan op de landschappelijke en ecologische effecten van de aanleg van de randweg in het algemeen en op de groenblauwe mantel in het bijzonder. Daarnaast is in het verleden de Visie Dorpsmantel opgesteld, die specifiek ingaat op de bestaande landschapskwaliteit. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan.. Daarnaast is uitgebreid flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is gebruikt gemaakt van literatuurgegevens en er zijn periodiek meerdere gebiedsbezoeken gebracht. In het voorontwerpbestemmingsplan was nog sprake van een openstaande paragraaf met betrekking tot nader onderzoek. Dit heeft te maken met de wettelijk voorgeschreven uitvoeringsperioden van dit onderzoek. In het ontwerpbestemmingsplan is dit onderzoek wel opgenomen. Ook is aangegeven welke compenserende/mitigerende maatregelen worden toegepast. 3. In het Milieueffectrapport tracéstudie Randweg Boekel is ingegaan op de voors en tegens van meerdere varianten. De ruimtelijke aantasting van landbouwgronden is in de overwegingen meegenomen, net als veel andere aspecten. Uiteindelijk is gekozen voor de huidige variant. 4. Uitstoot van verontreinigende stoffen van verkeer is onderzocht in het rapport Luchtkwaliteit en getoetst aan landelijke normen. Specifiek onderzoek in dit project naar effecten op nabij de randweg geteelde gewassen is niet van toepassing, maar gebeurt op basis van uitkomsten bij landelijk onderzoek. Dit heeft geresulteerd in het gegeven dat in een dwarsprofiel van een weg de berm en de bermen een functie hebben voor absorptie, waarmee er sprake is van een niet relevante restverontreiniging naar oppervlakte water en naastgelegen gronden. Depositie van straatstof wordt "gevangen" in de poriën van de asfaltdeklaag en door adsorptie in de
---	---

ruimtelijke procedures wel degelijk van belang is en dat het dus ook aandacht verdient bij onderhavige situatie. 5. Zorgen om het woon- en leefklimaat omdat de randweg 500 meter van de woning zal worden gesitueerd. Dit door een toename van geluid en de luchtkwaliteit zal afnemen. Dit vooral omdat er meerdere rotondes zijn gepland die voor extra onregelmatige geluidseffecten en uitstoot van uitlaatgassen zorgen. Met deze aspecten is geen rekening gehouden bij de onderzoeken behorende bij het bestemmingsplan. 6. Verzoek om het plan ofwel in zijn geheel geen doorgang te laten vinden ofwel dusdanig aan te passen dat de belangen niet worden geschaad. Mocht hieraan geen gehoor aan worden gegeven zal de voortvloeiende schade in rekening worden gebracht.	wegbermen. 5. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. 6. Op basis van uitgebreide studies en een zorgvuldige belangenafweging zijn gemeente en provincie tot de conclusie gekomen dat de randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. Aanleg van nieuwe infrastructuur betekent altijd dat er eigenaren in hun belangen worden geschaad. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd.
---	---

Reactie: 17 Boekingsnummer: AI/074060 en AI/074076 Indiener : ZLTO afdeling Boekel-Venhorst (namens het Bestuur) Locatie : te Boekel Dagtekening : 10-07-2016 Ingekomen : 08-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Nut en noodzaak van de geplande randweg is onvoldoende aangetoond. Zolang als vanuit de aansluitende gemeentes nog onduidelijkheid bestaat hoe daar de ontsluiting en planning van het traject gaat verlopen, lijkt het onverstandig om geen onomkeerbare en/of zware financiële beslissingen te nemen. 2. Door de aanleg van een randweg komt het gebied tussen de randweg en de dorpskern (de dorpsmantel) volledig op slot. Het gekozen tracé maakt dit gebied in onze ogen nog steeds onverantwoord veel groter dan wat nodig zou zijn geweest. 3. Ondanks de doorsnijding van een groot aantal landbouwwegen is er in het ontwerp geen ruimte geboden voor koude oversteken. Nu wordt landbouwverkeer op de randweg toegestaan. Als in de toekomst de verkeersdrukke stijgt op de randweg, daardoor het landbouwverkeer	<i>Reactie gemeente:</i> 1. In het MER is ingegaan op het nut en de noodzaak voor de Randweg Boekel. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. zijn in de jaren 2009 tot en met 2014 meerdere onderzoeken verricht door zowel gemeente als provincie naar nut en noodzaak en is onderzoek verricht naar mogelijke alternatieven. Uit alle onderzoeken blijkt dat de aanleg van een randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. Op basis van een uitgebreide studie met verkeersmodellering is de N605 aangewezen als een belangrijke regionale ontsluitingsweg. Op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid is het traject Gemert – Uden (A50) opgedeeld in drie trajecten. Noordelijke randweg Gemert, randweg Boekel en traject Volkel – A50. Alle drie de projecten zijn in onderzoek, waarbij Volkel in een minder vergevorderde planfase zit dan de randwegen Gemert en Boekel. 2. Met de inpassing van het tracé is juist rekening gehouden met de visie Dorpsmantel. Omdat het gebied tussen de buurtschappen en de randweg groot is, komt het juist niet op slot te liggen en blijven doorzichten grotendeels gehandhaafd. 3. Indien er in de toekomst een situatie zou ontstaan dat landbouwverkeer niet meer wordt toegestaan op de randweg dient er een alternatief te komen (o.a. parallelwegen) die percelen en woningen bereikbaar maakt. Toepassing van ‘koude oversteken’ is geen alternatief en toepassing hiervan wordt niet
---	---

