

**Nota van inspraak en vooroverleg
Bestemmingsplan
"N270 Langstraat"**

Gemeente Deurne

status:

definitief

datum:

24-08-2017



Inhoudsopgave

1.1	Procedure	4
1.2	Inspraakreacties	4
1.3	Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2	Ingediende inspraakreacties	6
2.1	Vooroverlegreactie 1 (Provincie Noord- Brabant)	6
2.2	Inspraakreactie 2 (Belangengroep Oost).....	6
2.3	Inspraakreactie 3 (Fietzersbond).....	8
2.4	Inspraakreactie 4 (Goorsebergweg 9z)	10
2.5	Inspraakreactie 5 (Langstraat 132).....	11
2.6	Inspraakreactie 6 (Langstraat 150).....	13
2.7	Inspraakreactie 7 (Langstraat 150).....	14
2.8	Inspraakreactie 8 (Langstraat 164 en 164a).....	15
2.9	Inspraakreactie 9 (inclusief 39 handtekeningen) (Langstraat 69).....	17
2.10	Inspraakreactie 10 (Langstraat 71).....	22
2.11	Inspraakreactie 11 (Langstraat 77).....	25
2.12	Inspraakreactie 12 (Langstraat 91).....	27
2.13	Inspraakreactie 13 (Padbrugseweg 3).....	28
2.14	Inspraakreactie 14 (Warande 2)	30
2.15	Inspraakreactie 15 (Zandschelweg 1).....	31
2.16	Inspraakreactie 16 (Zandschelweg 3).....	32
2.17	Inspraakreactie 17 (Langstraat 144).....	33
2.18	Inspraakreactie 18 (Langstraat 69).....	35
2.19	Inspraakreactie 19 (Langstraat 140 en 140a).....	36
2.20	Inspraakreactie 20 (Langstraat 142).....	37

2.21	Inspraakreactie 21 (Langstraat 73)	37
------	--	----

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Procedure

Vanaf 7 april tot 19 mei 2017 heeft het voorontwerpbestemmingsplan 'N270 Langstraat', met de bijbehorende stukken, ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van terinzagelegging konden inwoners van de gemeente Deurne en belanghebbenden een inspraakreactie indienen op het voorontwerpbestemmingsplan.

In de fase tussen voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpbestemmingsplan is het ontwerp op verschillende punten geoptimaliseerd. Als belangrijkste wijzigingen zijn het oostelijk deel van de N270 tot de Limburgse grens ook meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan en is bij herijking van het geluidonderzoek gebleken dat geluidschermen noodzakelijk zijn, waardoor aan de westzijde van het plangebied de grens eveneens is opgeschoven.

1.2 Inspraakreacties

Er zijn 20 inspraakreacties en 3 vooroverlegreacties ontvangen. Het Waterschap Aa en Maas en de gemeente Venray hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben. De reactie van de Provincie Noord-Brabant is opgenomen in onderstaand overzicht. Van de Provincie Limburg en de Dorpsraden zijn geen reacties ontvangen.

	<i>Adres</i>	<i>Datum van binnenkomst</i>	<i>Nummer inboeken</i>
1	Algemeen, Provincie Noord-Brabant	15 mei 2017	611628
2	Algemeen, Belangengroep- Oost	14 april 2017	
3	Algemeen, Fietzersbond	18 mei 2017	611652
4	Goorsebergweg 9z	2 mei 2017	610844
5	Langstraat 132	17 mei 2017	611572
6	Langstraat 150 (611653)	17 mei 2017	611563
7	Langstraat 150	17 mei 2017	611570
8	Langstraat 164 en 164 a	18 mei 2017	611573
9	Langstraat 69	17 mei 2017	611598
10	Langstraat 71	17 mei 2017	611568
11	Langstraat 77	?	611459
12	Langstraat 91	25 april 2017	609948
13	Padbrugseweg 3	17 mei 2017	611567
14	Warande 2	?	610634
15	Zandschelweg 1	25 april 2017	610065
16	Zandschelweg 3	10 mei 2017	610959
17	Langstraat 144	18 mei 2017	611714
18	Langstraat 69	18 mei 2017	611713

19	Langstraat 140 en 140a	18 mei 2017	611712
20	Langstraat 142	18 mei 2017	611715
21	Langstraat 73	18 mei 2017	611716

1.3 Leeswijzer

In deze 'Nota van inspraak en vooroverleg' (verder: de Nota) worden de inspraakreacties en de enige vooroverlegreactie samengevat weergegeven. De samenvattingen van de inspraakreacties hebben tot doel om de leesbaarheid van deze Nota te vergroten. Na elke samenvatting is de reactie van de gemeente en een conclusie over het wel of niet aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan aangegeven. Bij de beoordeling van de inspraakreacties en de vooroverlegreactie zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend, betrokken.

Hoofdstuk 2 Ingediende inspraakreacties

2.1 Vooroverlegreactie 1 (Provincie Noord- Brabant)

Samenvatting

- a. De Provincie merkt op dat op basis van zijn gegevens een groter areaal aan natuur (NNB) wordt aangetast/verwijderd moet worden dan uit de plandocumenten blijkt. Het bestemmingsplan gaat uit van 1.300 m² te verwijderen NNB, terwijl de Provincie tot een omvang komt van ruim 1,1 hectare te verwijderen NNB om de verbreding van de weg mogelijk te maken. De Provincie adviseert om op basis hiervan het plan aan te passen door uit te gaan van het werkelijk te verwijderen NNB.
- b. De Provincie vraagt tevens om bijlage A, behorend bij bijlage 6 ("Toetsing en compensatieplan NNN") van de plantoelichting in overeenstemming te brengen met de Verordening, zoals deze thans geldt.
- c. Daarnaast mist de Provincie op de verbeelding de op grond van de Verordening vereiste gebiedsaanduidingen, waaruit blijkt waar NNB wordt verwijderd en waar een vervangende gebiedscategorie wordt toegevoegd (resp. Groenblauwe mantel of Gemengd landelijk gebied). Verder wijst de Provincie op de procedurestap om het concept-verzoek om herbegrenzing gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie te leggen.

Reactie gemeente

a, b, c. Het bestemmingsplan en bijbehorende bijlagen worden in overeenstemming gebracht met de Verordening ruimte en het gestelde in de vooroverlegreactie. In de publicatie bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat de gemeente een verzoek zal indienen bij de Provincie Noord-Brabant om de begrenzing van NatuurNetwerkBrabant aan te passen. Dit verzoek zal na de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend bij Gedeputeerde Staten.

Conclusie

De vooroverlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (verbeelding, regels, toelichting en onderzoek).

2.2 Inspraakreactie 2 (Belangengroep Oost)

Samenvatting

- a. Om de geluidsoverlast en de daaraan verbonden gevolgen voor de omwonenden, tot een aanvaardbaar niveau te reduceren, pleit inspreker ervoor om, behoudens het leggen van 'fluisterasfalt' ook snelheids-beperkende maatregelen te treffen, eventueel aangevuld met het plaatsen van 'flitspalen'. Geluidsoverlast wordt immers ook veroorzaakt door de motoren van met name vrachtverkeer.
- b. Inspreker verwijst naar de provincie Limburg die op de Napoleonsbaan, ook een provinciale

weg, op delen de snelheid heeft verlaagd naar 50 km/uur. Inspreker geeft aan dat dit ook kan worden toegepast voor een gedeelte van de N270, bijvoorbeeld ter hoogte van Walsberg. Inspreker geeft aan dat het toch niet zo kan zijn dat een verwaarloosbare 'economische' tijds-winst op basis van 80 km/uur ten opzichte van 50 km/uur belangrijker is dan de verstoring van de nachtrust met als gevolg de aantasting van de gezondheid van de omwonenden.

Reactie gemeente

- a. Wij hebben onderzoek gedaan naar wegverkeerslawaaï dat ontstaat door de aanpassingen aan de N270. Het onderzoek heeft als resultaat dat op een deel van het tracé geluidsarm asfalt zal worden toegepast (grofweg van Maasveld tot en met de Trienenbergweg, de exacte locatie kan worden teruggevonden in het onderzoek wegverkeerslawaaï). Daarnaast zijn op een aantal locaties geluidschermen voorzien. Handhaving van snelheid (bijvoorbeeld door flitskasten) is geen taak van de gemeente of Provincie, maar van het Ministerie van Justitie. De gemeente onderzoekt op dit moment de mogelijkheden hiervoor.
- b. De N270 is een provinciale weg waar nu 80 km/uur mag worden gereden, met ter plaatse van de Walsberg een ongelijkvloerse kruising en invoeg- en uitvoegstroken die eigenlijk bij een autoweg horen. De N270 is daarbij een provinciale weg is met de hoogste klasse qua belangrijkheid (een echte verbindingsweg). De weg is ook opgenomen op de strategische wegenkaart, hetgeen eveneens aangeeft dat deze weg een functie heeft als provinciale verbindingsweg. De snelheid lokaal terugbrengen op een dergelijke weg past dan ook niet in het beleid van de provincie. De weg moet zo ingericht zijn dat de maximale snelheid op een automatische en natuurlijke manier wordt afgedwongen. In de wet (Uitvoeringsvoorschriften BABW) staat: "De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving."

Met het instellen van een lagere snelheid op een bepaald wegvak worden verkeersonveilige situaties gecreëerd: weggebruikers die zich wel houden aan de maximumsnelheid en weggebruikers die zich niet houden aan de maximumsnelheid, inhaalmanoeuvres, irritaties (vanwege de lagere snelheid) en huftergedrag, etc.

Het terugbrengen van de maximumsnelheid vermindert de uniformiteit van de weg, de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Een verlaging van de snelheid van 80 km/u naar 50 km/u zal in de praktijk een geluidsreductie opleveren van ongeveer 2 dB. Deze reductie is moeilijk waar te nemen.

Rekenkundig zal de een dergelijke snelheidsverlaging wel effect hebben. Artikel 110g van de Wet Geluidhinder geeft namelijk aan dat bij een snelheid van 50 km/u een aftrek voor de geluidemissie mag worden toegepast van 5 dB i.p.v. 2 dB bij snelheden van 70 km/u of hoger. Deze correctie is al sinds het begin van de wet opgenomen in de veronderstelling dat het wagenpark in de toekomst stiller zal worden. Deze aftrek is dus niet waarneembaar maar wordt meegenomen om een verwachting naar de toekomst toe te verdisconteren. Omdat in de loop der

jaren is gebleken dat het wagenpark niet stiller wordt, zal deze correctie in de aanstaande wetswijziging niet meer terugkomen.

Aangezien de weg bedoeld is voor de doorstroming in oost-westelijke richting is niet uit te sluiten dat de snelheid (van 50 km/u) in de praktijk zal worden overschreden en dus gehandhaafd zal moeten worden. Wanneer dit niet gebeurt, is niet uit te sluiten dat een hogere snelheid zal worden gereden met de daarbij behorende geluidemissie. De verwachting is dan ook dat een snelheidsverlaging een rekenkundige verlaging van de geluidbelasting met zich mee brengt waardoor er dus minder maatregelen hoeven te worden getroffen, terwijl in de praktijk het geluid gelijk blijft. Een ongewenste situatie.

Bij hoge snelheden wordt de geluiduitstraling in hoofdzaak veroorzaakt door het contactgeluid tussen band en wegdek. Bij een verlaging van de snelheid zal de geluiduitstraling steeds meer worden veroorzaakt door de motor/uitlaat waar we geen mogelijkheden op hebben om in te grijpen. Als gevolg van een lagere snelheid zal het contact tussen banden en wegdek dus minder van belang zijn. Hierdoor heeft het toepassen van een geluid-reducerend wegdek geen zin meer. Ook het beetje effect dat er nog resteert, zal te niet worden gedaan door de versnelde vervuiling van de open structuur van het geluid-reducerende asfalt. Bij een hogere snelheid worden de openingen namelijk leeggezogen. Bij een lagere snelheid is het dus niet zinvol een geluid-reducerende deklaag toe te passen. Mede in combinatie met bovenstaande zal de hinder niet afnemen.

Het verlagen van de maximumsnelheid is, gelet op het bovenstaande, niet het juiste middel om de geluidbelasting in bijvoorbeeld de Walsberg te verlagen. Het verminderen van geluidsoverlast moet komen van andere maatregelen, zoals stiller wegdek of geluidschermen, zoals deze nu zijn voorgesteld.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Inspraakreactie 3 (Fietzersbond)

Samenvatting

- a. Inspreker is tegen het voornemen om in het bestemmingsplan fietspaden te vervullen voor ventwegen. Volgens inspreker is dit hier niet nodig. Inspreker geeft aan dat het wettelijk is toegestaan om op 80 kilometer wegen het landbouwverkeer te laten rijden.
- b. Inspreker geeft aan dat het goed mogelijk is om plaatselijk de maximumsnelheid te verlagen naar 60 kilometer per uur zodat de fietspadenstructuur gehandhaafd kan blijven en er geen ventweg hoeft te komen waar agrarisch verkeer en fietsverkeer gebruik van maken.
- c. Inspreker stelt dat het plan niet past in het provinciaal gedragen initiatief om het fietsverkeer te stimuleren en fietsvoorzieningen te verbeteren.
- d. Inspreker stelt voor de parallelwegen waar landbouwverkeer is toegestaan zo aan te leggen dat

de veiligheid van de fietser wordt gewaarborgd. Dit kan door naast de parallelweg een vrij liggend fietspad te maken zodat het fietsverkeer gescheiden wordt. Waar dit niet mogelijk is zou de breedte van de parallelweg minimaal 5,5 meter moet zijn, eventueel verbreed met 2 maal 0,5 meter graskeien. In dit kader verwijst inspreker ook naar de publicatie: "Landbouwverkeer: waar mag de traktor rijden?" d.d. 24 november 2009 door Bert Woudenberg, secretaris van de initiatiefgroep Landbouwvoertuigen.

