

Themagewijze toelichting verwerking zienswijzen eerste ontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat

In september en oktober 2017 heeft het eerste concept van het ontwerpbestemmingsplan N270 Langstraat ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 34 zienswijzen ingediend. Na de ter inzagelegging bleek dat het geluidonderzoek nog moest worden aangevuld. Daarnaast wilden de gemeente en de provincie wat meer tijd nemen om het ontwerp nogmaals te beoordelen en een extra verkeersveiligheidsaudit te doen. Om opnieuw eenieder de mogelijkheid te geven een zienswijze in te dienen tegen de gewijzigde aspecten, wordt het aangepaste ontwerp bestemmingsplan weer ter inzage gelegd. De zienswijzen die zijn ingediend op de eerste versie worden niet individueel in een officiële zienswijzennota beantwoord, maar in deze thema-gewijze toelichting. Per thema geven wij aan of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen.

Geluid

Voor het nieuwe ontwerpbestemmingsplan is het uitgevoerde onderzoek vanuit wegverkeerslawaaai aangepast. Dit bleek nodig te zijn omdat er onduidelijkheden bestonden over de koppeling met het saneringsonderzoek uit 1993. In het saneringsonderzoek gaat het over woningen waarvan in het verleden is bepaald dat zij een te hoge geluidsbelasting kregen. Deze woningen hebben in geluidstermen het label “saneringswoning” gekregen. In verband met de reconstructie van de N270 Langstraat verdelen we de saneringswoningen in zogenaamde gekoppelde saneringswoningen en autonome saneringswoningen. Gekoppelde saneringen zijn wettelijk verplicht om gelijk met de reconstructie van de weg op te lossen. Autonome saneringen zijn in principe geen onderdeel van het bestemmingsplan ten behoeve van de reconstructie van de weg, maar door alle aspecten te beschrijven hopen we dat het aspect geluid makkelijker te begrijpen is.

In de eerste twee rondes van het bestemmingsplan was de genoemde koppeling nog niet goed gedaan. De aanpassingen aan het geluidonderzoek zijn een belangrijke reden om het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage te leggen. Wij vinden het erg belangrijk dat u door middel van het indienen van een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan nogmaals kunt aangeven wat u van de maatregelen vindt, omdat deze afwijken van eerdere versies.

Daarnaast begrijpen wij goed dat het geluidaspect in dit project een ingewikkelde materie betreft. Diverse indieners geven aan dat de saneringskant van het geluidaspect onduidelijk is of dat gevreesd wordt dat de autonome sanering te laat zou worden uitgevoerd. Wij hebben daarom de paragraaf geluid uitgebreid met een beschrijving van zowel het gekoppelde als het autonome saneringsonderzoek. Onderstaand is het nieuwe maatregelpakket opgenomen:

Maatregel	Km van	Km tot	Lengte (m)	Hoogte (m)	Wegzijde
Stil Asfalt (gekoppelde sanering)	25,300	25,450	150	-	-
Stil Asfalt	25,450	27,925	2.475	-	-

Stil asfalt (autonoom)	27.925	30.0	2.075	-	-
Absorberend geluidsschermb	25,464	26,362	898	2	Noordzijde
Absorberend geluidsschermb	26,362	26,422	60	3	Noordzijde
Absorberend geluidsschermb	26,422	26,535	113	2	Noordzijde
Absorberend geluidsschermb	25,705	26,175	470	2	Zuidzijde

Indien maatregelen nog niet zorgen voor een voldoende afname van het geluidsniveau op de buitengevel van een woning volgt een verzoek om vaststelling van een zogenaamde hogere grenswaarde. Dit verzoek om goedkeuring van voorgestelde maatregelen en vaststelling hogere waarde voor de 30 saneringswoningen is opgenomen in het saneringsprogramma. Het saneringsprogramma wordt na de ter inzage legging en behandeling van de zienswijzen (reactie) definitief door het college van burgemeester en wethouders van Deurne vastgesteld en ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat stelt op basis van het saneringsprogramma de ten hoogste toelaatbare waarden en maatregelen vast. In de rapporten die als bijlagen zijn opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan zijn de vast te stellen hogere waarden opgenomen. Daarnaast is de vaststelling van een hogere grenswaarde voor één woning vanuit de reconstructiesituatie noodzakelijk. Gedeputeerde Staten van provincie Noord- Brabant stellen de hoogst toelaatbare waarden voor deze ene reconstructiesituatie vast. Daarbij hoort ook een onderzoek naar het geluidsniveau binnen in een woning. Voldoet dit niveau niet aan de normen dan wordt een woning geïsoleerd.

Voor 85 saneringswoningen wordt nog een onderzoek gedaan naar gevelmaatregelen om het binnenniveau van 43 dB te halen.