er geen gebruik meer van mag maken, worden koude oversteken dan weer heroverwogen? 4. Artikel 5.1.7 bestaande en geplande landbouwwegen mogen niet belemmerd worden door maatregelen die het gebruik van de randweg verder moeten stimuleren. Denkbaar daarbij zijn drempels, versmallingen of andere mogelijke verkeers-ontmoedigende maatregelen die het landbouwverkeer onnodig zouden hinderen. Wat is in het geval van stijgende verkeersdruk het standpunt van de gemeente en hoe moeten we in het geval van beperkte drukte de genoemde stimulering zien? 5. In artikel 5.1.3 en 5.9.4 staan een tabel en een grafische weergave van omrijdschades deze zijn inadequaet en ontoereikend. De bepaling van de afstanden is zeer discutabel omdat in de uitgangspunten van een aantal standaardplaatsen uitgegaan wordt. Er moet per bedrijf naar gekeken worden. 6. Diverse percelen worden doorsneden zodat er incourante percelen ontstaan. Verschuiving van randweggedeeltes en verplaatsen van groenvoorzieningen, waterlopen en andere cultuurtechnische voorzieningen kan hierin verbetering brengen. Ook de toegankelijkheid van de percelen op diverse plaatsen verlegd en/of veranderd moeten worden. Voor beide gevallen ligt de bal bij de gemeente.	heroverwogen. 4. Op dit moment voorzien wij geen onverwachte verschuivingen in verkeersstromen die maatregelen noodzakelijk maken, anders dan de maatregelen die wij reeds hebben voorgesteld. 5. Ter indicatie is voor een aantal locaties en relaties bepaald welke omrijafstanden ontstaan. In de fase van het bestemmingsplan is het niet noodzakelijk om zicht te krijgen op iedere individuele relatie. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Voor meer inzicht in dit proces verwijzen wij ook naar beantwoording van onderstaande vraag 6. 6. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemeden. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving
--	--

	van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie p basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. De grondverwerving wordt door de provincie uitgevoerd en genoemde aspecten zijn daarbij onderwerp van gesprek.
7. De doorgroei mogelijkheden glastuinbouw zoals vastgelegd in het bestemmingsplan 2006 en ook in de verordening ruimte (VR) zijn door de randweg doorsneden. Dit zou elders gecompenseerd moeten worden, hoe kijkt de gemeente hier tegen aan?	7. Door de aanleg van de Randweg wordt één ondernemer die zich bezighoudt met glastuinbouw getroffen. Met deze ondernemer zijn wij in overleg om te bekijken of en zo ja, op welke manier dit gecompenseerd kan worden.
8. Is een heroverweging van het stikstofplafond per bedrijf binnen het omgevingsplan mogelijk? Dit nu de randweg extra stikstof uitstoot veroorzaakt binnen de gemeentegrenzen, nu blijkt dat algemeen belang er voor zorgt dat extra stikstofuitstoot van ondergeschikt belang is.	8. Er is geen heroverweging van het stikstofplafond per bedrijf binnen het omgevingsplan noodzakelijk.
9. Bij reguliere grond die nu geruild zou kunnen worden voor grond met archeologische of aardkundige waarden, moet de verkrijger vooraf altijd proactief vanuit de gemeente op de hoogte gebracht en vooraf zaken geregeld. Te denken valt onder meer aan de mogelijkheid van het aanleggen van drainage of diepploegen op deze percelen. De reguliere en gangbare bewerkingen op deze gronden mogen niet belemmerd worden. Hoe kijkt de gemeente hier tegen aan?	9. De verkoper heeft een informatieplicht en de koper heeft onderzoeksplicht. Betreffende onderwerpen zijn benoemd in het bestemmingsplan en dus beschikbaar voor een koper. Deze resultaten vallen daarmee onder de onderzoeksplicht.
10. Tot op dit moment ziet de ZLTO hier nog weinig concrete resultaten op het gebied van de vrijwillige kavelruil. Om het vliegwielt van kavelruil op gang te brengen is het de verantwoordelijkheid van de gemeente Boekel, omliggende belang hebbende gemeentes en/of de provincie om de aanwezige eigendomslandbouwgronden beschikbaar te stellen. Niet de getroffen agrariërs maar de gemeente is hierbij als	10. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. De wenselijkheid hiertoe wordt onderkend.

eerste aan zet om hun bereidwilligheid te tonen. 11. Door de vanaf 1 januari 2016 de AMvB grondgebondenheid melkvee (GGB) in werking getreden. Deze zal hoogstwaarschijnlijk per 1 januari 2017 in de meststoffenwet worden opgenomen. Als een bedrijf grond kwijtraakt door aanleg van de randweg, neemt de melkvee fosfaatoverschot toe, dit is niet toegestaan. Dit is zonder afbreuk te doen aan de bedrijfsvoering alleen maar te compenseren door vervangende grond in gebruik te nemen, waarin het ook nog van belang is of het grasland of akkergrond is. ZLTO vraagt zich derhalve af of de gemeente mogelijkheden ziet om agrariërs die grond kwijtraken door de aanleg van de randweg (deels) te compenseren met vervangende grond? Een vergelijkbare redenering is ook voor andere sectoren te maken al is het maar dat er ook hier verlies van fosfaatreferentie plaats vind met bijbehorend verlies van dieraantallen en mestplaatsingsruimte. Voor deze gevallen dient een adequate oplossing en/of vergoeding gevonden te worden.	11. Wanneer fosfaatrechten in het geding komen dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Onder andere middels de kavelruil wordt getracht te voorkomen dat de fosfaatrechten in het geding komen. In paragraaf 2.5 is uitgebreider omschreven hoe in algemeenheid met deze aspecten wordt omgegaan.
Reactie: 18 Boekingsnummer: AI/074085 Indiener : DLV Advies namens Familie van den Berg, mede ondertekend door 21 overige personen / instellingen Locatie : Peelstraat 7 te Boekel Dagtekening : 07-07-2016 Ingekomen : 11-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. De aanleg van een koude overgang nabij Leurke zou veel van de problemen op het vlak van bereikbaarheid agrarische ondernemers voorkomen. Opname van een koude oversteek nabij het Leurke zou de bereikbaarheid van het achter gebied sterk verbeteren en onderstaande inspraak wellicht overbodig maken.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid ("naar nul doden in Noord-Brabant") is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de