- e. Inspreker stelt voor om een gedeelte van de ventweg tussen de Zandschelweg en het adres Langstraat 71 niet te realiseren en hier alleen een twee richtingen fietspad te maken. Zo wordt sluipverkeer voorkomen tijdens de spits en de veiligheid van fietsers wordt aanzienlijk verbeterd.
- f. Inspreker vraagt om een voorstel voor de wegverharding voor de parallelwegen.
- g. Inspreker adviseert voor een twee richtingen fietspad een minimale breedte van 3,5 meter maar liefst 4 meter. Inspreker vraagt of gemeente/ provincie hiertoe bereid is.
- h. Inspreker vraagt om een voorstel voor de wegverharding voor de fietspaden.
- i. Inspreker vraagt naar de ideeën over de afstelling van de twee verkeerslichten, richttijden voor de maximale wachttijden van de overstekende fietsers.
- j. Inspreker vraagt hoe de oversteek voor voetgangers en fietsers bij de Warande eruit komt te zien.

Reactie gemeente

- a. Omdat er, zoals inspreker aangeeft, veel twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Op basis van de lage aantallen verkeer (verdeeld in de verschillende soorten verkeer) op de parallelwegen en de landelijke richtlijnen voor toepassing van een dergelijke structuur, concluderen wij samengevat dat de nieuwe structuur de veiligheid op de N270 ten goede komt.
- c. De N270 heeft in lijn met het provinciaal beleid een doorstroom- en gebiedsontsluiting functie. Het toepassen van 60 km/uur past niet bij deze functie en de uitstraling van de weg.
- b. Het bestemmingsplan is in samenspraak met de provincie tot stand gekomen. Bij de planvorming is continue rekening gehouden met het fietsverkeer. Op een aantal tracédelen is sprake van een fietspad. Op andere delen maken fietsers en bestemmingsverkeer, waaronder ook landbouwvoertuigen gebruik van de parallelstructuur. Hier is voor gekozen om zo, volgens de richtlijn Duurzaam Veilig, geen landbouwverkeer op de hoofdrijbaan te hebben en zo min mogelijk huisaansluitingen op de N270. Het totaalpakket zorgt voor de meest optimale situatie voor de weggebruikers gezamenlijk.

- c. Vanwege de beperkt aanwezige ruimte is het niet mogelijk om een vrij liggend fietspad aan te leggen zonder bebouwing te amoveren. De baten wegen niet op tegen de kosten. De parallelweg heeft een breedte van 4,5 meter en aan beide kanten graskanttegels. Dit is de breedte die regulier wordt gehanteerd voor dit soort type wegen. In de extra motivatie die in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen voor de veiligheid en leefbaarheid van de parallelstructuur wordt verder gemotiveerd waarom de breedte veilig is. Daar waar door de gemeente Deurne een agrarische transportroute is aangewezen wordt de parallelweg breder uitgevoerd (5,5 meter).
- d. Indien een knip in de parallelweg wordt aangebracht, moet landbouwverkeer via de Bivakweg rijden. Daarvoor is deze weg niet geschikt en het past niet binnen het beleid van de gemeente ten aanzien van agrarische transportroutes evenals binnen de gedachten van de richtlijn Duurzaam Veilig.
- e. Op de parallelwegen zal gebruik gemaakt worden van (niet geluidsarm) asfalt. De parallelwegen krijgen “gewoon” asfalt omdat de lage intensiteiten en lagere snelheid ervoor zorgen dat de effectiviteit (kosten en baten) niet opweegt tegen de opbrengsten. Daarbij wordt de parallelweg als het ware “overstemd” door de hoofdrijbaan, waardoor stil asfalt geen effect heeft.
- f. De breedte van een tweezijdig bereden fietspad is gewijzigd naar 3,5 meter. Dit wordt in het ontwerp en het bestemmingsplan aangepast.
- g. Voor de fietspaden zal gebruik gemaakt worden van asfalt.
- h. De exacte afstelling van verkeerslichten en de richttijden voor de wachttijden worden in deze fase van het project nog niet bepaald. Dit zal in de realisatiefase plaatsvinden.
- i. Voor fietsers is er ter hoogte van de Warande voor gezorgd dat de fietspaden aan de noordzijde in twee richtingen te berijden zijn, zodat het voor hen mogelijk is om aan de noordzijde de Warande te bereiken. De oversteek betreft een gelijkvloerse oversteek met een middengeleider zonder verkeerslichten.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De verbeelding en de toelichting worden aangepast op grond van punten a en g.

2.4 Inspraakreactie 4 (Goorsebergweg 9z)

Samenvatting

Inspreker stelt dat de percelen sectie C 3416 en sectie C 3417 geen in-/ uitrit meer hebben naar de provinciale weg en tekent daarom bezwaar aan. Inspreker wil de huidige situatie met een in- en uitrit naar de provinciale weg behouden en verzoekt het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Reactie gemeente

Omwille van de veiligheid en doorstroming op de N270 worden directe aansluitingen op de N270 niet meer toegestaan. Dit is geheel in lijn met de richtlijn Duurzaam Veilig. Om de twee bospercelen van inspreker toch toegankelijk te houden zal de ontsluiting via de achterzijde van de percelen gaan plaatsvinden via de noordzijde van de percelen. Hier is een slagboom aanwezig. Inspreker krijgt hiervan de sleutel, zodat toegang tot de percelen geborgd is.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.5 Inspraakreactie 5 (Langstraat 132)

Samenvatting

- a. In de eerste plannen van de provincie en gemeente werd de N270 in het geheel aangepakt en liep het tracé van de Limburgse grens tot Helmond. Het westelijke gedeelte van deze weg (Deurne-Helmond) is nu buiten dit bestemmingsplan gelaten omdat het westelijk gedeelte zal worden opgepakt in het kader van de N279. Uit het plan volgt niet of rekening is gehouden met de verkeersstroom vanuit de N279. Nu de aanpak van dat traject concreet is, dient volgens inspreker ook rekening gehouden te worden met de extra aanvoer van verkeer.
- b. Inspreker stelt dat in het bestemmingsplan niet deugdelijk is gemotiveerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en stelt dat het bestemmingsplan in strijd is met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Tevens stelt inspreker dat de voor de belanghebbende nadelige gevolgen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- c. Inspreker stelt dat het voorontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat onvoldoende blijkt geeft van een deugdelijke belangenafweging. Zijn belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Het voorontwerpbestemmingsplan biedt volgens inspreker namelijk onvoldoende informatie om vast te stellen of voldaan wordt aan de normen ten aanzien van milieu. Inspreker stelt dat een gedeelte van het tracé (Nachtegaalweg – Limburgse grens) niet juist is ingetekend aangezien dit pas na het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd zal worden.
- d. Inspreker stelt dat hij meer last gaat ondervinden van het geluid, het wordt gevaarlijker door de ventweg, het verkeer op de ventweg moet vlak voor zijn huis afremmen en/of optrekken vanwege de verkeersdrempel voor de Oude Graaf.
- e. Inspreker stelt dat het verkeer op de Langstraat vaak extra moet optrekken/ afremmen vanwege de stoplichten en dat dit leidt tot nog meer geluid.
- f. Inspreker verlangt geluids-en trillings-metingen voor en na de situatiewijziging.
- g. Inspreker stelt ten aanzien van de ventweg het volgende: deze komt te dicht voor zijn huis

langs en is te smal.

Reactie gemeente

- a. De extra verkeersstroom die zou kunnen ontstaan vanuit de herinrichting van de N279 is niet meegenomen in de onderzoeken voor de N270. Onderzoeken voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit worden gevoed met verkeersgegevens. Deze verkeersgegevens zijn verwerkt in een zogenaamd verkeersmodel. In dit verkeersmodel worden alle gegevens van projecten in de omgeving verwerkt voor zover ze vastgesteld beleid zijn. Vastgesteld beleid betekent dat een ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen of vergunningen zijn verleend. Voor de N279 geldt dat er nog een planologische regeling ter inzage moet worden gelegd, zodat deze gegevens nog niet zijn meegenomen. Wel wordt van uit de eerste MER- resultaten verwacht dat de geplande aanpassingen aan de N279 zuid geen grote toename in de hoeveelheid verkeer zullen veroorzaken.
- b. Het bestemmingsplan voldoet aan het principe van een goede ruimtelijke ordening. De maatregelen die vanuit de richtlijn Duurzaam Veilig worden toegepast bevorderen de veiligheid en de leefbaarheid. Bij het ontwerpen van de verbreding zijn bij alle keuzes de belangen van alle partijen zorgvuldig afgewogen en is vanuit onderzoeken gebleken dat geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting. Ook heeft er overleg plaats gevonden (en zal blijven plaatsvinden) met de omgeving en belanghebbenden. Wij hebben op de punten waarbij de belangen van individuele belanghebbenden worden geraakt steeds een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de individuele belangen van omwonenden en de belangen van vele weggebruikers, de economie en met name veiligheid.
- c. Zoals onder b aangegeven hebben wij alle belangen en keuzes in het proces om te komen tot het voorontwerp bestemmingsplan zorgvuldig afgewogen en met de omgeving besproken. Er is eind 2016 klankbordgroepbijeenkomst geweest, er was een inloopsprekbeurt, er zijn drie ronde tafelsessies gehouden en individuele gesprekken met belanghebbenden gevoerd. In 2017 heeft een informatieavond plaatsgevonden. Bij het afwegen van de belangen van individuele belanghebbenden tegenover het algemene veiligheidsbelang van vele weggebruikers heeft het algemeen belang vaak de voorkeur gekregen. Waar mogelijk is ook rekening gehouden met de individuele belangen. Het opstellen en voor inspraak aanbieden van een voorontwerpbestemmingsplan is geen wettelijke vereiste om een bestemmingsplan in procedure te brengen. Wij hebben ervoor gekozen deze inspraakfase vrijwillig te doorlopen om het mogelijk te maken dat omwonenden en belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken in het proces. Wijzigingen in deze fase zoals het meenemen van het oostelijk deel zijn mogelijk omdat eenieder in het kader van het ontwerpbestemmingsplan dat later ter inzage gaat de mogelijkheid heeft om zienswijzen in te dienen op het oostelijk deel.
- d. In het akoestisch onderzoek is voor de beoordeling en toets aan de normen de nieuwe parallelweg mee beoordeeld met de N270. Vervolgens is getoetst aan het reconstructiebeginsel (is er een toename 2 dB of meer aanwezig). Ook is separaat gekeken naar de geluidsbelastingen die optreden als gevolg van alleen de parallelweg en deze getoetst aan een voorkeursgrenswaarde van 48 dB (nieuwe situatie). Uit deze berekening blijkt dat er vanwege de te verwach-

ten geringe intensiteit op de parallelwegen voor geen enkele woning een hogere waarde wordt berekend dan 48 dB. Hogere waarden zijn alleen noodzakelijk voor reeds bestaande sanderingswoningen.

In het bestemmingsplan is een extra onderbouwing opgenomen waarom de parallelstructuur zoals deze wordt toepast op de N270 landelijk als een veilige oplossing wordt beschouwd.

- e. De verkeerslichten worden zodanig afgesteld dat doorgaand verkeer op de hoofdrijbaan van de N270 in principe groen licht heeft. Er hoeft alleen gestopt en opgetrokken te worden wanneer verkeer zich op een van de zijwegen zich aandient. Zo wordt geluidoverlast zoveel mogelijk beperkt. Door het verminderen van de directe aansluitingen op de N270 wordt het aantal optrek en rembewegingen juist verminderd. Bovendien is in het akoestisch model rekening gehouden met rem- en optrek bewegingen bij kruispunten.
- f. Geluid is onderzocht op daarvoor bepaalde wettelijke wijze. Metingen ter plaatse zijn daar geen onderdeel van en worden daarom ook niet uitgevoerd. Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Daarnaast hebben we met de ligging van bijvoorbeeld de plateaus in het ontwerp rekening gehouden met woningen in de buurt. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen we zullen toetsen met de meting.
- g. De nieuwe parallelweg komt niet dichtbij de woning te liggen dan het fietspad in de huidige situatie. Dit leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van de leefbaarheid voor inspreker, omdat de intensiteiten van het verkeer op deze parallelwegen gering zijn. De parallelweg heeft een breedte van 4,5 meter en aan beide kanten graskanttegels. Dit is de breedte die regulier wordt gehanteerd voor dit soort type wegen. In de extra motivatie die in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen voor de veiligheid en leefbaarheid van de parallelstructuur wordt verder gemotiveerd waarom de breedte veilig is. Daar waar door de gemeente Deurne een agrarische transportroute is aangewezen wordt de parallelweg breder uitgevoerd (5,5 meter).