Indieners van zienswijzen gaven met name aan dat de in het eerste ontwerpbestemmingsplan opgenomen geluidsschermen te hoog of te laag waren. Ook waren er indieners die geen schermen wilden of juist wel. Voor een deel van deze indieners wordt tegemoetgekomen aan de wensen, voor een deel helaas niet omdat wet- en regelgeving de oplossing die nu is gekozen verplicht. Het geluidlek waar een aantal indieners op wees, is met deze oplossing niet meer aan de orde.

Het uiterlijk van de schermen wordt in deze fase van het project nog niet volledig vastgelegd. Dit wordt verder uitgewerkt met de aannemer van de bouw . In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van absorberende schermen. Dit kunnen zowel verticale schermen zijn van een absorberend materiaal maar ook transparante schermen die het geluid onder een hoek de ruimte in kaatsen. Voor de geluidsschermen die worden geplaatst tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg wordt geadviseerd om ook de achterzijde van het scherm geluid-absorberend uit te voeren ter voorkoming van ongewenste reflecties vanuit de parallelweg. Reflectie,

zoals door een indiener is aangegeven, is met absorberende schermen niet aan de orde.

Alternatieven voor schermen zoals de in de zienswijzen genoemde Whisswall of Whisstones zijn helaas niet mogelijk, omdat deze door de wetgever nog niet zijn goedgekeurd als maatregel.

Het uitgangspunt vanuit het akoestisch onderzoek was dat de parallelwegen niet apart als rijbaan zijn opgenomen in het onderzoek, maar dat deze wel zijn onderzocht, is nogmaals bekeken en gehandhaafd in het onderzoek. Aan de zienswijzen van indieners op dit punt wordt helaas niet tegemoetgekomen, omdat een extra berekening van de parallelwegen niet tot een andere conclusie zou leiden.

Verkeersveiligheid

Vele indieners van zienswijzen stelden het niveau van verkeersveiligheid aan de orde. Gevreesd wordt dat het ontwerp niet verkeersveilig genoeg is. Gevraagd wordt om vrijliggende fietspaden, om verlaging van de snelheid op parallelwegen, om bredere parallelwegen en om het uitvoeren van een extra verkeersveiligheidsonderzoek. Dit laatste verzoek is ingewilligd: we hebben door een onafhankelijk bureau een verkeersveiligheidsaudit laten doen. Dit is een beoordeling van het ontwerp, waarbij getoetst wordt aan alle geldende regels op dit gebied. Het blijkt dat een vrij liggend fietspad niet noodzakelijk is om tot een veilig ontwerp te komen. De parallelwegen krijgen wel fietssuggestiestroken.

Een maximumsnelheid van 60 km/u past bij dit type weg en zorgt niet voor een onveilige situatie. Het is nu ook niet nodig om een inrijverbod voor vrachtwagens of een besluit bestemmingsverkeer te nemen voor het Riet, de Oude Graaf en de Trienenbergweg. Vanzelfsprekend blijft de gemeente de situatie wel monitoren en mocht de overlast voor deze wegen in de praktijk toch te groot zijn, dan kunnen er alsnog maatregelen in deze trant worden genomen. De breedte van de parallelweg van 4,5 meter past binnen de veiligheidsnormen. Doordat aan beide zijden nog minimaal een halve meter graskanttegels of iets vergelijkbaars wordt toegevoegd, wordt de veiligheidsnorm ruim gehaald.

Uit het verkeersveiligheidsonderzoek bleek dat er op details aanpassingen nodig waren, maar dat het principeontwerp met de parallelstructuur voldoet aan de veiligheidsnormen. De belangrijkste aanpassing die wij zullen doorvoeren in het ontwerp, is het niet in de nieuwe situatie opnemen van de oversteek Warande.

Wij zijn dan ook nog steeds van mening dat de afweging van alle belangen en het principe van het ontwerp zoals dat voorligt, op een zorgvuldige wijze is gemaakt. Vanuit verkeersveiligheid wordt dit door de audit onderstreept. Het is dan ook niet noodzakelijk, zoals door een aantal indieners is gevraagd, om een voorwaardelijke verplichting (een artikel waarin verplichtingen staan) in de regels op te nemen in het kader van verkeersveiligheid. Het ontwerp is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Met het ontwerp en de opgenomen dwarsprofielen (zie hierover later in deze toelichting) is de verkeersveiligheid ook juridisch geborgd.

Wij zullen de audit en de memo waarin staat wat er naar aanleiding van de audit nog is aangepast, toevoegen aan het nieuwe

ontwerpbestemmingsplan. Ook de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zullen we hierop aanpassen.