2. De aansluiting bij Mutshoek lijkt door de verbinding door de Peelstraat nadrukkelijk gebruikt te gaan worden door zwaar landbouwverkeer. Deze verbinding Mutshoek naar het Leurke is voor landverkeer essentieel, we verwachten dan ook dat deze in stand gehouden zal worden. 3. Kadastraal bekend gemeente Boekel, sectie O nummer 13 is landbouwkundige waardevolle grond die in gebruik kan blijven als de aan te leggen randweg verder van de verbindingsweg tussen Mutshoek en Leurke neergelegd moet worden. Verder zal de randweg hierdoor veiliger worden door de gevaarlijke flauwe bocht, te vervangen door een wat scherpere variant. Verzoek is om de randweg lopende door het perceel zoveel mogelijk naar het Oosten op te schuiven. 4. Pagina 86 staat dat de wateropvang gerealiseerd wordt door de aanleg van een natuur / waterberging nabij de Vlonder. In het verleden zijn afspraken gemaakt dat de aanleg van de randweg niet is bedoeld om natuur aan te leggen.	randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid. 2. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt weliswaar een toename van verkeer op Mutshoek, maar deze is absoluut gezien beperkt. Desalniettemin is de gemeente Boekel voornemens de Mutshoek (gedeeltelijk) te gaan opwaarderen in de toekomst. Dit wordt echter separaat van het project randweg opgepakt en is niet noodzakelijk vanuit deze ontwikkeling. Hoe dit wordt vormgegeven is op dit moment nog onduidelijk. De verbindingsweg wordt uitsluitend een routing voor agrarisch verkeer. De verbindingsweg wordt overigens soberder vormgegeven dan oorspronkelijk is gepland, er wordt uitgegaan van een smal profiel en toepassing van een semi-verharding. 3. Op basis van een verkeersveiligheidsaudit is het oorspronkelijke tracé van de randweg geoptimaliseerd qua ligging en bochten, juist om de verkeersveiligheid te verbeteren. Aanpassing van deze aspecten is niet meer aan de orde. Daarnaast is een kavelruiltraject gestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. 4. De natuurbestemming op de huidige infiltratievijver nabij De Vlonder zal op basis van deze inspraakreactie worden omgezet in een bestemming ten behoeve van 'waterdoeleinden' en 'groen'. Ook de sloot aan de zuidzijde van de weg naar de Vlonder wordt in maatvoering gereduceerd.
Reactie: 19 Boekingsnummer: AI/074086 Indiener : ABAB namens Familie van der Velden en V.O.F. Van der Velden-Bongers Locatie : Neerbroek 11 te Boekel Dagtekening : 11-07-2016 Ingekomen : 11-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk	Reactie gemeente:

Beknopte samenvatting inspraakreactie:

Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel:

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. De voornaamste reden voor aanleg van de Randweg is gelegen in het feit om de kom van Boekel te ontlasten en dat de verkeersintensiteiten dusdanig hoog zijn dat er negatieve milieueffecten optreden. Hoe zullen deze negatieve milieueffecten afnemen door de aanleg van de Randweg. Neemt de hoeveelheid verkeer niet juist toe door deze Randweg?2. Zijn de nadelige milieueffecten niet des te groter, aangezien het tracé van de Randweg dwars door de groenblauwe mantel loopt? Niet valt in te zien hoe de realisatie van een Randweg, die vrijwel geheel is gelegen in de groenblauwe mantel, de ecologische en landschappelijke waarden en de natuur-, bodem- en waterfuncties kan behouden? Zowel de beschermde weidevogels (kieviten) ter hoogte van de rotonde Erpseweg.3. Het verbaast dat de randweg juist over de beste landbouwgrond van Boekel wordt gepland.4. Niet alleen gaat er kostbare grond verloren Perceel K152 wordt dusdanig doorkruist dat deze vrijwel onbruikbaar wordt. Dit betekent een waarde afname, verloren hoeken, verlies van oppervlakte. Verzoek is om op zijn minst de waardedaling te vergoeden. | <ol style="list-style-type: none">1. Uit de MER en het Addendum MER blijkt dat de geluidhinder als gevolg van de randweg in algemene zin afneemt, het aantal gehinderden neemt af. Ook het aantal woningen in hoge geluidklassen neemt af. Als gevolg van de randweg worden eveneens geen grenswaarden op het gebied van luchtkwaliteit overschreden. Bovendien heeft de randweg geen significante verkeersaantrekkende werking tot gevolg, alleen leidt de randweg tot andere routes, waar de doorstroming over het algemeen beter is.2. Het tracé van de randweg loopt voor een klein gedeelte door een uitloper van de groenblauwe mantel en voor een deel parallel aan de groenblauwe mantel. In paragraaf 4.2.2 en hoofdstuk 5 (paragraaf 5.5 en 5.7) wordt ingegaan op de landschappelijke en ecologische effecten van de aanleg van de randweg in het algemeen en op de groenblauwe mantel in het bijzonder. Daarnaast is in het verleden de Visie Dorpsmantel opgesteld, die specifiek ingaat op de bestaande landschapskwaliteit. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan.3. In het Milieueffectrapport tracéstudie Randweg Boekel is ingegaan op de voors en tegens van meerdere varianten. De ruimtelijke aantasting van landbouwgronden is in de overwegingen meegenomen, net als veel andere aspecten. Uiteindelijk is gekozen voor de huidige variant.4. In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemedend. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan. Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de |
|---|---|

	randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces nog volop. Uiteindelijk resteert er, na een zorgvuldig ontwerp en na een poging tot kavelruil, altijd waardevermindering en planschade. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs.
5. Zorgen om het woon- en leefklimaat omdat de randweg 250 meter van de woning zal worden gesitueerd. Dit door een toename van geluid en de luchtkwaliteit zal afnemen. Dit vooral omdat ter plaatse een rotonde is gepland die voor extra onregelmatige geluidseffecten en uitstoot van uitlaatgassen zorgen. Met deze aspecten is geen rekening gehouden bij de onderzoeken behorende bij het bestemmingsplan.	5. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren.
6. Verzoek om het plan ofwel in zijn geheel geen doorgang te laten vinden ofwel dusdanig aan te passen dat de belangen niet worden geschaad. Mocht hieraan geen gehoor aan worden gegeven zal de voortvloeiende schade in rekening worden gebracht.	6. Op basis van uitgebreide studies en een zorgvuldige belangenafweging zijn gemeente en provincie tot de conclusie gekomen dat de randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. Aanleg van nieuwe infrastructuur betekent altijd dat er eigenaren in hun belangen worden geschaad. Als in het kader van de belangenafweging de

	belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd.
Reactie: 20 Boekingsnummer: AI/074100 Indiener : Familie van de Ven namens Familie Van Berlo en Banken en bewoners van de Aa en de Beemd Locatie : de Aa 11 te Boekel Dagtekening : 04-07-2016 Ingekomen : 11-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Graag uitleg over het doel van de weg van de Mutshoek naar het Leurke. 2. In hoeverre de verkeersveiligheid als belang dient. Er wordt totaal geen rekening gehouden met de veiligheid van de inwoners van De Aa en de Beemd. Met in achtneming van de wet gelijkenbehandeling wijzen wij het huidige plan van de randweg af en verzoeken B&W om de wet op gelijke behandeling toe te passen.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Door het afsluiten van Leurke ontstaan er omrijafstanden voor met name agrarisch verkeer (loonwerkers). Met de aanleg van deze verbindingsweg worden de omrijafstanden voor agrarisch verkeer zo veel mogelijk beperkt. De verbindingsweg wordt overigens soberder vormgegeven dan oorspronkelijk is gepland, er wordt uitgegaan van een smal profiel en toepassing van een semi-verharding en is zodoende uitsluitend bedoeld voor het agrarisch verkeer. 2. Met de aanleg van een Randweg om Boekel worden de volgende doelen beoogd, zoals ook opgenomen in het MER: - Verlichten van de verkeerdruk op de lokale wegen in de regio door middel van het inrichten van de N605 als gebiedsontsluitende weg. - Verbeteren van de leefbaarheid in het centrum van Boekel.

	- Borgen van de bereikbaarheid van de kern Boekel. Door invulling te geven aan deze drie punten wordt de verkeersveiligheid in zijn totaliteit beter. De randweg wordt ingericht conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig, het ontwerp is hierop geoptimaliseerd naar aanleiding van een Verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uit 2011. Daarmee is de weg veilig ingericht volgens de laatste inzichten. De wet op gelijke behandeling is niet aan de orde, daar er geen sprake is van discriminatie op gronden zoals opgenomen in deze wet.
3. De Mutshoek is een sluiproute voor verkeer uit Keldonk en Boerdonk, verder is er veel vrachtverkeer voor de twee champignonkwekerijen en een appelverwerkingsbedrijf. Wat is goedkoper, een aanleg van een fietstunnel of het aanleggen van een alternatieve route via de Mutshoek? Verder is de rotonde die als aansluiting dient voor fietsers en of voetgangers niet te kenmerken als verkeersvriendelijk.	3. Het opwaarderen van de Mutshoek is voor lokaal verkeer, er is geen of nauwelijks sprake van doorgaand verkeer. Met de aanleg van deze verbindingsweg worden de omrijafstanden voor agrarisch verkeer zo veel mogelijk beperkt. In de actualisatie van het ontwerp naar de huidige versie is juist gezocht naar zo logische mogelijke routing en verkeersveilige oversteekmogelijkheden. Met de brede middengeleiders wordt hieraan invulling gegeven.
4. Doelstelling “het verhogen van de verkeersveiligheid voor de inwoners van de Gemeente Boekel” geldt niet voor alle bewoners mits er een fietstunnel als onderdoorgang op het Leurke of de Kiesbeemd wordt aangelegd.	4. In het voortraject is hier meerdere malen over gesproken, maar gelet op de geringe aantallen fietsers en geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is niet gekozen voor de aanleg van een fietstunnel. De verkeersveiligheid is geborgd door te zorgen voor goede oversteekvoorzieningen bij de rotondes.
5. Verder kan gedacht worden aan een verbreding van de Mutshoek met een vrijliggend fietspad.	5. Het opwaarderen van (een gedeelte van) de Mutshoek is een project dat separaat wordt opgepakt. Hoe dit wordt vormgegeven, wel of geen vrijliggend fietspad, is op dit moment nog niet zeker. Wel kan gesteld worden dat deze keuze niet voor de hand ligt gezien de beperkte verkeersintensiteit.
6. Als laatste optie zou zijn een koude oversteek met stoplichten.	6. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid (“naar nul doden in Noord-Brabant”) is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken

	juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid.
Reactie: 21 Boekingsnummer: AI/074105 Indiener : Bart van Kessel en John van Driel Locatie : De Aa 5 te Boekel Dagtekening : 08-07-2016 Ingekomen : 12-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Huidige route naar het centrum van Boekel is via De Kiesbeemd, De Zandhoek en de Morgens. Deze zal afgesloten worden door de aanleg van de Randweg. Alternatieve route is dan langer, drukker en onveiliger. Nu al haken potentiële bewoners af omdat de school thuis route niet meer veilig is. De oplossing zou kunnen zijn een tunnel in het verlengde van de Kiesbeemd zodat er voor fietsers en voetgangers een veilige route gebruikt kan worden. 2. Door de randweg is er een forse toename van lawaai en uitstoot van uitlaatgassen, dit heeft negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Het afsluiten van deze wegen betekent inderdaad dat omrijafstanden ontstaan. Feitelijk wijzigt de oversteek via de Erpseweg niet van de huidige situatie. Met de brede oversteek bij de rotonde met de randweg wordt voor zowel voetgangers als fietsers een veilige oversteek van de randweg geboden. In het voortraject is meerdere malen gesproken over een fietstunnel, maar gelet op de geringe aantallen fietsers en geschikte alternatieven op korte afstand (bijvoorbeeld Mutshoek en Zandhoek) is hier niet voor gekozen. 2. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden.