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (nadere motivering toegevoegd aan de toelichting, zoals aangegeven in punt d en g).

2.6 Inspraakreactie 6 (Langstraat 150)

Samenvatting

Inspreker wil graag dat de ventweg, conform eerdere tekeningen, weer vast aan de hoofdrijbaan komt te liggen, zoals ook aan de overzijde van de N270.

Redenen hiervoor zijn: voorkomen van extra geluidoverlast en veiligheid. Veiligheid zou in het geding zijn door de hoge ligging van de uitrit van inspreker en de bomen en heg.

Reactie gemeente

Vanuit verkeersveiligheid is het houden van een duidelijke scheiding tussen de N270 en de parallelweg belangrijk, zodat voor het aan de hoofdrijbaan leggen van deze weg niet gekozen (tenzij sprake is van een bijzondere uitzondering) is. Wij kiezen ervoor om de situatie te laten zoals deze in het ontwerp is opgenomen.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.7 Inspraakreactie 7 (Langstraat 150)

Samenvatting

- a. Inspreker wenst de ventweg komende vanuit de stoplichten bij De Den te laten ophouden bij het Riet. Bewoners van de Bandert en Langstraat 150-152 en de Trienenbergweg kunnen dan via de ventweg die weer begint bij de Bandert en gaat tot de stoplichten van de Nachtegaalweg hun weg vervolgen richting Venray of Deurne. Voordeel is dat er geen bomen gekapt hoeven te worden en bewoners langs de ventweg geen hinder hebben van het vrachtverkeer dat naar de bedrijven van de Trienenbergweg, Bandert en het kippenbedrijf aan de Ommezwanksedijk. De Nachtegaalweg is beter toegankelijk voor vrachtwagens en het wordt veiliger voor fietsers. Er is veel verkeer op de ventweg vanaf café Den Den evenals woon-werk verkeer richting Zeilberg. Een eventuele ventweg vanaf de Bandert naar de Nachtegaalweg geeft geen overlast omdat hier geen huizen staan.
- b. Inspreker pleit voor ventwegen waar alleen bestemmingsverkeer op mag, zoals in Limburg, veel veiliger voor de fietsers.

Reactie gemeente

- a. Het bestemmingsplan van het kassengebied rond de Nachtegaalweg beperkt de ruimte voor een parallelweg. In de keuze van de ontsluiting van Bandert, woningen aan de Langstraat en Trienenbergweg is uit onderzoek gebleken dat de hoeveelheid verkeer beperkt is. Mochten in de toekomst toch problemen ontstaan dan zal in overleg met direct betrokkenen (bewoners / bedrijven) gezocht worden naar een oplossing, gedacht kan worden aan fysieke maatregelen zoals een (mobiele) afsluiting.
- b. De parallelwegen hebben naast de ontsluiting van de aan de N270 liggende percelen eveneens een functie voor achterliggende percelen. Deze percelen liggen verder weg dan met de functie "bestemmingsverkeer" mogelijk en ook te handhaven is.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.8 Inspraakreactie 8 (Langstraat 164 en 164a)

Samenvatting

- a. In de eerste plannen van de provincie en gemeente werd de N270 in het geheel aangepakt en liep het tracé van de Limburgse grens tot Helmond. Het westelijke gedeelte van deze weg (Deurne-Helmond) is nu buiten dit bestemmingsplan gelaten omdat het westelijk gedeelte zal worden opgepakt in het kader van de N279. Uit het plan volgt niet of rekening is gehouden met de verkeersstroom vanuit de N279. Nu de aanpak van dat traject concreet is, dient volgens inspreker ook rekening gehouden te worden met de extra aanvoer van verkeer.
- b. Inspreker stelt dat in het bestemmingsplan niet deugdelijk is gemotiveerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en stelt dat het bestemmingsplan in strijd is met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Tevens stelt inspreker dat de voor de belanghebbende nadelige gevolgen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.
- c. Inspreker stelt dat het voorontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat onvoldoende blijkt geeft van een deugdelijke belangenafweging. Zijn belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Het voorontwerpbestemmingsplan biedt volgens inspreker namelijk onvoldoende informatie om vast te stellen of voldaan wordt aan de normen ten aanzien van milieu. Inspreker stelt dat een gedeelte van het tracé niet juist is ingetekend aangezien dit pas na het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd zal worden.
- d. Inspreker plaatst vraagtekens bij de uitvoerbaarheid van het gepresenteerde ontwerp. Volgens inspreker lijken bochten te scherp te zijn ingetekend. De weg komt op zeer korte afstand van het bedrijfsgebouw (kantoor en personeelskantine) van inspreker te liggen.
- e. Inspreker stelt dat hij onevenredig wordt getroffen in zijn bedrijfsvoering. Inspreker maakt in de huidige situatie gebruik van een pad, dat na planrealisatie afgesloten zal worden, om het vrachtverkeer van leveranciers en afnemers goed te ontsluiten, zodat de veiligheid en de doorstroming van het verkeer op de N270 zo min mogelijk last ondervinden van het afslaand vrachtverkeer.
- f. Inspreker geeft aan dat de afwateringssloot nu tot aan de voortuin is ingetekend. Door toename van het oppervlak aan verhardingen vraagt inspreker zich af waar het water blijft na een regenbui. Inspreker wenst geen wateroverlast te ondervinden.
- g. Inspreker stelt dat zijn woon- en leefklimaat van aanzienlijk afnemen onder andere door meer geluidsoverlast vanwege optrekkend en afremmend verkeer. Daarbij komt nog dat in de ondiepe voortuin een parallelweg is beoogd welke het zware vrachtverkeer van de Kanveldseweg zal afwikkelen. Inspreker stelt dat trillingen zullen toenemen met alle mogelijke gevolgen en hinder van dien.
- h. Inspreker vraagt zich af waarom de ontsluiting, zoals die nu is ingetekend, ter hoogte van zijn

locatie is geprojecteerd. Inspreker stelt voor om de ontsluiting naar het westen van zijn woning te verschuiven. Zo hoeft enkel landbouwgrond te worden verworven, is er meer ruimte om een deugdelijke infrastructuur in te richten, verslechtert het woon- en leefklimaat niet en wordt hij niet belemmerd in zijn bedrijfsvoering.

Reactie gemeente

- a. De extra verkeersstroom die zou kunnen ontstaan vanuit de herinrichting van de N279 is niet meegenomen in de onderzoeken voor de N270. Onderzoeken voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit worden gevoed met verkeersgegevens. Deze verkeersgegevens zijn verwerkt in een zogenaamd verkeersmodel. In dit verkeersmodel worden alle gegevens van projecten in de omgeving verwerkt voor zover ze vastgesteld beleid zijn. Vastgesteld beleid betekent dat een ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen of vergunningen zijn verleend. Voor de N279 geldt dat er nog een planologische regeling ter inzage moet worden gelegd, zodat deze gegevens nog niet zijn meegenomen. Wel wordt van uit de eerste MER- resultaten verwacht dat de geplande aanpassingen aan de N279 zuid geen grote toename in de hoeveelheid verkeer zullen veroorzaken.
- b. Het bestemmingsplan voldoet aan het principe van een goede ruimtelijke ordening. De maatregelen die vanuit de richtlijn Duurzaam Veilig worden toegepast bevorderen de veiligheid en de leefbaarheid. Bij het ontwerpen van de verbreding zijn bij alle keuzes de belangen van alle partijen zorgvuldig afgewogen en is vanuit onderzoeken gebleken dat geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting (en daarmee geen strijd met wetgeving). Ook heeft er overleg plaats gevonden (en zal blijven plaatsvinden) met de omgeving en belanghebbenden. Wij hebben op de punten waarbij de belangen van individuele belanghebbenden worden geraakt steeds een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de individuele belangen van omwonenden, de vele weggebruikers, de economie en met name veiligheid.
- c. Zoals onder b aangegeven hebben wij alle belangen en keuzes in het proces om te komen tot het voorontwerp bestemmingsplan zorgvuldig afgewogen en met de omgeving besproken. Er is eind 2016 klankbordgroepbijeenkomst geweest, er was een inloopsprekbeurt, er zijn drie ronde tafelsessies gehouden en individuele gesprekken met belanghebbenden gevoerd. In 2017 heeft een informatieavond plaatsgevonden. Bij het afwegen van de belangen van individuele belanghebbenden tegenover het algemene veiligheidsbelang van vele weggebruikers heeft het algemeen belang vaak de voorkeur gekregen. Waar mogelijk is ook rekening gehouden met de individuele belangen. Het opstellen en voor inspraak aanbieden van een voorontwerpbestemmingsplan is geen wettelijke vereiste om een bestemmingsplan in procedure te brengen. Wij hebben ervoor gekozen deze inspraakfase vrijwillig te doorlopen om het mogelijk te maken dat omwonenden en belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken in het proces. Wijzigingen in deze fase zoals het meenemen van het oostelijk deel zijn mogelijk omdat eenieder in het kader van het ontwerpbestemmingsplan dat later ter inzage gaat de mogelijkheid heeft om zienswijzen in te dienen op het oostelijk deel.
- d. Het ontwerp (en daarmee het bestemmingsplan) is aangepast ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. De kruising is zodanig aangepast zodat deze verder van de bebouwing

komt te liggen.

- e. Het ontwerp (en daarmee het bestemmingsplan) is aangepast, zie ook onder d. Door de wijziging in het ontwerp blijft de huidige ontsluiting bruikbaar.
- f. In principe wordt afstromend wegwater opgevangen door zaksloten. Indien geen zaksloten naastgelegen zijn, dan worden voorzieningen getroffen om afstromend wegwater alsnog naar de zaksloten te kunnen laten stromen. De voorzieningen zullen bestaan uit een goot die parallel aan de weg loopt en het water afvoert naar de zaksloten. In het bestemmingsplan is dit detailniveau niet opgenomen. Bij de uitvoering zal aan de uitvoerder de eis worden meegegeven dat, in overleg met u, verder wordt afgestemd hoe de exacte situatie bij uw perceel zal worden.
- g. In het ontwerp is de kruising verder naar het westen geplaatst om overlast zoveel mogelijk te voorkomen. De parallelweg komt zoals inspreker aangeeft dichterbij de bebouwing te liggen. Uit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat dit geen onaanvaardbare aantasting van het leefklimaat teweegbrengt, omdat de intensiteiten op de parallelwegen laag zijn. Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Daarnaast hebben we met de ligging van bijvoorbeeld de drempels in het ontwerp rekening gehouden met woningen in de buurt. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen wordt getoetst met de meting.
- h. Het ontwerp (en daarmee het bestemmingsplan) zijn aangepast, zie onder d, e en g.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De verbeelding en de toelichting zijn aangepast aan de reacties onder d, e, g en h.

2.9 Inspraakreactie 9 (inclusief 39 handtekeningen) (Langstraat 69)

Inspreker is in zijn reactie uitgegaan van het volgende systeem:

- 1. Inspreker heeft zowel punten aangedragen die reeds eerder zijn aangedragen bij de provincie, na de eerste informatiebijeenkomst voorafgaand aan de ter inzagelegging (28 november 2016). Bij deze punten geeft hij aan wat de reactie van de provincie is (ontvangen op 18 april 2017) en of hij het daarmee eens is. In deze inspraaknota wordt eerst de oorspronkelijke reactie aangegeven en vervolgens een reactie op zijn aangevulde inspraakreactie. Een aantal maal is hij het eens met de reactie en wordt in deze inspraaknota dan ook niet meer gereageerd.
- 2. Daarnaast heeft inspreker nieuwe punten toegevoegd, die volledig zijn behandeld.

Samenvatting

- a. Inspreker wenst een gescheiden fietspad tussen de verkeerlichten Nachtegaal en Zandschelweg. Inspreker stelt dat een parallelweg 5 meter breed dient te zijn vanaf de rand van het as-

falt om zo landbouw en vrachtverkeer een fietser in te laten halen. Tel daar bij de graskeien van 50 cm aan de kant van de fietsers en er is minimaal 5,5 meter nodig om op de parallelweg met landbouw vrachtverkeer een fietser in te halen. Inspreker is het niet eens met de gehanteerde richtlijnen en pleit voor het toepassen van een breedte van 5,5 meter voor alle parallelwegen. Inspreker stelt aan de hand van citaten uit een publicatie van Fietsberaad Rotterdam uit 2008 dat landbouwverkeer op de parallelwegen veel nadelen met zich meebrengen en dat moet worden gekeken naar andere oplossingen zoals een andere ontsluiting van de percelen of een bredere parallelweg.