Bestemmingsplanfase versus uitvoeringsfase

Bij een aantal indieners van de zienswijzen leeft het beeld dat zaken naar de uitvoering worden 'geschoven', die eigenlijk in het bestemmingsplan moeten zijn geregeld. Er is geen sprake van het vooruitschuiven van zaken, het is meer een kwestie van verschil in detailniveau tussen de bestemmingsplanfase en de uitvoeringsfase. Daarnaast hanteren wij een contractvorm waarbinnen waar mogelijk ruimte wordt gelaten aan de aannemer om uiteindelijk een kwalitatief beter ontwerp te krijgen. Het bestemmingsplan regelt alleen hoe gronden gebruikt mogen worden en wat op de gronden mag worden gebouwd. Het bestemmingsplan geeft daarmee dus aan wat mogelijk wordt gemaakt voor het project: wat wordt toegestaan. Een uitzondering zijn de voorwaardelijke verplichtingen voor de landschappelijke inpassing en de maatregelen vanuit de Natuurbeschermingswet: deze moeten worden uitgevoerd voordat de weg in gebruik wordt genomen.

Het bestemmingsplan is gebaseerd op een zogenaamd Voorlopig Ontwerp. In de uitvoeringsfase wordt door de aannemer, in overleg met de omgeving, het Voorlopig Ontwerp, dat de basis vormt voor het bestemmingsplan, uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp. Later in deze thema-gewijze toelichting wordt verder ingegaan op de maximale planologische mogelijkheden in het bestemmingsplan afgezet tegen de rechtszekerheid die moet worden geboden.

Ontwerpaspecten

In- en uitritten en draaicirkels

Diverse indieners gaven in de zienswijzen aan dat er zorgen bestaan over de toegankelijkheid van de percelen. Het bestemmingsplan moet ervoor zorgen dat alle percelen bereikbaar blijven. Het ontwerpbestemmingsplan zoals het ter inzage heeft gelegen biedt deze mogelijkheid om de percelen te bereiken. In het nieuwe ontwerpbestemmingsplan hebben we dit niet gewijzigd.

Hoe de inritten precies worden vormgegeven wordt overgelaten aan de aannemer. Om te voorkomen dat het ontwerp de indruk wekt dat er al afmetingen bepaald zijn, hebben we de getekende inritten vervangen door pijlen. De precieze vormgeving van de erftoegangen heeft te veel detailniveau voor een bestemmingsplan, dat zoals gezegd aangeeft wat mogelijk is (en niet wat precies wordt aangelegd). Wanneer de (nog te selecteren) aannemer gaat werken aan een Definitief Ontwerp (DO), wordt met u afgesproken hoe de inritten eruit komen te zien. In ieder geval kunt u ervan uitgaan dat uw perceel bereikbaar blijft. Bij de bepaling van de inrichting in de uitvoeringsfase zal gezocht worden naar een optimale oplossing die de laanstructuur van bomen behoudt en de bereikbaarheid behouden blijft. Mogelijkheden worden ook gezocht in het op kosten van de provincie aanpassen van de inritten op het erf van de aanliggende particulier/bedrijf.

De draaicirkels van en naar de parallelwegen vanuit en naar de zijwegen zijn nogmaals gecontroleerd en zijn voldoende groot voor het verkeer dat hiervan gebruikmaakt.

Rechtsaffer Kraaienhut

Een aantal indieners geeft aan dat zij, net als bij de Nachtegaalweg en de Oude Graaf / Riet, ook een rechtsaffer zouden willen naar de Kraaienhut. De hoeveelheid verkeer naar de Kraaienhut is niet zodanig groot dat een aparte rechtsaffer nodig is. Het ontwerp is op dit punt daarom niet aangepast. Vanuit de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit wordt in de uitvoeringsfase wel extra aandacht gegeven aan het oversteken van fietsers.

Drempels en plateaus

Op ingediende zienswijzen over mogelijke geluid- en trillingshinder door verkeersdrempels en plateaus kunnen we u aangeven dat we drempels en plateaus toepassen omdat deze bijdragen aan het beheersen van de snelheid van het verkeer omdat er een hoogteverschil ten opzicht van de weg is. Daar waar we risico zien dat er overlast, geluid en trillingen, ontstaat door dit hoogteverschil voeren we het plateau zonder hoogteverschil uit maar met markering op het wegdek. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Kraaienhut, Oude Graaf en de Zandschelweg.

Lokaal versmallen van de parallelwegen

Sommige indieners geven in hun zienswijzen aan een versmalling van de parallelweg ter hoogte van hun perceel te willen, een aantal indieners willen juist geen versmalling. Het versmallen van het dwarsprofiel van de parallelwegen blijkt op enkele plekken in het tracé noodzakelijk te zijn. Op een aantal plaatsen waar de parallelwegen worden aangelegd zou bij het toepassen van het standaard profiel grond gebruikt worden van particuliere woningen of bedrijven, terwijl er relatief weinig ruimte is tussen parallelweg en bebouwing. Om de impact voor deze eigenaren zo klein mogelijk te laten zijn, is er daar waar mogelijk voor gekozen om het standaard dwarsprofiel te verkleinen.