3. De gemeente heeft bewoners van het beekdallandschap de verplichting opgelegd om dit landschap te respecteren en om een investering te doen in een kwaliteitsverbetering van dit landschap. Hoe kan het dat de gemeente ons dit vraagt terwijl bij de aanleg van de randweg in ditzelfde beekdallandschap geen enkele investering in de kwaliteitsverbetering terug is te zien? 4. Graag zien we een voorstel van de gemeente om te komen met een plan om de randweg aan te kleden, zodat deze past in het landschap. 5. De omgeving van de Aa is al vaker achtergesteld geweest, zoals bij de riolering, en het aardgasnetwerk. De vrees ontstaat dat door de aanleg van de randweg de tweedeling groter wordt.	Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. 3. In de toelichting bij het bestemmingsplan is in paragraaf 4.4.2 ingegaan op de plicht tot het treffen van kwaliteitsverbeterende maatregelen op basis van de Verordening ruimte 2014. Voor de aanleg van wegen zijn specifieke regels opgenomen met betrekking tot landschappelijke kwaliteitsverbetering. Deze geldt niet alleen voor beekdalen, maar voor het gehele buitengebied. Daar waar landschappelijke waarden aanwezig zijn, dient hier zorgvuldig mee te worden omgegaan. Daarnaast moet er sprake zijn van een landschappelijke kwaliteitsverbetering. Door het vaststellen van de Visie Dorpsmantel is in beeld gebracht welke waarden er zijn en hoe de randweg in het landschap moet worden ingepast. Ook zijn voorstellen voor investeringen in het landschap gedaan om de landschapskwaliteit te versterken. Bij de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is een onderdeel landschappelijke kwaliteitsverbetering/inpassing opgenomen en aangegeven hoe hieraan invulling is gegeven. 4. In principe volgen we de basis zoals beschreven in de Ruimtelijke visie Dorpsmantel, de randweg komt in een open gebied te liggen. Bij de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is een onderdeel landschappelijke kwaliteitsverbetering/inpassing en aangegeven hoe hieraan invulling is gegeven. 5. Als het gevoel bestaat dat de omgeving van de Aa vaker is achtergesteld dan betreuren wij dat. Er is ons in ieder geval niets bekend van achterstelling bij de aanleg van riolering. Er is namelijk drukriolering aanwezig op de Aa. Ook bij de aanleg van glasvezelnetwerk is de Aa meegenomen. Het gasnetwerk is op meerdere plekken in het buitengebied niet aangelegd, daar liggen commerciële motieven onder. De aanleg van de Randweg heeft in dit kader geen consequenties.
---	---

Reactie: 22 Boekingsnummer: AI/074106 Indiener : J.A.M. van Rooij namens Stichting D'n Eik Locatie : De Aa 5 te Boekel Dagtekening : 11-07-2016 Ingekomen : 12-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. De randweg doorsnijdt onze fietsroutes met prieeltjes, dit betekent dat de fietsroutes aangepast moeten worden. Niet alleen de routes maar ook de prieeltjes, fietsroutefolders, borden en app moeten aangepast worden. Dit brengt extra kosten met zich mee. 2. We maken ons zorgen over de veiligheid van fietsers, met name op de rotondes. De vluchthavens op de rotonde zijn voor meerdere fietsers/groepen juist onveilig. 3. We maken ons zorgen over de aantasting van het landschap en de natuur en willen graag gekend worden in de nieuwe inrichting na realisatie van de randweg.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. In dit voorstel is ook opwaardering van recreatieve voorzieningen opgenomen. De kosten voor aanpassing van de routes zullen wij vergoeden. 2. De rotondes op de randweg zijn allemaal buiten de bebouwde kom gelegen. Dit betekent dat fietsers geen voorrang hebben. De brede, gefaseerde gelijkvloerse oversteken nabij de rotondes waar snelheden van het autoverkeer laag zijn en er voldoende hiaattijden zijn om over te steken worden gezien als verkeersveilig. 3. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. Over de nadere uitwerking van dit plan treden wij graag met u in overleg.
Reactie: 23 Boekingsnummer: AI/074131 Indiener : Adriaan van den Heuvel namens Hoeve De Heivelden dhr. A. Wassenberg Locatie : aan het Goor 4 te Boekel	<i>Reactie gemeente:</i>

Dagtekening : 11-07-2016 Ingekomen : 12-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Inkomsten derving door opsluiting van de boerderijwinkel aan een doodlopende straat, waardoor slecht bereikbaar. Ook nevenactiviteiten als excursies en ontvangst van groepen en buitenteras wordt onmogelijk gemaakt. 2. De prieeltjesroute worden vernietigd en ook nieuw plan voor fiets en wandelpaden zal niet doorgaan. 3. Uiterst gevaarlijke koude oversteek voor fietsers vervangen voor een fietstunnel op de locatie kruising van het Goor met de Randweg. 4. Nut en noodzaak, vanwege de resterende grote hoeveelheid verkeer in het centrum. Alternatieven zijn nooit echt onderzocht. 5. Verbinding randweg in Volkel is tamelijk chaotisch, waardoor het vrachtverkeer geen oplossing heeft. Oplossing is vrachtverkeer	1. het Goor wordt ter plaatse inderdaad afgesloten maar blijft vanuit beide zijden wel gewoon bereikbaar. Personen die aantoonbaar worden geconfronteerd met bijvoorbeeld waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen. 2. In het kader van artikel 3.2, 'Kwaliteitsverbetering van het landschap', van de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is een voorstel uitgewerkt voor landschappelijke kwaliteitsverbetering, dit is toegevoegd aan het Ontwerpbestemmingsplan. In dit voorstel is ook opwaardering van recreatieve voorzieningen opgenomen. De kosten voor aanpassing van de routes zullen wij vergoeden. 3. Er is geen sprake van een koude oversteek van de randweg ter hoogte van Het Goor. Er komt een parallelweg tussen de Erpseweg en Het Goor waar men gebruik van moet maken. Het realiseren van een fietstunnel is niet aan de orde. 4. In het MER is ingegaan op het nut en de noodzaak voor de Randweg Boekel. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. zijn in de jaren 2009 tot en met 2014 meerdere onderzoeken verricht door zowel gemeente als provincie naar nut en noodzaak en is onderzoek verricht naar mogelijke alternatieven. Uit alle onderzoeken blijkt dat de aanleg van een randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. 5. Op basis van een uitgebreide studie met verkeersmodellering is de N605 aangewezen als een belangrijke regionale ontsluitingsweg. Op het gebied
--	--