- b. Inspreker wenst het stuk ventweg tussen de Zandschelweg en de Langstraat 71 fietspad te laten en bij de Zandschelweg met een paaltje of bollen af te sluiten om sluipverkeer te voorkomen en veiligheid voor fietsers te vergroten. Daarnaast om trillingen en geluidsoverlast te voorkomen bij de aldaar liggen de percelen. Ontsluiting via de Bivakweg is niet de bedoeling. Inspreker verwijst naar een publicatie van Fietsraad Rotterdam uit 2008 en geeft daarmee de nadelen van parallelwegen aan: conflicten tussen gemotoriseerd verkeer/ landbouwverkeer en (brom)fietsers. Aangegeven wordt dat sluipverkeer tegen kan worden gegaan door een geslotenverklaring of een knip aan te leggen. Volgens inspreker geven de verkeersplateaus meer hinder wat betreft geluidsoverlast dan voordelen van de snelheidsvermindering.
- c. Inspreker wenst een vrachtautoverbod op de Bivakweg tussen de Suezlaan en de Langstraat (muv bestemmingsverkeer). Daarnaast vraagt inspreker om een breedte van 5,5 m van de ventweg tussen perceel 65 en de verkeerslichten Oude Graaf en een verbodsbord voor vrachtwagens bij Oude Graaf naar de noordelijke ventweg. Inspreker vraagt hierom wegens veiligheid van de fietsers, voorkomen dat vrachtverkeer de LOG route neemt en een overstekmogelijkheid voor tractoren. Inspreker vraagt zich af wat de provincie bedoeld met "In principe is elke weg toegankelijk voor vrachtwagens en moet elk bewoon perceel ook toegankelijk zijn voor vrachtwagens". Inspreker geeft met citaten uit de publicatie van de Fietsraad Rotterdam uit 2008 en de publicatie Breedte van Fietspaden (Theo Zeegers) de problemen met landbouwverkeer ten opzichte van fietsers (incl. schuwafstanden van fietsers) aan.
- d. Inspreker wenst tussen Hornveld en Maasveld alleen een fietspad om sluipverkeer tijdens de spits te voorkomen en vanwege de veiligheid van de fietsers. Inspreker geeft aan het eens te zijn met een eerdere reactie van de provincie, waarbij aangegeven is dat tussen Maasveld en Hornveld het fietspad wordt aangepast naar parallelweg.
- e. Inspreker wenst verbodsborden voor vrachtwagens bij de verkeerslichten oude Graaf naar de ventweg zuid, bij Langstraat – Randweg, bij Witte Dijk – Bandert, bij Witte Dijk – Riet en Witte Dijk – Oude Graaf (muv vrachtwagens voor aanliggende percelen). Inspreker wenst een geslotenverklaring muv bestemmingsverkeer en geeft aan dat de eerdere reactie van de provincie dat elke openbare weg en elk bewoond perceel toegankelijk moet zijn voor vrachtwagens mogelijk is met deze oplossing.
- f. Inspreker wenst verbreding van het stuk ventweg tussen verkeerslichten Oude Graaf en Riet naar 5,5 meter met een gescheiden fietspad ivm tractoren en bestemmingsvrachtverkeer. Inspreker geeft aan dat de richtlijn van de gemeente (alleen vastgestelde agrarische transport-

routes worden voorzien van een breedte van 5,5m) zorgt voor levensgevaarlijke situaties en er nu sprake is van een nieuwe situatie en het beleid moet worden heroverwogen. Inspreker geeft met citaten uit de publicatie van de Fietsraad Rotterdam uit 2008 en de publicatie Breedte van Fietspaden (Theo Zeegers) de problemen met landbouwverkeer ten opzichte van fietsers (incl. schuwafstanden van fietsers) nogmaals aan.

- g. Inspreker wenst de aanleg van parkeerplaatsen (aanwonende nummers 134, 134a, 138, 140, 140a, 142 en 142a) aan beide zijden van de afrit bij de verkeerslichten van de Oude Graaf zuid voor carpoolplaatsen/ baliefunctie aanliggende bedrijven. Ook wenst hij een fietsenstalling voor de bushalte. Inspreker geeft aan dat degenen die aangegeven hebben dit niet te willen niet-belanghebbenden zijn.
- h. Inspreker wenst ontsluiting van Langstraat 150-152 en Bandert 5 via doortrekking van de ventweg van Riet en geeft aan via Bandert een slechte optie te vinden. Inspreker geeft aan dat de oplossing van de provincie dat de woningen ter hoogte van de Bandert en de Trienbergweg via de parallelweg worden ontsloten, alleen werkt bij een vrachtwagenverbod op de parallelweg.
- i. Inspreker wenst een ruime bemeting van de afslagen van de ventwegen naar de zijwegen en percelen in verband met het draaien van groter verkeer.
- j. Inspreker wenst stil asfalt op de N270 en liever geen drempels in verband met geluidsoverlast. Met het antwoord van de provincie dat op 2,1 km van het tracé geluidsreducerend asfalt wordt gebruikt is inspreker zeer gelukkig. Inspreker twijfelt echter aan de gebruikte getallen in het geluidsonderzoek voor de parallelwegen. Inspreker geeft aan een onafhankelijke telling te zullen uitvoeren. Ook twijfelt inspreker aan de uitvoering van het onderzoek.
- k. Inspreker wenst stoplichten in plaats van rotondes in verband met de doorstroming van het verkeer, een veilige oversteek van fietsers en langzaam landbouwverkeer en geluidsoverlast. Inspreker reageert instemmend met de reactie van de provincie dat de keuze op VRI kruisingen is gevallen.
- l. Inspreker reageert eveneens instemmend op de reactie van de provincie op het verzoek om stoplichten in de nacht niet op knipperen te zetten.
- m. Inspreker reageert eveneens instemmend op de reactie van de provincie op het verzoek om de stoplichten bij geen verkeer op rood te zetten en met de juiste snelheid op groen of flitskasten.
- n. Inspreker wenst verdubbeling van de doorgaande rijbanen en aparte rijstroken voor rechtsaf bij de verkeerslichten Oude Graaf en Nachtegaalweg zodat zwaar verkeer de doorstroming niet ophoudt. Inspreker vraagt of rekening gehouden is met de toekomst: n279 en Havenplan Wanssum. Het extra benodigde ruimtebeslag van 7 m lijkt inspreker geen probleem omdat er aan de noordzijde geen bebouwing is. Inspreker is het niet eens met de reactie van de provincie dat de intensiteiten te laag zijn voor een dergelijke oplossing.
- o. Inspreker geeft aan dat het voorontwerpbestemmingsplan te weinig informatie biedt voor de uitvoering van parallelwegen. De uitvoering van de parallelwegen in beton met dilatatievoegen en graskeien zijn geen optie vanwege geluidsoverlast. Als het geen geluidreducerend asfalt

wordt, dan op zijn minst gewoon asfalt. Inspreker vraagt aandacht voor het stuk parallelweg bij verkeerslichten Oude Graaf/ Riet vanwege de staat van onderhoud.

- p. Inspreker wenst een nieuwe LOG weg van de stoplichten Nachtegaal via de Padbrugseweg naar de Kwadestaartweg en evt. de Oude Kerkbaan in Milheeze. Inspreker geeft met citaten uit de publicatie van de Fietsraad Rotterdam uit 2008 de problemen met landbouwverkeer op parallelwegen weer. Inspreker vraagt zich af waarom het kassengebied wel wordt ontsloten via een hoofdweg en het landbouwgebied niet. Daarnaast passen volgens inspreker de bestemmingsplannen Primagebied Walsberg en de N270 niet naast elkaar. De visie agrarische transportroute is sterk verouderd door de reconstructie. Verzoek om overleg met gemeente, provincie en ZLTO.
- q. Inspreker vraagt of de parallelweg ter hoogte van Langstraat 150-152 tegen de hoofdrijbaan aangelegd kan worden, zoals aan de overkant bi 67-69-71 vanwege geluidoverlast en eruit halen van de snelheid.
- r. Inspreker geeft aan dat de parallelweg te smal is, de snelheid te hoog, er geluidoverlast is en de inrichting niet fietsveilig is. Inspreker onderbouwt dit met citaten uit de publicatie Categoriëring en basiskkenmerken Wegontwerp nieuwe stijl van Dirk Baan, John Boender en Nicole van de Velden.
- s. Inspreker ziet graag flitskasten op strategische plaatsen op de hoofdrijbaan. Vraagtekens worden geplaatst bij metingen voor geluid of fijnstof inzake het tijdstip en periode van het jaar. Inspreker verwacht dat het doorgaande langzaam bouwverkeer tussen Limburg en Deurne/ Helmond gebruikt zal blijven maken van de hoofdrijbaan.

Reactie gemeente

- a. Omdat er, zoals inspreker aangeeft, veel twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur (deels 4,5 m en deels 5,5 m breed) voor de N270 hebben wij in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Op basis van de lage aantallen verkeer (verdeeld in de verschillende soorten verkeer) op de parallelwegen en de landelijke richtlijnen voor toepassing van een dergelijke structuur, concluderen wij samengevat dat de nieuwe structuur de veiligheid op de N270 ten goede komt.
- b. De parallelstructuur wordt vanuit veiligheidsoverwegingen toegepast, zie ook onder a. De veiligheid is optimaal als deze structuur overal wordt toegepast en er geen delen zijn waar alleen bestemmingsverkeer (bijvoorbeeld door middel van paaltjes) mogelijk is. Het is ongewenst om Landbouwverkeer deels wel en deels niet op de N270 te laten rijden (er rijden per 4 uur 2 landbouwvoertuigen over de Zandschelweg). Het maken van een uitzondering is (om vermenigvuldiging te voorkomen) geen optie. Uit onderzoek is gebleken dat de leefbaarheid door de parallelstructuur niet aangetast wordt omdat de intensiteiten laag zijn. Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen we zullen toetsen met de meting. De locatie van de plateaus wordt zorgvuldig bepaald met aandacht voor de woningen in de omgeving.
- c. Graag verwijzen wij naar het gestelde onder a en b. De parallelwegen hebben naast de on

sluiting van de aan de N270 liggende percelen eveneens een functie voor achterliggende percelen. Deze percelen liggen verder weg dan met de functie “bestemmingsverkeer” mogelijk en ook te handhaven is.

Daarnaast is in het verleden door de gemeente de Bivakweg als proef afgesloten. Omdat bleek dat daar onvoldoende draagvlak voor was in de omgeving is deze afsluiting weer opgeheven. Op dit moment zien wij geen aanleiding om de afsluiting weer terug in te voeren.

- d. Omdat inspreker aangeeft het eens te zijn met de eerdere reactie van de provincie wordt deze reactie verder niet behandeld.
- e. De parallelwegen hebben naast de ontsluiting van de aan de N270 liggende percelen eveneens een functie voor achterliggende percelen. Het slechts toestaan van bestemmingsverkeer is daarmee geen optie, omdat de achterliggende percelen bereikbaar moeten zijn. Zie ook punt c.
- f. Graag verwijzen wij naar het gestelde onder a en b. In de in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen extra onderbouwing geven wij aan waarom het ontwerp zoals wij dat voorstellen veilig is.
- g. Er worden nieuwe parkeervakken gerealiseerd parallel aan de parallelweg, waarmee wordt tegemoetgekomen aan het verzoek van inspreker. Provincie heeft eerder al aangegeven dat bij elke bushalte een fietsparkeermogelijkheid wordt gerealiseerd.
- h. Een vrachtwagenverbod op de parallelweg is ongewenst omdat het afsluiten van de parallelwegen voor vrachtverkeer de bedrijfsvoering van diverse percelen in gevaar brengt. Zie ook ons antwoord bij punt e (en daarmee a, b en c).
- i. De bogen naar de zijwegen vanaf de parallelweg zijn zodanig ingericht dat groter verkeer, zoals vrachtverkeer, hier gebruik van kan maken.
- j. Op de parallelwegen worden geen drempels voorzien, maar wel plateaus bij de parallelwegen. Recentelijk zijn door de gemeente en de provincie tellingen gedaan bij de relevante zijwegen. De aantallen liggen ver onder de aannames uit het akoestisch onderzoek dat bij het bestemmingsplan is gevoegd. In het akoestisch onderzoek is dus gerekend met een hogere intensiteit. Wij verwachten dan ook dat nieuwe tellingen hier geen verschil in zullen maken. In de extra onderbouwing die aan de toelichting van het bestemmingsplan hebben toegevoegd wordt leefbaarheid behandeld en wordt dit aangetoond.
- k. Inspreker geeft aan het eens te zijn met de eerdere reactie van de provincie om verkeersregelinstallaties toe te passen in plaats van rotondes.
- l. Inspreker geeft eveneens aan eens te zijn met de eerdere reactie van de provincie om de verkeerslichten in de nacht niet op knipperen te zetten.
- m. Inspreker geeft aan het eens te zijn met de eerdere reactie van de provincie om verkeerslichten bij geen verkeer op rood te zetten en met de juiste snelheid op groen.