afgeleid via de Middenpeelweg.	van doorstroming en verkeersveiligheid is het traject Gemert – Uden (A50) opgedeeld in drie trajecten. Noordelijke randweg Gemert, randweg Boekel en traject Volkel – A50. Deze zienswijze heeft betrekking op het traject Volkel-A50. Voor dit traject loopt een planstudie met variantenonderzoek. Om te komen tot een voorkeursvariant wordt het aspect van doorstroming mede getoetst op ongewenste alternatieve routes, waarbij ter ontmoediging concrete fysieke maatregelen kunnen worden ingezet.
6. Boomgaarden wordt zodanig doorsneden met kostbare herinrichting van de installaties en van het plantverband.	6. Het huidige tracé is tot stand gekomen na een uitgebreide belangenafweging. Ter plaatse van de boomgaard zijn bovendien nog aanpassingen gedaan om de schade te beperken. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs.
7. Huisperceel houdt te weinig oppervlakte over voor blijvende erkenning in het kader van Natuurschoonwet als landgoed.	7, 8 en 9. De voorliggende bestemmingsplanprocedure staat los van het traject rondom de integrale herziening van het nog geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2005'. Deze inspraakreactie dient beoordeeld te worden in dat andere traject. Overigens is deze inspraakreactie in dat traject ook kenbaar gemaakt.
8. Hoofdbestemming van het perceel dient agrarisch te blijven, landschapselementen op het perceel hebben geen doel op zich.	
9. Het toegewezen bouwvlak dient volledig intact te blijven.	10, 11 en 12. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs.
10. Omschakelingsfase voor compenserende grond naar biologische productie is kostbaar, duur bedraagt circa 3 jaar.	
11. De randweg beschadigt een zorgvuldig opgebouwd ecologisch evenwichtssysteem.	
12. Doorontwikkeling van het bedrijf wordt vrijwel onmogelijk gemaakt door ligging tussen randweg en het dorp.	

Reactie: 24 Boekingsnummer: AI/074142 Indiener : Buntsma & Van Dooren Advocaten namens M.O. van de Rakt Locatie : Gemertseweg 9 te Boekel Dagtekening : 12-07-2016 Ingekomen : 12-07-2016 Wijze inbreng : e-mail <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Na realisatie van de randweg verdwijnt het vrije uitzicht vanuit de woning. 2. Aanzienlijke toename van verkeersdruk en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast vanwege nabijgelegen rotonde. 3. Verminderde bereikbaarheid van het woonperceel vanwege de gewijzigde aansluiting nabij de rotonde. 4. Waardevermindering van het woonperceel.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. Het uitzicht over agrarische gronden vervalt niet met de vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. De randweg zal wel zichtbaar zijn in het landschap, maar wordt zo goed mogelijk ingepast. Daar waar de openheid van het gebied dit vraagt, zal er geen begeleidende beplanting langs de randweg worden toegepast. 2. Direct voor de woning is sprake van een afname van verkeer op de Gemertseweg, omdat een deel van het verkeer wordt verplaatst naar de verder weg gelegen randweg. Vanwege het toepassen van stil asfalt op de randweg wordt binnen de wettelijke normen gebleven. 3. De huidige inrit van de woning wordt ook in de nieuwe situatie gehandhaafd, er is zodoende geen sprake van een verminderde bereikbaarheid. 4. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling
--	---

	van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen.
Reactie: 25 Boekingsnummer: AI/074148 Indiener : Goorts + Coppens Advocaten namens J.M. Verhoeven, A.M. Verhoeven en W.G.J. Verhoeven Locatie : Leurke 6 te Boekel Dagtekening : 12-07-2016 Ingekomen : 12-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. In het onderliggende bestemmingsplan is onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. 2. Bij de keuze voor een tracé over bestaande infrastructuur worden bedrijfsactiviteiten minder belemmerd. 3. De leef- en werkkwaliteit in het buitengebied gaat sterk achteruit vanwege verslechtering van luchtkwaliteit en geluidshinder.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. De toelichting bij het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, inclusief het MER in het verleden en de aanvulling op het MER, gaan uitgebreid in op alle relevante aspecten. De stelling dat er geen sprake is van een deugdelijke belangenafweging delen wij niet. 2. De gemeenteraad heeft reeds in 2009 een voorkeur uitgesproken voor een nieuw randweg tracé in plaats van een tracé over bestaande infra. Diverse daaropvolgende studies hebben dit bevestigd. Uiteindelijk heeft ook de provincie Noord-Brabant in 2015, op basis van deze studies, geconcludeerd dat een nieuwe randweg de beste oplossing is. 3. Ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn een akoestisch onderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat overal ruimschoots kan worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ten opzichte van de huidige situatie is inderdaad sprake van een toename van geluid en stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijn stof. In het MER zijn deze effecten afgezet tegen de autonome situatie in het gehele studiegebied, dat bestaat uit zowel de kern als het buitengebied. Op basis hiervan heeft het college het nieuwe tracé voor de N605 vastgesteld. Er is weliswaar sprake van een toename van geluid en een afname van de luchtkwaliteit in delen van het buitengebied, maar deze is alleszins aanvaardbaar en er worden geen normen overschreden.

4. Er is geen rekening gehouden met het risico dat veehouderijen sneller te maken krijgen met ziektes als gevolg van de randweg. 5. Cliënten kunnen de randweg niet oversteken om hun percelen te bereiken, Kiesbeemd en Leurke worden doodlopende wegen. Hierdoor ontstaan omrijafstanden. 6. Er is nergens gemotiveerd waarom geen rechte oversteekmogelijkheid op het Leurke kan worden geboden. 7. Als gevolg van het afsluiten van wegen ontstaat sluipverkeer. Hierdoor ontstaat ook verkeersonveiligheid omdat fietsers en gemotoriseerd verkeer vaker samen gebruik moeten maken van een beperkte ruimte.	Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. 4. Er is geen directe relatie bekend tussen de aanleg van de randweg en het voorkomen van (dier)ziektes op een veehouderij. 5. In eerdere fase is gekeken naar omrijafstanden en geconcludeerd dat deze onvermijdelijk, maar acceptabel zijn. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen. 6. Het provinciaal beleid Verkeersveiligheid (“naar nul doden in Noord-Brabant”) is gebaseerd op diverse eisen die betrekking hebben op het ontwerp van nieuwe wegen, alsmede reconstructie van bestaande situaties. Toepassing van zogenaamde koude oversteken is in nieuwe situaties niet toegestaan. Uit diverse praktijksituaties blijkt dat deze koude oversteken juist erg gevaarlijk zijn. De snelheid van het doorgaande verkeer op de randweg is hoog zodat bij een aanrijding de gevolgen vaak zeer ernstig zijn. Omrijden wordt niet gezien als argument voor afwijking van het beleid. 7. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt weliswaar een toename van verkeer op bijvoorbeeld de Mutshoek, maar deze is absoluut gezien beperkt. Ook is geen of nauwelijks sprake van doorgaand verkeer. Desalniettemin is de gemeente Boekel voornemens de Mutshoek (gedeeltelijk) te gaan opwaarderen in de toekomst. Dit wordt echter separaat van het project randweg opgepakt en is niet noodzakelijk vanuit deze ontwikkeling.
Reactie: 26 Boekingsnummer: AI/074172	Reactie gemeente:

Indiener : ARAG namens M.O. van Rakt Locatie : Gemertseweg 9 te Boekel Dagtekening : 12-07-2016 Ingekomen : 14-07-2016 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel, de inspraakreactie komt inhoudelijk volledig overeen met inspraakreactie 24. 1. Na realisatie van de randweg verdwijnt het vrije uitzicht vanuit de woning. 2. Aanzienlijke toename van verkeersdruk en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast vanwege nabijgelegen rotonde. 3. Verminderde bereikbaarheid van het woonperceel vanwege de gewijzigde aansluiting nabij de rotonde. 4. Waardevermindering van het woonperceel.	1. Het uitzicht over agrarische gronden vervalt niet met de vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. De randweg zal wel zichtbaar zijn in het landschap, maar wordt zo goed mogelijk ingepast. Daar waar de openheid van het gebied dit vraagt, zal er geen begeleidende beplanting langs de randweg worden toegepast. 2. Direct voor de woning is sprake van een afname van verkeer op de Gemertseweg, omdat een deel van het verkeer wordt verplaatst naar de verder weg gelegen randweg. Vanwege het toepassen van stil asfalt op de randweg wordt binnen de wettelijke normen gebleven. 3. De huidige inrit van de woning wordt ook in de nieuwe situatie gehandhaafd, er is zodoende geen sprake van een verminderde bereikbaarheid. 4. Als in het kader van de belangenafweging de belangen van belanghebbenden aantoonbaar geschaad worden, dan zal men hiervoor schadeloos worden gesteld. Bij de verwerving van de benodigde grond voor de realisatie van het project is uitgangspunt dat de rechthebbenden schadeloos wordt gesteld op basis van de Onteigeningswet en daarvan afgeleide jurisprudentie. Deze schadevergoeding is opgenomen in de aankoopprijs. Personen waarvan geen grond wordt gekocht maar die door de aanleg van de randweg aantoonbaar worden geconfronteerd met waardevermindering zal een compensatie op basis van planschade (Wro) of nadeelcompensatie worden uitgekeerd. Dat is een proces dat na vaststelling van het bestemmingsplan zijn beloop zal gaan krijgen.
--	--

Reactie: 27 Boekingsnummer: AI/074228 Indiener : De heer P. van Dijk Locatie : Mutshoek 2 te Boekel Dagtekening : Ingekomen : Wijze inbreng : e-mail <i>Beknopte samenvatting inspraakreactie:</i> Indiener heeft bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan Randweg Boekel: 1. Nut en noodzaak van de randweg zijn onvoldoende aangetoond. 2. Er is onvoldoende gekeken naar alternatieven voor de randweg, bijvoorbeeld naar aanpassingen van het wegennet in de regio. 3. Voorkeur voor een snelheidsregime van 60km/h, mede in verband met toename van geluid, stikstof en fijnstof.	<i>Reactie gemeente:</i> 1. In het MER is ingegaan op het nut en de noodzaak voor de Randweg Boekel. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. zijn in de jaren 2009 tot en met 2014 meerdere onderzoeken verricht door zowel gemeente als provincie naar nut en noodzaak en is onderzoek verricht naar mogelijke alternatieven. Uit alle onderzoeken blijkt dat de aanleg van een randweg alles afwegende de beste oplossing is voor de problematiek in de kom van Boekel. 2. De keuze van een randweg Boekel is gebaseerd op een uitgebreide varianten studie voor het noord-zuid (vv) verkeer in de regio. De N605 wordt gezien als een belangrijke regionale verbindingsweg tussen Gemert en Uden (A50) als alternatief voor de N279. Het traject kan deze functie (doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid) vervullen door toepassing van o.a. randwegen (Gemert en Boekel). Andere aanpassingen van het wegennet in de regio zijn beoordeeld, maar bieden onvoldoende oplossend vermogen. 3. Het snelheidsregime van 80 km/uur is een randvoorwaarde voor voldoende doorstroming op de N605. "80 kilometer/uur" wordt toegepast bij dit soort gebiedsontsluitingswegen. De onderzoeken Geluid en Luchtkwaliteit geven geen aanleiding voor toepassing van een snelheidsregime van 60 km/uur. Ondanks dat de onderzoeken daar geen directe aanleiding toe geven en dat het toepassen van stil asfalt als niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en
--	---