- n. Het ontwerp is op de locatie aangepast. Er is een aparte rechtsaffer opgenomen binnen het bestaande ruimtebeslag voor de rechtsafslaan beweging komende vanuit Deurne. Bij het opstellen van het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan de onderzoeken geluid en luchtkwaliteit voor het bestemmingsplan, worden omliggende projecten meegenomen wanneer over deze projecten het besluit is genomen en zeker is dat deze worden uitgevoerd. Dat betekent dat voor het project een juridisch-planologisch besluit als een bestemmingsplan/ inpassingsplan of omgevingsvergunning is genomen (ter inzagelegging is voldoende). Voor de N279 is dit nog niet het geval. De gegevens zijn daarom niet meegenomen, conform wet- en regelgeving. Wel wordt van uit de eerste MER- resultaten verwacht dat de geplande aanpassingen aan de N279 zuid geen grote toename in de hoeveelheid verkeer zullen veroorzaken. Het Havenplan voor Wanssum is vastgelegd in het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum. Omdat dit Inpassingsplan al onherroepelijk is, zijn deze gegevens meegenomen in het voor dit project gehanteerde verkeersmodel.
- o. Op de parallelwegen zal met asfalt worden gewerkt. Er zal worden gewerkt met “gewoon” asfalt omdat de lage intensiteiten en lagere snelheid ervoor zorgen dat de effectiviteit (kosten en baten) niet opweegt tegen de opbrengsten. Daarbij wordt de parallelweg als het ware “overstemd” door de hoofdrijbaan, waardoor stil asfalt geen effect heeft. Aan beide zijden van de parallelweg waar deze 4,5 meter wordt, worden graskanttegels gelegd.
- p. Op 4 juli 2017 heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente en de provincie. De Padbrugseweg maakt geen onderdeel uit van de agrarische transportroutes. Deze routes ontsluiten het landbouwgebied vanaf de belangrijkste regionale verbindingen. Deze agrarische transportroutes zijn in overleg met het ZLTO vastgelegd in het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan. Vanuit veiligheid verwijzen wij naar het gestelde onder a en b.
- q. Vanuit verkeersveiligheid (een visuele scheiding is noodzakelijk om het verschil tussen beide typen wegen duidelijk te houden) is het niet mogelijk om de parallelweg tegen de hoofdrijbaan aan te leggen. Hier moet altijd een duidelijke afstand tussen bestaan, die ook te zien is met een snelheid van 80 km/uur.
- r. Graag verwijzen wij naar het gestelde onder a, b, f en j.
- s. Er zijn geen metingen gedaan op het gebied van geluid en fijnstof, er is wel onderzoek gedaan op basis van de verkeersmodellen. De onderzoeken voldoen aan wet- en regelgeving, zodat volgens ons geen reden bestaat om te twijfelen aan de juistheid. Handhaving van snelheid (bijvoorbeeld door flitskasten) is geen taak van de gemeente of Provincie, maar van het Ministerie van Justitie. De gemeente onderzoekt op dit moment de mogelijkheden.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (extra toevoeging onderbouwing aan de toelichting, conform punten a, b, c, e, f, h, j, p en r).

2.10 Inspraakreactie 10 (Langstraat 71)

Samenvatting

Inspreker voorziet een negental problemen ter hoogte van zijn perceel en woning aan Langstraat 71. Het gaat om de volgende problemen:

- a. Inspreker geeft aan dat in het akoestisch onderzoek de waarden op 4,5 meter hoogte niet zijn meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting. Aangegeven is dat dit gecorrigeerd zal worden, maar dit is niet gebleken. De woning van inspreker is niet opgenomen op de lijst van woningen waar de geluidsbelasting na uitvoering hoger is dan 65 Db terwijl dit wel zo dient te zijn, stelt inspreker.
- b. Inspreker wil graag geïnformeerd worden of het ontwerp voldoet aan de wettelijke eisen met betrekking tot fijnstof productie.
- c. Inspreker stelt dat zijn uitzicht en daarmee ook zijn woongenot enorm worden ingeperkt door een vangrail met vangrailplanken recht voor zijn huis.
- d. Inspreker stelt dat als gevolg van het nieuwe ontwerp zijn pand minder waard wordt door: hogere geluidsbelasting door verkeerstoename, plaatsing van vangrail met planken en daarmee verminderde uitstraling van de woning, het rooien van de bomen, beperking van het uitzicht door de vangrail met planken en trillingen vanwege het zware verkeer dicht langs het pand.
- e. Inspreker stelt dat door het vergroten van het verhard oppervlak het probleem met betrekking tot hemelwaterafvoer ter hoogte van zijn woning alleen maar groter wordt. Inspreker vraagt zich af hoe de afvoer van regenwater ter hoogte van zijn woning wordt gereguleerd om waterschade en wateroverlast te voorkomen.
- f. Inspreker stelt dat doordat de versmalde parallelweg (van 5,5 naar 4,5 meter) zo dicht tegen zijn perceel komt te liggen er onveilige situaties ontstaan omdat er geen uitwijkmogelijkheden meer zijn door de vangrail. Voertuigen met een langere lengte zoals een oplegger voor bulkvervoer zijn genoodzaakt om het wegdek in de bocht over de gehele breedte te gebruiken waardoor overige weggebruikers hierdoor in het gedrang komen.
- g. Inspreker vraagt zich in verband met trillingen en geluid af welke verhardingsconstructie er wordt toegepast voor de parallelwegen. Voor inspreker is het ook niet duidelijk hoe de nul-situatie wordt vastgelegd en hoe monitoring van het pand, tijdens en na reconstructie van de N270 plaatsvindt.
- h. Inspreker stelt dat de fundering voor de nieuwe parallelweg in zijn voortuin is voorzien en stelt dat de ruimte voor het passeren van 2 landbouwvoertuigen of vrachtauto's te krap is. Inspreker wenst een fysieke beperking, die ervoor zorgt dat het onmogelijk wordt dat er door zijn voortuin kan worden gereden. Ook stelt inspreker dat er geen ruimte is voor een obstakelvrije zone.
- i. Inspreker wenst dat de input van het verkeersmodel voor de akoestische berekeningen wordt gecorrigeerd op de ontwikkelingen in de regio en dat die niet simpelweg met een aanwaspercentage worden doorgerekend naar 2030. Ook wil inspreker weten hoeveel voertuigen er geteld worden door het telpunt Walsberg (150 meter oostelijk van zijn pand).

Reactie gemeente

- a. Het klopt dat op de woning van inspreker enkel op 1,5 m hoogte (begane grondniveau) is berekend. Dit is een terecht geconstateerde fout in het onderzoek. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. Inspreker heeft het ontbreken van de woning als saneringswoning juist geconstateerd. De woning staat nu op de lijst en wordt meegenomen in het programma van de Provincie.
- b. Het initiatief tot aanpassen van de N270 voldoet aan de wettelijke vereisten met betrekking tot fijnstof. De aanpassingen aan de N270 trekken geen verkeer aan, zie ook paragraaf 2.2.2 van de toelichting. Doordat de hoeveelheid verkeer niet toeneemt kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit niet zal verslechteren ten gevolge van de aanpassingen en optimalisaties. Het voorgaande wordt bevestigd door berekeningen waarbij gebruik is gemaakt van de gegevens die ook ten grondslag liggen aan het geluidonderzoek. Graag verwijzen wij u hiervoor naar de toelichting en de bijlagen bij de toelichting.
- c. Het uitzicht zal bestaan uit een geleiderail met daarop antiverblindingschermen. Deze zijn noodzakelijk om het verkeer van de parallelweg en het verkeer van de N270 elkaar niet te laten verblinden. Graag overleggen we in de uitvoering met u of een oplossing als een zichtonttrekkende haag mogelijk is.
- d. Als door het vaststellen van het bestemmingsplan sprake blijkt te zijn van een zodanige waardevermindering, dat deze in aanmerking komt voor planschadevergoeding, kan een verzoek daartoe bij de gemeenteraad na de vaststelling van het bestemmingsplan worden ingediend.
- e. In principe wordt afstromend wegwater opgevangen door zaksloten. Indien geen zaksloten naastgelegen zijn, dan worden voorzieningen getroffen om afstromend wegwater alsnog naar de zaksloten te kunnen laten stromen. Bij de uitvoering zal aan de uitvoerder de eis worden meegegeven dat, in overleg met u, verder wordt afgestemd hoe de exacte situatie bij uw perceel zal worden.
- f. De parallelweg komt zoals inspreker aangeeft dichter op het perceel te liggen. Uit onderzoek is gebleken dat er geen sprake is van een onveilige situatie. De weg voldoet aan de landelijke richtlijnen voor parallelwegen. Omdat er, zoals inspreker aangeeft, veel twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij in de toelichting een nadere motivering voor de keuze van de breedte van de parallelwegen opgenomen. Er zijn zoals inspreker situaties denkbaar dat voertuigen op elkaar moeten wachten, maar de inrichting van de parallelweg (bijvoorbeeld de lagere snelheid) biedt hier toe mogelijkheid zonder tot een onveilige situatie te leiden.
- g. De gemeente Deurne wordt eigenaar van de parallelweg. De parallelweg zal worden uitgevoerd in asfalt. Er zal worden gewerkt met “gewoon” asfalt omdat de lage intensiteiten en lagere snelheid ervoor zorgen dat de effectiviteit (kosten en baten) niet opweegt tegen de opbrengsten. Daarbij wordt de parallelweg als het ware “overstemd” door de hoofdrijbaan, waardoor stil asfalt geen effect heeft. Om een vergelijking op het gebied van trillingshinder te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Deze constructie (de parallelweg) levert in algemeenheid geen extra trillingen op.

- h. Naast het overleg over de verblindingsschermen overleggen wij ook graag met u over een oplossing voor een fysieke beperking zodat uw tuin niet wordt beschadigd. Wij nemen uw wensen mee richting de uitvoering van het plan.
- i. De ontwikkelingen in de regio worden meegenomen in het verkeersmodel. Onderzoeken voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit worden gevoed met verkeersgegevens. In het verkeersmodel worden alle gegevens van projecten in de omgeving verwerkt voor zover ze vastgesteld beleid zijn. Vastgesteld beleid betekent dat een ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen of vergunningen zijn verleend. De onderzoeken zijn daarom gebaseerd op de ontwikkelingen in de omgeving. Op telpunt Walsberg gaan wij voor de huidige situatie uit (rapportage verkeer 21 februari 2014) van 11600 motorvoertuigen per 24 uur. In de autonome ontwikkeling (dus zonder project N270 in 2030) zal dit 15.700 zijn.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk een aanpassing van het als bijlage toegevoegd akoestisch onderzoek.

2.11 Inspraakreactie 11 (Langstraat 77)

Samenvatting

- a. Inspreker stelt dat hij zich niet kan verenigen met de aanleg van een parallelweg over zijn perceel en dat zijn belangen onvoldoende zijn meegewogen. Daarom verzoekt inspreker het plan dusdanig te wijzigen dat zijn perceel, dat hij nodig heeft voor het uitoefenen van zijn melkveehouderij, intact blijft.
- b. Inspreker vraagt zich af in hoeverre is onderzocht welke mogelijkheden er zijn tot het versmalen van het dwarsprofiel van de parallelweg ter plaatse.
- c. Volgens inspreker is er geen sprake van zorgvuldig ruimtegebruik conform de Verordening ruimte 2014 want er is geen rekening gehouden met de bestaande agrarische functie in de omgeving en de effecten die de ontwikkeling hierop heeft. Naar de mening van de inspreker staat de planvorming wel degelijk in de weg aan de exploitatie van zijn agrarische onderneming.
- d. Volgens inspreker past het initiatief ook niet binnen gemeentelijk beleid, nu een groot oppervlak van zijn huiskavel verloren gaat, terwijl inspreker deze oppervlakte, gezien de huidige wet- en regelgeving, niet kan missen in zijn bedrijfsvoering.
- e. Inspreker maakt zich zorgen over de leefbaarheid en veiligheid betreffende zijn locatie, nu de agrarische transportroute op korte afstand van zijn locatie is beoogd. Naar zijn mening zijn de gevolgen hiervan onvoldoende in beeld gebracht en kan daarom niet worden geconcludeerd dat ter plaatse sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- f. Voor inspreker is het volstrekt onduidelijk op welke wijze de geluidsbelasting op zijn woning terug gebracht kan worden naar de voorkeursgrenswaarde. Hierin wordt namelijk geen inzicht

gegeven in de ter inzage gelegde stukken. Ook stelt inspreker dat hier nog geen onderzoek naar is verricht om te bezien of dit überhaupt mogelijk is, dan wel welke voorzieningen hiertoe aan de woningen getroffen zouden moeten worden. Volgens inspreker dienen daarom wel degelijk voorschriften in de planregels opgenomen te worden ter verzekering van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- g. Voor inspreker is het onduidelijk of ook de parallelwegen uitgevoerd worden met geluidsarm asfalt.
- h. Inspreker is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de effecten van de beoogde ontwikkeling ten aanzien van luchtkwaliteit en trillingen. Inspreker stelt daarom dat op basis van de ter inzage gelegde stukken niet kan worden geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon en leefklimaat.