4. Het Addendum MER heeft geen berekening meer gemaakt van geluid, stikstof en fijnstof. 5. Rotonde Mutshoek circa 100m in zuidelijke richting verplaatsen en de Mutshoek hier aansluiten, waardoor de 'noordelijke' aansluiting Mutshoek kan komen te vervallen. 6. Er is onvoldoende rekening gehouden met groenvoorzieningen, fietspaden en geluidwerende voorzieningen.	provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. 4. Het doel van het Addendum MER is om in combinatie met het MER en de reeds uitgevoerde vervolgonderzoeken een volledig en up-to-date beeld van de milieugevolgen te geven, dat dient ter ondersteuning bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Randweg Boekel. In het Addendum MER wordt tevens beoordeeld of de wijzigingen in het plan dusdanige gevolgen voor het milieu hebben, dat het opstellen van een nieuw Milieueffectrapport aan de orde is. In dat kader is wel degelijk nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd, omdat dit een rol zou kunnen spelen in de beoordeling van effecten. In paragraaf 4.4 van het Addendum MER zijn de resultaten van dit onderzoek beschreven. In paragraaf 4.3.2 is om dezelfde reden ook een stikstofdepositieonderzoek opgenomen. De stelling dat deze onderzoeken niet zijn uitgevoerd is onjuist. Het aspect fijnstof is op basis van expert judgement niet onderscheidend in het MER. Dat wil niet zeggen dat hier geen onderzoek naar is uitgevoerd. Dit is wel degelijk gedaan en het rapport is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan (Windmill, P2015.215.BP01-02 d.d. 16 maart 2016). De berekende concentraties aan verontreinigende stoffen liggen dusdanig ver onder de wettelijke grenswaarden dat dit aspect inderdaad als niet onderscheidend in de beoordeling van milieueffecten moet worden aangemerkt. 5. In de oorspronkelijke ontwerpfase is uitgebreid gekeken naar de beste locatie en uitvoering van de rotondes. Met de betrokken buurten is dat proces intensief doorlopen en zijn vele varianten voorbij gekomen en gewogen. Het huidige ontwerp kwam daaruit als de beste oplossing. Er zal geen aanpassing plaatsvinden in de ligging van de rotonde en de wijze van aansluiten van het onderliggende wegennet. 6. Wij delen uw mening niet. Er is voldoende rekening gehouden met fietspaden. Ondanks dat het toepassen van stil asfalt niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie alsnog besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg om het akoestische klimaat in het buitengebied zo veel mogelijk te respecteren. Verder zijn geen geluidwerende voorzieningen noodzakelijk. Enkel wat betreft de
--	--

	groenvoorzieningen wordt aangesloten bij de visie dorpsmantel. Daarnaast wordt er in het kader van de verordening Ruimte aangesloten bij het aspect landschappelijke kwaliteitsverbetering/inpassing. Hiervoor is een nadere toelichting opgenomen in het Ontwerpbestemmingsplan.

3. WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE INSpraakREACTIES

Naar aanleiding van de inspraakreacties is er op een aantal aspecten sprake van aanpassing van het bestemmingsplan:

- De watergang aan de zuidzijde van de verbindingsweg naar de Vlonder wordt in maatvoering aangepast, zodat minder gronden van derden noodzakelijk zijn. De watergang aan de noordzijde van deze weg wordt versmald tot een bermsloot.
- De bestemming 'natuur' bij de gemeentelijke retentievijver aan de Neerbroek wordt gewijzigd in bestemming 'groen'.
- De verbindingsweg tussen Mutshoek en Leurke wordt toch gehandhaafd, maar wel in versoberde vorm. Immers, uit de inspraakreacties maken wij op dat deze nieuwe weg vrijwel uitsluitend een functie voor het landbouwverkeer krijgt. Er wordt uitgegaan van een semiverharding met een breedte van 3,0 meter en bermen van 1,5 meter aan weerszijden.
- Een groot aantal insprekers maakt zich zorgen over geluid. Ondanks dat het toepassen van stil asfalt niet doelmatig is beoordeeld op basis van de richtlijnen, hebben gemeente en provincie besloten om stil asfalt toe te passen op de randweg. Hierdoor is het ook niet noodzakelijk hogere grenswaarden vast te stellen en wordt volledig voldaan aan de grenswaarden conform de Wet Geluidhinder.
- Samen met de bewoners van Molenwijk zal worden gekeken naar de (on)mogelijkheden voor een alternatieve fiets/wandelroute van Molenwijk naar de kern van Boekel. Voorwaarde daarbij is dat hiermee geen aantrekkelijke alternatieve fietsroute wordt gerealiseerd voor alle fietsers vanaf Volkel richting Boekel (vv).

4. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Naar aanleiding van het Voorontwerp bestemmingsplan en gewijzigde en/of aanvullende inzichten zijn de volgende ambtshalve wijzigingen in het plan doorgevoerd:

- Er is een voorstel uitgewerkt inzake landschappelijke kwaliteitsverbetering/inpassing overeenkomstig de Verordening Ruimte en dit is opgenomen in de Toelichting en de Regels van het Ontwerpbestemmingsplan.
- Er zijn voorzieningen aangebracht voor flora en fauna, betreffende passages onder de randweg. Deze zijn onder andere aangebracht voor de das.
- De retentievijver aan de Neerbroek wordt anders vormgegeven dan in het Voorontwerp bestemmingsplan was voorzien, ten behoeve van de daar aangetroffen vleermuizen.