Reactie gemeente

- a. Het ontwerp en daarmee het bestemmingsplan zijn aangepast. Hiermee wordt gedeeltelijk tegemoetgekomen aan het verzoek van inspreker. De aansluiting is smaller opgenomen, zodat minder ruimtebeslag plaatsvindt op de percelen en de bedrijfsvoering kan blijven plaatsvinden.
- b. Graag verwijzen wij u naar het gestelde onder a. De watergangen zijn niet versmald, maar ingekort. Hierdoor vindt minder ruimtebeslag plaats op de percelen van inspreker.
- c. Graag verwijzen wij u naar het gestelde onder a en b. Bij de afweging van uw belangen is zeer zorgvuldig te werk gegaan. Wij hebben het eerdere ontwerp nogmaals goed bekeken, geoptimaliseerd door de te versmallen en in te korten en daarmee getracht zoveel mogelijk aan de wensen van inspreker tegemoet te komen.
- d. Graag verwijzen we naar a, b en c.
- e. Voor het bestemmingsplan is met het uitvoeren van diverse onderzoeken aangetoond dat de aanpassingen aan de weg geen onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat tot gevolg hebben. Graag verwijzen wij naar de toelichting van het bestemmingsplan en de bijbehorende bijlagen voor een nadere onderbouwing op de milieuaspecten.
- f. Voor Langstraat 77 wordt een geluidsbelasting in de huidige situatie berekend van 62 dB. In de toekomstige situatie wordt een geluidsbelasting berekend van 60 dB. Dit betekent dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie afneemt ten opzichte van de huidige situatie voor wijziging van de weg. Dit betekent ook dat er geen sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder en dat het niet nodig is maatregelen te treffen. De reden dat de geluidsbelasting iets afneemt is dat ter plaatse de weg in zuidelijke richting wordt verlegd voor de kruising Padbrugseweg/ Nachtegaalweg. Wel is de woning gemeld als saneringswoning (Eindmelding) en wordt de woning nog meegenomen in het aanvullende saneringsonderzoek.

De parallelweg zal worden uitgevoerd in asfalt. Dit asfalt wordt niet geluidarm uitgevoerd omdat de lage intensiteiten en lagere snelheid ervoor zorgen dat de effectiviteit (kosten en baten) niet opweegt tegen de opbrengsten. Daarbij wordt de parallelweg als het ware “overstemd” door de hoofdrijbaan, waardoor stil asfalt geen effect heeft. Bij het opstellen van het ontwerp en de vertaling in dit bestemmingsplan is het wettelijk vereiste onderzoek gedaan op de gebieden luchtkwaliteit en trillingen en is terecht geconstateerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zoals opgenomen in de wet milieubeheer is met behulp van berekeningen onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de aanpassingen aan de weg op luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat (ruimschoots) wordt voldaan aan de grenswaarden en het project veroorzaakt (afgerond) geen grotere bronbijdrage van de N270 voor wat betreft de maatgevende stoffen NO2 en PM10. Een goed woon- en leefklimaat kan gezien het voorgaande vanuit het aspect luchtkwaliteit worden gegarandeerd (zie ook toelichting paragraaf 4.3). Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Daarnaast hebben we met de ligging van bijvoorbeeld de drempels in het ontwerp rekening gehouden met woningen in de buurt. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen we zullen toetsen met de meting.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (aanpassing verbeelding op basis van punten a, b, c en d).

2.12 Inspraakreactie 12 (Langstraat 91)

Samenvatting

- a. Inspreker maakt zich grote zorgen over geluid en trillingen omdat de parallelweg erg dicht tegen zijn voorgevel is geprojecteerd. Hierbij merkt inspreker op dat de woning gefundeerd is met betonplaat. De trillingen en de nieuwe ‘zaksloot’ kunnen tot problemen leiden.
- b. Inspreker geeft aan dat zijn perceel kleiner wordt en dat de waarde van zijn woning daalt.
- c. Inspreker geeft de voorkeur aan het verschuiven van de weg naar de overkant (landbouwgebied) omdat de weg dan verder zijn perceel af komt te liggen en daardoor het perceel behouden blijft. Dit voorkomt vanuit Venray gezien een scherpe bocht.
- d. Ook voorziet inspreker wateroverlast door de nieuwe laag asfalt die ervoor zorgt dat water sneller afloopt richting inspreker.

Reactie gemeente

- a. Bij het opstellen van het ontwerp en de vertaling in dit bestemmingsplan is het wettelijk vereiste onderzoek gedaan voor geluid en is geconstateerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een

vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg (van bijvoorbeeld de sloot) wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Daarnaast hebben we met de ligging van bijvoorbeeld de drempels in het ontwerp rekening gehouden met woningen in de buurt. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen we zullen toetsen met de meting.

- b. Het ontwerp (en daarmee het bestemmingsplan) is aangepast zodat in dit geval geen grond-aankoop meer nodig is van inspreker. Als door het vaststellen van het bestemmingsplan sprake blijkt te zijn van een zodanige waardevermindering, dat deze in aanmerking komt voor planschadevergoeding, kan een verzoek daartoe bij de gemeenteraad na de vaststelling van het bestemmingsplan worden ingediend. Het ontwerp is aangepast om de invloed van de weg aan de noordzijde te verminderen zodat de invloed aan de zuidzijde minder groot is.
- c. In principe wordt afstromend wegwater opgevangen door zaksloten. Indien geen zaksloten naastgelegen zijn, dan worden voorzieningen getroffen om afstromend wegwater alsnog naar de zaksloten te kunnen laten stromen. Bij de uitvoering zal aan de uitvoerder de eis worden meegegeven dat, in overleg met u, verder wordt afgestemd hoe de exacte situatie bij uw perceel zal worden

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (de verbeelding en de toelichting worden aangepast op basis van punten b en c).

2.13 Inspraakreactie 13 (Padbrugseweg 3)

Samenvatting

- a. Om eigendommen van inspreker niet te raken stelt hij voor om het tracé van de N270 ter hoogte van de Nachtegaalweg/ Padbrugseweg in zuidelijke richting op te schuiven, zodat het fietspad aan de noordkant van de Langstraat als grens van het nieuwe tracé geldt. Gronden ten zuiden van de Langstraat zijn immers al in eigendom van de gemeente Deurne.
- b. Inspreker stelt dat door de voorgestelde herinrichting van de N270 het probleem van het afslaand en optrekkend verkeer wordt verlegd. Inspreker geeft aan dat het algemeen bekend is dat vrachtwagens en/of tractorcombinaties een grote "dode hoek" hebben waardoor regelmatig ernstige ongelukken gebeuren. Door bestemmingsverkeer (wat per definitie afslaand verkeer zou moeten zijn) en de (brom-)fietsers te combineren op een ventweg worden die risico's aanmerkelijk groter, groter dan wanneer er een door een groenstrook afgescheiden fietspad is. Inspreker maakt zich zorgen hierover.
- c. Inspreker denkt dat de meeste ongelukken op de Langstraat ontstaan door het "te hard rijden" en onverantwoord inhaalgedrag en vraagt zich af of hier gedegen onderzoek naar is gedaan en/of de gegevens van dit onderzoek voor het publiek inzichtelijk zijn gemaakt.
- d. Inspreker stelt dat door het doorgaand verkeer ruim baan te bieden, de verleiding alleen maar

groter wordt om (doorgaand) vrachtverkeer en/of mensen die zich aan de maximumsnelheid willen houden, in te halen. Gevaarlijke situaties blijven dan bestaan.

- e. Inspreker is van mening dat gekeken moet worden naar een totaaloplossing voor het tracé van Well tot Helmond en vindt het onbegrijpelijk dat slechts het Brabantse gedeelte van de N270 wordt aangepakt.
- f. Inspreker vreest omdat er sprake is van een kruispunt met stoplichten dat zijn woongenot aangetast wordt door het geluid van afremmend en optrekkend verkeer. Daarom stelt inspreker voor het tracé in zuidelijke richting te verschuiven zodat sprake is van vermindering van de geluidsoverlast.
- g. Inspreker geeft aan dat, doordat de Nachtegaalweg als ontsluitingsweg wordt aangewezen, hij veel meer lichtoverlast zal hebben. Door het verplaatsen van het tracé in zuidelijke richting kan dit ondervangen worden.
- h. De toename van verkeersbewegingen op de Padbrugseweg leidt tot meer geluidsoverlast voor de percelen van inspreker maar leidt vooral tot een zeer vervelende stofoverlast en daarmee ernstige aantasting van zijn woongenot. Stofoverlast kan voor een groot deel worden voorkomen door het gedeeltelijk verharderen (tot aan de woning van inspreker) van de Padbrugseweg.
- i. Inspreker vraagt of bekeken kan worden of de Padbrugseweg van het kruispunt kan worden uitgesloten en toegankelijk kan worden gemaakt voor aanwonenden/ bestemmingsverkeer middels een slagboom.

Reactie gemeente

- a. Het ontwerp en daarmee het bestemmingsplan zijn bij de noordelijke parallelweg aangepast en versmald om het ruimtebeslag op de percelen verder terug te brengen.
- b. Omdat er, zoals inspreker aangeeft, veel twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Op basis van de lage aantallen verkeer (verdeeld in de verschillende soorten verkeer) op de parallelwegen en de landelijke richtlijnen voor toepassing van een dergelijke structuur, concluderen wij samengevat dat de nieuwe structuur voor de N270 de beste (veiligheid, leefbaarheid en ruimtegebruik) oplossing is.
- c. De door inspreker genoemde gevaarlijke manoeuvres worden mede veroorzaakt door langzaam verkeer op de hoofdrijbaan en de directe ontsluitingen op de N270. De aanpassingen aan de weg zullen deze ongevallen naar verwachting juist verminderen.
- d. Door doorgaand verkeer voorrang te geven en zo min mogelijk te verstoren met verkeersstromen vanuit de aanliggende woningen en bedrijven zal de doorstroming van de weg verbeteren. Het weghalen van het landbouwverkeer van de hoofdrijbaan zorgt al voor minder inhaalmanoeuvres, maar ook de verbetering van de doorstroming zal ervoor zorgen dat minder

vaak ingehaald zal worden. Doordat erfonthsluitingen niet meer op de hoofdrijbaan uitkomen wordt de N270 veiliger voor doorgaand verkeer.

- e. De keuze om alleen het deel op het Brabantse grondgebied aan te pakken is een keuze die per provincie wordt gemaakt. Er is hierbij voldoende overleg en afstemming tussen beide provincies zodat het “Limburgse gedeelte”, wanneer deze in een later stadium wordt aangepast, goed zal aansluiten op het “Brabantse”.
- f. Het doorgaande verkeer op de N270 krijgt groen licht, tenzij er zich verkeer op de parallelwegen aanbiedt. Het optrekken en afremmen wordt daarmee zoveel mogelijk voorkomen. In het ontwerp is het tracé al verschoven naar het zuiden ten opzichte van de huidige N270.
- g. In het ontwerp is het tracé al verschoven naar het zuiden ten opzichte van de huidige N270. De kruising in het ontwerp ligt ten zuiden van de huidige kruising op de N270, waardoor de overlast die inspreker aangeeft niet wordt verslechterd door de aanpassingen aan de N270.
- h. Er is in het kader van het reconstructieonderzoek ook naar andere wegen gekeken die worden aangepast vanwege voorliggend onderzoek. Een heel klein gedeelte van de Padbrugseweg wordt aangepast, het overige deel is geen onderdeel van dit project. We hebben in het akoestisch onderzoek deze weg wel getoetst als reconstructie (zie akoestisch rapport bij het bestemmingsplan). Resultaat is dat er geen sprake is van reconstructie. De Padbrugseweg betreft deels een zandweg, waar enkel bestemmingsverkeer op zit. Door de hele lage intensiteit komt de 48 dB contour niet van de weg. Het verkeer op de Padbrugseweg neemt niet toe door de aanpassingen aan de N270, zodat ook geen sprake zal zijn van stofoverlast.
- i. Vooralsnog hebben wij geen aanleiding om de Padbrugseweg af te sluiten. Deze weg zal niet meer verkeer aantrekken door de aanpassingen aan de N270 en daarmee geen andere functie krijgen dan in de huidige situatie het geval is.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (punt a en toevoeging nadere onderbouwing verkeersveiligheid en leefbaarheid aan de toelichting, punt b).

2.14 Inspraakreactie 14 (Warande 2)

Samenvatting

- a. Inspreker geeft aan dat, ondanks de toepassing, van geluidsarm asfalt er ter hoogte van Warande 2 sprake zal zijn van geluidstoename. Dit komt door de toename van het vrachtverkeer tussen Helmond en de A73 en gaat ten koste van het woongenot.
- b. De ter plaatse aanwezige aarden wal komt ten gevolge van de grondaankoop van inspreker te vervallen. Inspreker geeft aan dat er in plaats van deze aarden wal een deugdelijk onderhoudsvrij geluidsscherm met een natuurlijke uitstraling dient te worden teruggeplaatst.

- c. Tevens dient inspreker integraal schadeloos te worden gesteld voor de aankoop van zijn grond.

Reactie gemeente

- a. Voor de woning Warande 2 wordt in de huidige situatie een geluidsbelasting berekend van 55 dB. Voor de toekomstige situatie wordt ook een geluidsbelasting berekend van 55 dB. De geluidsbelasting blijft afgerond gelijk. Ter plaatse van de woning wordt geluidsarm asfalt toegepast en is een scherm voorzien, waardoor de toekomstige geluidsbelasting met circa 7 dB afneemt tot een geluidsbelasting van maximaal 48 dB, hetgeen een afname is ten opzichte van de huidige situatie. In het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de meest recente gegevens voor vrachtverkeer.
- b. Het ontwerp wordt aangepast zodat de aarden wal en voorliggende watergang behouden blijven.
- c. Het ontwerp ter plaatse is zodanig aangepast dat geen grond meer nodig is van inspreker.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De verbeelding wordt aangepast op basis van punten b en c.

2.15 Inspraakreactie 15 (Zandschelweg 1)

Samenvatting

- a. Inspreker acht de afsluiting van de noordelijke parallelweg iets ten westen van de Zandschelweg onwenselijk, omdat dit leidt tot grote omrijdbewegingen om zijn perceel te bereiken vanuit zuidelijke richting.
- b. Inspreker geeft aan dat volgens hem een Ad 52 0-meting voor trillingen dient te worden gedaan, ruim voordat werkzaamheden starten. Inspreker geeft ook aan dat er metingen gedaan dienen te worden tijdens de werkzaamheden en vervolgens in de gebruiksfase voor minimaal 1 jaar, om zo de effecten van de reconstructie te bepalen.

Reactie gemeente

- a. Er is voor gekozen om de noordelijke parallelweg ten westen van de Zandschelweg niet af te sluiten, zodat hetgeen inspreker aangeeft niet aan de orde is.
- b. Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Daarnaast hebben we met de ligging van bijvoorbeeld de plateaus in het ontwerp rekening gehouden met woningen in de buurt. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen we zullen toetsen met de meting.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.16 Inspraakreactie 16 (Zandschelweg 3)

Samenvatting

- a. Inspreker geeft aan dat er op het stukje parallelweg tussen de Zandschelweg en de Nachtegaalweg een groot conflict ontstaat tussen weggebruikers met een groot verschil in massa, richting en snelheid. Ook maakt deze route onderdeel uit van de recreatieve fietsknooppuntenroute. Inspreker ziet het voorgestelde niet als een Duurzaam Veilige oplossing.
- b. Inspreker merkt op te verwachten dat groot landbouwverkeer op de N270 komende vanuit Deurne, al ter hoogte van de kruising Riet - Oude Graaf de parallelweg oprijdt en niet doorrijdt tot de kruising Nachtegaalweg om vervolgens terug te rijden over de 'transportroute'-parallelweg richting de Zandschelweg (en natuurlijk ook vice versa!). Volgens inspreker voorziet het voorliggende ontwerp in een enorme verslechtering voor het fietsverkeer aan de gehele noordzijde.
- c. Volgens inspreker dient er nog een scenario beter bestudeerd te worden: het verharderen van de Padbrugseweg en laten aansluiten op de Kwadestaartweg, als rechtstreekse verbinding tussen de bestaande agrarische transportroute en de kruising N270 nabij de Nachtegaalweg. Deze oplossing voorkomt het eerder beschreven conflict en zorgt voor veel minder overlast aangezien er nauwelijks aanwonende zijn op dit tracé.

Reactie gemeente

- a. Het gedeelte van de N270 vanaf Helmond tot Hornveld is nu al verboden voor landbouwverkeer. In de toekomstige situatie geldt dit verbod voor de gehele N270. Omdat er, zoals inspreker aangeeft, veel twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Op basis van de lage aantallen verkeer (verdeeld in de verschillende soorten verkeer) op de parallelwegen en de landelijke richtlijnen voor toepassing van een dergelijke structuur, concluderen wij samengevat dat de nieuwe structuur de veiligheid op de N270 ten goede komt. Uit een recente verkeerstelling is gebleken dat er zowel beperkt landbouwverkeer (zuidelijke parallelbaan maximaal 7 per 4 uur, noordelijke rijbaan maximaal 2 per 4 uur) als fietsverkeer (zuidelijke parallelbaan maximum 12 per 4 uur, noordelijke parallelbaan maximum 39 per 4 uur) aanwezig is, waardoor de kans dat landbouwverkeer en fietsers elkaar gelijktijdig tegenkomen klein is. De fietsknooppuntenroute loopt in de huidige situatie ook al over diverse agrarische transportroutes zoals de Zandschelweg, Wittedijk en Nachtegaalweg.
- b. De gekozen structuur van de parallelweg ten behoeve van de bereikbaarheid van de percelen brengt met zich mee dat gereden kan worden vanaf het kruispunt Oude Graaf/ Riet naar de Zandschelweg. De nieuwe situatie is voor dit gebruik geschikt. Een afsluiting in deze weg is overwogen en leidt tot ongewenst gebruik van de Bivakweg. Het nu opgenomen ontwerp is het optimaal ontwerp. De huidige route via de Zandschelweg is vastgesteld door de gemeente

Deurne en ZLTO en maakt onderdeel uit van de agrarische transportroutes. Wat betreft de veiligheid van het fietsverkeer op de parallelstructuur verwijzen wij u naar het gestelde onder a en in de toelichting.

- c. Het verharderen van de Padbrugseweg en aansluiting op de Kwadestaartweg is geen onderdeel van het project N270. Bij het herinrichten van de N270 worden aansluitingen en kruisingen meegenomen en niet het onderliggende wegennet dat niet direct aan het project is gerelateerd.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (toevoeging onderbouwing verkeersveiligheid en leefbaarheid parallelstructuur aan de toelichting).

2.17 Inspraakreactie 17 (Langstraat 144)

Samenvatting

- a. Inspreker geeft aan dat het bestemmingsplan in strijd is met artikel 3:46 en 3:37 Awb en ondeugdelijk is gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
- b. Inspreker geeft aan dat in het bestemmingsplan onvoldoende blijkt wordt gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Het voorontwerpbestemmingsplan biedt onvoldoende informatie om vast te stellen of wordt voldaan aan de normen ten aanzien van milieu. Tevens is een gedeelte van het tracé niet juist ingetekend aangezien een gedeelte pas na het ter inzage leggen gewijzigd zal worden.
- c. Bij de verkeersinrichting tussen Oude Graaf/ Riet moeten uitvoegstroken voor rechtsaf gerealiseerd worden. Inspreker vraagt zich af waar de gebruikte modellen op zijn gebaseerd. Is er rekening gehouden met het nieuwe woonplan “de Kulert” in de Zeilberg? Door geen rechtsaf stroken aan te leggen ontstaan gevaarlijke situaties. Bij de Nachtegaalweg worden wel rechtsaf stroken toegepast: om eenheid op het traject te krijgen zouden deze ook moeten worden toegepast op de kruising Oude Graaf/ Riet. De extra ruimte is beschikbaar.
- d. Inspreker wil absoluut geen betonplaten met voegen op de parallelwegen vanwege geluidsoverlast. Ook klinkers zijn geen optie.
- e. Inspreker wenst de ontsluiting van de Trienenbergweg via de kruising Nachtegaalweg omdat het vrachtverkeer van de Trienenbergweg gebruik moet maken van de agrarische transportroute en dit overlast voor de huizen oplevert en gevaarlijk is voor fietsers.
- f. Inspreker wenst een verbod op vrachtwagens voor de Riet en de Oude Graaf (wordt ook op andere plaatsen in Brabant gedaan);
- g. Inspreker verzoekt om uitrit bij perceel 142 c (eerder geweigerd door de provincie omdat er geen extra uitritten op de N270 mochten komen)

Reactie gemeente

- a. Dat wat wij mogelijk maken in het voorontwerp- en het ontwerpbestemmingsplan is voor alle van belang zijnde milieuaspecten onderzocht op de vraag of er belemmeringen waren die de aanpassingen aan de weg niet zouden rechtvaardigen, of een goede ruimtelijke ordening in de weg stonden. Er zijn geen belemmeringen ontstaan die zouden leiden tot aantasting van de goede ruimtelijke ordening. Daarbij zijn extra maatregelen toegepast om de veiligheid en bijvoorbeeld het wegverkeerslawaai te verminderen (zoals stil asfalt). De onderbouwing waarom wordt voldaan aan wet- en regelgeving (en daarmee dus geen strijd bestaan met wet- en regelgeving) is opgenomen in de onderzoeken die de bijlage vormen van de toelichting van het bestemmingsplan.
- b. Bij het opstellen van het ontwerp zijn op perceelsniveau alle belangen zorgvuldig afgewogen. In een aantal gevallen heeft het belang van een veilige weg voor vele weggebruikers geprevalleerd boven de individuele belangen. Voor de onderbouwing van de keuzes verwijzen wij naar het gestelde onder punt a en de toelichting van het bestemmingsplan. Het opstellen en voor inspraak aanbieden van een voorontwerpbestemmingsplan is geen wettelijke vereiste is voor een bestemmingsplanprocedure. Wij hebben ervoor gekozen deze inspraakfase vrijwillig te doorlopen om het mogelijk te maken dat omwonenden en belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken in het proces. Wijzigingen in deze fase zoals het meenemen van het oostelijk deel in de fase van het ontwerpbestemmingsplan, zijn in deze fase toegestaan.
- c. Het ontwerp is aangepast, er is een aparte rechtsafer opgenomen binnen het bestaande ruimtebeslag. De woningen die zijn toegevoegd in de omgeving Kulert zijn, indien deze vastgelegd zij in een planologisch besluit, meegenomen in de modellen voor verkeer en geluid.
- d. Op de parallelwegen zal worden gewerkt met asfalt. Er zal worden gewerkt met “gewoon” asfalt omdat de lage intensiteiten en lagere snelheid ervoor zorgen dat de effectiviteit (kosten en baten) niet opweegt tegen de opbrengsten. Daarbij wordt de parallelweg als het ware “overstemd” door de hoofdrijbaan, waardoor stil asfalt geen effect heeft. Er zal geen sprake zijn van betonplaten of klinkers.
- e. De indeling van de parallelwegen is zowel in de planstudiefase in 2012 als in de afgelopen periode uitgebreid onderzocht. Er is voor gekozen om vrachtverkeer gebruik te laten maken van de kruising Oude Graaf/ Riet. Hierdoor is er in het ontwerp een langer stuk vrij liggend fietspad dan wanneer vrachtverkeer naar de Nachtegaalweg zou moeten rijden. Uit recent uitgevoerde verkeerstellingen bleek dat er 12 tot 24 (spits) fietsers per dag gebruik maken van het fietspad, waardoor de kans dat vrachtverkeer en fietsers elkaar tegenkomen in het algemeen klein is. Omdat er, zoals inspreker aangeeft, veel twijfels bij omwonenden zijn over de veiligheid en leefbaarheid bij het toepassen van de parallelstructuur voor de N270 hebben wij in de toelichting een nadere motivering hiervoor opgenomen. Op basis van de lage aantallen verkeer (verdeeld in de verschillende soorten verkeer) op de parallelwegen en de landelijke richtlijnen voor toepassing van een dergelijke structuur, concluderen wij samengevat dat de nieuwe structuur de veiligheid op de N270 ten goede komt. Wij hebben daarnaast onderzoek gedaan op de thema's die de leefbaarheid in het gebied meten en ook daaruit geconcludeerd dat geen verslechtering optreedt of dat verslechtering kan worden opgelost met maatregelen. Daarnaast beperkt het bestemmingsplan van het kassengebied rond de Nachtegaalweg de ruimte voor een parallelweg. In de keuze van de ontsluiting van Bandert, woningen aan de Langstraat en Trienenbergweg is de verwachting van de omvang van het verkeer beperkt.

Mocht dit in de toekomst tot problemen leiden dan kan in de Trienenbergweg een afsluiting gemaakt worden.

- f. De parallelwegen moeten toegankelijk zijn voor al het verkeer. Er bevinden zich diverse bedrijven aan de genoemde wegen die met vrachtwagens bereikbaar dienen te zijn. Het afsluiten van de parallelwegen voor vrachtverkeer brengt de bedrijfsvoering van vele bedrijven in gevaar en is daarmee geen optie.
- g. Als voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden kan de inrit vergunningsvrij aan de parallelweg worden aangelegd. Op de gemeentelijke website staat waar rekening mee moet worden gehouden.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (toevoeging onderbouwing verkeersveiligheid en leefbaarheid parallelstructuur aan de toelichting).

2.18 Inspraakreactie 18 (Langstraat 69)

Samenvatting

- a. Inspreker heeft bezwaar tegen de zware trillingen van het zware verkeer op de toekomstige ventweg en geluidsoverlast omdat de woning van inspreker dichterbij de (nieuwe) ventweg komt te liggen. Het uitzicht uit zijn woning gaat volgens inspreker bestaan uit lamellen en dat is geen verbetering.
- b. Inspreker geeft aan dat er sprake zal zijn van waardvermindering van zijn pand.

Reactie gemeente

- a. Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Daarnaast hebben we met de ligging van bijvoorbeeld de drempels in het ontwerp rekening gehouden met woningen in de buurt. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen we zullen toetsen met de meting.

Voor de woning Langstraat 69 neemt de geluidsbelasting in de toekomstige situatie met 0,3 dB toe, waardoor de geluidsbelasting afgerond toeneemt van 65 naar 66 dB. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructiesituatie en is het treffen van maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder niet nodig (de grenswaarde is 68 dB). Voor de woning neemt de geluidsbelasting wel toe tot afgerond hoger dan 65 dB. De provincie Noord-Brabant heeft in het kader van het Actieplan geluid (geluidbeleid provincie) aangegeven dat geluidsbelastingen hoger dan 65 dB als gevolg van provinciale wegen ongewenst zijn en dat voor deze situatie maatregelen onderzocht dienen te worden om de geluidsbelasting op maximaal 65 dB terug te brengen. Als gevolg van dit beleid is geluidsarm asfalt afgewogen en is gebleken dat geluidsarm asfalt doelmatig is om tot een aanvaardbare belasting te komen. Door het toepassen van geluidsarm asfalt, wordt de geluidsbelasting met circa 3 dB verlaagd tot een geluidsbelasting van 63 dB, hetgeen binnen de grenswaarden valt en minder is dan in de huidige situatie.

Het uitzicht zal bestaan uit een geleiderail met daarop antiverblindingschermen. Deze zijn noodzakelijk om het verkeer van de parallelweg en het verkeer van de N270 elkaar niet te laten verblinden.

- b. Als door het vaststellen van het bestemmingsplan sprake blijkt te zijn van een zodanige waardevermindering, dat deze in aanmerking komt voor planschadevergoeding, kan een verzoek daartoe bij de gemeenteraad na de vaststelling van het bestemmingsplan worden ingediend.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.19 Inspraakreactie 19 (Langstraat 140 en 140a)

Samenvatting

- a. Inspreker geeft als eigenaar van de panden Langstraat 140 (Café Dennenlucht) en 140 a (auto-bedrijf de Wit) aan dat hem niet duidelijk is of hij na uitvoering van het project nog over de parkeerplaatsen van beide panden beschikt. Voor beide objecten geldt een zogenaamde balie-functie.
- b. Geluid en trillingen zullen volgens inspreker een negatief effect hebben op de terrasfunctie van het horecapand.
- c. Beide panden zullen door de plannen in waarde dalen.

Reactie gemeente

- a. De parkeerplaatsen op het eigen terrein worden gehandhaafd. Daarnaast worden nieuwe parkeervakken gerealiseerd parallel aan de parallelweg.
- b. Voor trillingen is alleen voor de aanlegfase een toetsingskader beschikbaar (SBR richtlijnen). Aan deze richtlijnen is getoetst bij het bestemmingsplan. Om ook een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanleg wordt door de uitvoerder een nulmeting uitgevoerd. Daarnaast hebben we met de ligging van bijvoorbeeld de drempels in het ontwerp rekening gehouden met woningen in de buurt. Een verslechtering van de huidige situatie is niet te verwachten, hetgeen we zullen toetsen met de meting.

Een horecaterras is niet geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. Hiermee hoeft in het geluidonderzoek geen rekening mee gehouden te worden.

- c. Als door het vaststellen van het bestemmingsplan sprake blijkt te zijn van een zodanige waardevermindering, dat deze in aanmerking komt voor planschadevergoeding, kan een verzoek daartoe bij de gemeenteraad na de vaststelling van het bestemmingsplan worden ingediend.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.20 Inspraakreactie 20 (Langstraat 142)

Samenvatting

Inspreker geeft aan dat het in- en uitrijden van het bedrijf (toelevering van materialen met vrachtauto's) bijna onmogelijk en gevaarlijk is. Als oplossing stelt inspreker voor een extra inrit te maken in het verlengde van de afrit (kruispunt Oude Graaf). De bezoekers kunnen dan rechtdoor het terrein oprijden en vrachtwagen blokkeren en beschadigen de parallelweg niet. Inspreker licht deze oplossing graag mondeling toe.

Reactie gemeente

Wij hebben bij inspreker de precieze bedoeling van zijn vraag nagegaan. Als voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden kan de inrit vergunningsvrij aan de parallelweg worden aangelegd. Op de gemeentelijke website staat waar rekening mee moet worden gehouden.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.21 Inspraakreactie 21 (Langstraat 73)

Samenvatting

- a. In de eerste plannen van de provincie en gemeente werd de N270 in het geheel aangepakt en liep het tracé van de Limburgse grens tot Helmond. Het westelijke gedeelte van deze weg (Deurne-Helmond) is nu buiten dit bestemmingsplan gelaten omdat het westelijk gedeelte zal worden opgepakt in het kader van de N279. Uit het plan volgt niet of rekening is gehouden met de verkeersstroom vanuit de N279. Nu de aanpak van dat traject concreet is, dient volgens inspreker ook rekening gehouden te worden met de extra aanvoer van verkeer.
- b. Inspreker stelt dat in het bestemmingsplan niet deugdelijk is gemotiveerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en stelt dat het bestemmingsplan in strijd is met artikel 3:46 en 3:47 Awb. Tevens stelt inspreker dat de voor de belanghebbende nadelige gevolgen op grond van artikel 3:4 lid 2 Awb niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- c. Inspreker stelt dat het voorontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat onvoldoende blijkt geeft van een deugdelijke belangenafweging. Zijn belangen zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Het voorontwerpbestemmingsplan biedt volgens inspreker namelijk onvoldoende informatie om vast te stellen of voldaan wordt aan de normen ten aanzien van milieu. Inspreker stelt dat een gedeelte van het tracé (Nachtegaalweg – Limburgse grens) niet juist is ingetekend aangezien dit pas na het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd zal worden.
- d. Inspreker geeft aan dat over de inrit van het perceel Langstraat 73 overleg is gevoegd en dat Arcadis naar aanleiding daarvan een aanpassing heeft doorgevoerd. Inspreker kan zich met deze aanpassing nog niet verenigen. Ook de andere zijde dient de draaicirkel aangepast te worden. Hierbij moeten minimaal twee bomen verwijderd worden. Tevens verzoekt inspreker de brandweerput te verplaatsen.

- e. Inspreker kan zich niet verenigen met de waterloop die is ingetekend in het plan. Inspreker wenst zijn voortuin te behouden. Daarnaast stelt inspreker vraagtekens bij de sloot van ongeveer 5 meter die wordt aangelegd tussen het perceel van cliënt en de parallelweg. Inspreker begrijpt niet waarom de bestaande sloten niet gehandhaafd worden omdat deze goed functioneert. Inspreker geeft aan dat zijn perceel niet gebruikt kan en mag worden als voetpad en dan beter gebruikt kan worden voor de verbreding van de parallelweg.
- f. Inspreker verzoekt de uitstulping op de plankaart tussen perceel van inspreker en nummer 77 te verwijderen.
- g. Inspreker geeft aan geen inzicht te hebben gehad in de uitgangspunten van de geluidonderzoeken en verzoekt dit inzichtelijk te maken.
- h. Inspreker geeft aan dat voor perceel Langstraat 71 eveneens geen rekening is gehouden met zwaar landbouwverkeer en voor dit perceel hetzelfde verzoekt als voor Langstraat 73.
- i. Inspreker verzoekt de parallelweg tussen het gedeelte tussen nummer 71 en de kern van Deurne ook 5,5 meter breed te maken. Een weg van 4,5 meter zorgt voor onveilige situaties.
- j. Inspreker is ook eigenaar van perceel Langstraat 134b. Uit de stukken blijkt dat de bestaande parallelweg ook bij de weg wordt betrokken (perceel Langstraat 134). Inspreker vraagt zich af waarom de bestaande parallelweg niet als parallelweg is opgenomen. Als de bestaande parallelweg niet aangepakt wordt kan inspreker zich daar niet mee verenigen omdat deze in slechte staat verkeert.
- k. Inspreker geeft aan dat de bestaande parallelweg regelmatig volstaat met vrachtwagens. Hier dient een parkeerverbod voor vrachtwagens ingevoerd te worden.
- l. Bij de afslag richting de parallelweg is sprake van een gevaarlijke situatie vanwege verkeer dat snelheid vermindert om de parallelweg op te draaien. Inspreker verzoekt te rijbaan te verbreden zodat een afbuiging naar links en rechts en een rijstrook voor doorgaand verkeer mogelijk is. Indien dit niet wordt doorgevoerd vraagt inspreker aan te geven waarom hier niet voor gekozen is.

Reactie

- a. De verkeersstroom vanuit de aanpassingen die zullen worden uitgevoerd voor de herinrichting van de N279 zijn niet meegenomen in de onderzoeken voor de N270. Onderzoeken voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit worden gevoed met verkeersgegevens. Deze verkeersgegevens zijn verwerkt in een zogenaamd verkeersmodel. In dit verkeersmodel worden alle gegevens van projecten in de omgeving verwerkt voor zover ze vastgesteld beleid zijn. Vastgesteld beleid betekent dat een ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen of vergunningen zijn verleend. Voor de N279 geldt dat er nog een planologische regeling ter inzage moet worden gelegd, zodat deze gegevens nog niet zijn meegenomen. Wel wordt van uit de eerste MER- resultaten van het project N279 verwacht dat de geplande aanpassingen aan de N279 zuid geen grote toename in de hoeveelheid verkeer zullen veroorzaken.
- b. De maatregelen die vanuit de richtlijn Duurzaam Veilig worden toegepast bevorderen de veiligheid en de leefbaarheid. Bij het ontwerpen van de verbreding zijn bij alle keuzes de belangen van alle partijen zorgvuldig afgewogen en bestaat geen strijdigheid met wetgeving. Ook

heeft er constructief overleg plaats gevonden (en zal blijven plaatsvinden) met de omgeving en belanghebbenden. Wij hebben op de punten waarbij de belangen van individuele belanghebbenden worden geraakt een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de belangen van vele weggebruikers, de economie, veiligheid en de belangen van omwonenden.

- c. Zoals onder b aangegeven hebben wij alle belangen en keuzes in het proces om te komen tot het voorontwerp bestemmingsplan zorgvuldig afgewogen en met de omgeving besproken. Het opstellen en voor inspraak aanbieden van een voorontwerpbestemmingsplan is geen wettelijke vereiste om een bestemmingsplan in procedure te brengen. Wij hebben ervoor gekozen deze inspraakfase vrijwillig te doorlopen om het mogelijk te maken dat omwonenden en belanghebbenden vroegtijdig worden betrokken in het proces. Wijzigingen in deze fase zoals het meenemen van het oostelijk deel zijn mogelijk omdat eenieder in het kader van het ontwerpbestemmingsplan dat later ter inzage gaat de mogelijkheid heeft om zienswijzen in te dienen op het oostelijk deel. De rechtszekerheid is hiermee geborgd.
- d. Het verwijderen van de bomen langs de N270 bij Langstraat 73 is ongewenst omdat sprake is van een beeldbepalende laanstructuur. Deze laanstructuur wordt onderbroken indien minstens twee bomen moeten wijken voor een grotere draaicirkel. Wij pleiten er daarom voor om in later fase een oplossing te vinden waarbij we ook gebruik maken van het eigen terrein van inspreker. Uitgangspunt is dat het perceel van inspreker minimaal zo toegankelijk is als in de huidige situatie. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de provincie. De brandweerput zal worden verplaatst.
- e. Het ontwerp is zodanig aangepast dat de waterlopen niet in de voortuin van inspreker komen te liggen en de aangelegde voortuin behouden kan blijven. De waterlopen zijn zodanig afgemeten dat hemelwater van de weg voldoende kan worden afgevoerd en zijn ontworpen volgens de eisen van het Waterschap (waarbij ook rekening wordt gehouden met de toenemende sterkte van buien).
- f. De verbeelding wordt hierop aangepast: de uitstulping wordt rechtgetrokken.
- g. De uitgangspunten voor het geluidonderzoek zijn opgenomen in het rapport en als bijlage bij de toelichting gevoegd.
- h. Graag verwijzen wij naar punt d.
- i. Het overall verbreden van de parallelweg naar 5,5 meter is vanwege het grote ruimtebeslag dat nodig is onwenselijk. Daarbij is een breedte van 4,5 meter veilig (zie hiervoor de extra onderbouwing die hierover is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan).
- j. De bestaande parallelweg is als nieuwe parallelweg opgenomen in het ontwerp en wordt heringericht.
- k. Wij zullen de situatie met geparkeerde vrachtwagens hier monitoren en na de uitvoering indien noodzakelijk maatregelen nemen indien dit nodig blijkt.
- l. Het ontwerp is aangepast, zodat binnen het bestaande ruimtebeslag een aparte rechtsaffer is toegevoegd.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (aanpassing verbeelding op basis van punten e en f, aanpassing toelichting voor punt i).