De aanpassing van het standaard dwarsprofiel gebeurt in de volgende stappen:

1. Als eerste wordt de greppel ten behoeve van een wateropvang opgeheven. In plaats daarvan komt er dan een goot om het water af te voeren.
2. Indien dat niet genoeg is, dan wordt de ruimte tussen N270 en de parallelweg tot het (veilige) minimum teruggebracht.
3. Indien dat niet genoeg is, dan wordt de buitenberm van de parallelweg opgeheven.

Naar aanleiding van de eerste ronde van ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is nogmaals een beoordeling uitgevoerd of bovenstaand stappenplan op de correcte wijze is uitgevoerd. Uit de beoordeling is gebleken dat het stappenplan consequent is doorgevoerd. Er zijn dus geen wijzigingen aangebracht in het ontwerp op dit punt.

Waterhuishouding

Er waren in de zienswijzen veel vragen over de breedte en de locaties van de watergangen in het ontwerp. Indieners vroegen zich af waarom watergangen zo breed moesten zijn terwijl er in de praktijk eigenlijk nooit water in stond. De waterhuishouding is ontworpen met behulp van de regels en normen die vandaag de dag hiervoor gelden. In deze regels zijn afmetingen voor watergangen opgenomen die rekening houden met grotere regenbuien dan vroeger. Onderzoek geeft aan dat we met dergelijke buien rekening moeten gaan houden en ook wet- en regelgeving vanuit de Waterschappen is hierop gebaseerd. Dit betekent dat de waterhuishouding in het plan niet wijzigt ten opzichte van het eerste ontwerpbestemmingsplan. De locatie van de watergangen is door het toevoegen van de dwarsprofielen wel zekerder gesteld.

Alternatievenafweging

Indieners vragen zich ook af of we wel alle alternatieven hebben meegewogen in de beslissing voor het ontwerp zoals dit voorligt. Vanzelfsprekend hebben we dit gedaan, maar dit was niet zo goed in de toelichting van het bestemmingsplan verwoord. In de aangepaste versie van het ontwerpbestemmingsplan besteden we hier uitgebreid aandacht aan. U kunt teruglezen hoe we, alles overwegende, tot het huidige ontwerp zijn gekomen.

Onderzoeken

Verkeersonderzoek: projecten in de omgeving

Diverse indieners vragen zich af of de projecten die in de omgeving van de N270 Langstraat in ontwikkeling zijn, wel zijn meegenomen in de verkeersberekeningen voor de N270. Deze ontwikkelingen betreffen bijvoorbeeld het Primagebied, de N279 en de ontwikkeling in de haven van Wanssum. De regelgeving werkt als volgt: in het verkeersmodel worden alleen ontwikkelingen meegenomen als deze zeker zijn. Zeker zijn betekent dat er een definitief besluit is genomen door het bevoegde gezag (de beslissende overheid) dat het project er ook echt gaat komen. Meestal is dit het besluit om een ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Voor de haven van Wanssum (Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk) en het Primagebied (bestemmingsplan vastgesteld eind 2017) zijn deze besluiten genomen. Deze ontwikkelingen zijn dus meegenomen in de hoeveelheid verkeer die wordt verwacht op de N270. Voor de N279 geldt dit nog niet. Dit project is nog in het MER-stadium, waarbij nog een voorkeursalternatief wordt gekozen dat verder wordt uitgewerkt naar een Ontwerp Inpassingsplan (dit is hetzelfde als een ontwerpbestemmingsplan, maar dan is de provincie het bevoegd gezag). De verwachting is dat extra verkeer van de N279 goed afgewikkeld kan worden op de N270.

Sommige indieners vragen ook waarom geen totaaloplossing is uitgewerkt met het Limburgse deel van de N270. Simpel gezegd is dit zo omdat Limburg nog niet ver genoeg is met haar plannen. Wachten op Limburg zou betekenen dat de N270 in het Brabantse deel veel vertraging oploopt. Vanwege de urgentie om de N270 veiliger te maken, hebben wij ervoor gekozen ons project wel meteen door te laten gaan. Natuurlijk is er wel regelmatig contact met de provincie Limburg.

Trillingen

Vanuit het aspect trillingen hebben wij, omdat in de zienswijzen diverse malen zorgen voor trillingen waren opgenomen, een uitgebreidere motivatie in het aangepaste ontwerpbestemmingsplan opgenomen, zodat duidelijker is waarom wij geen trillingshinder verwachten. Doordat het nieuwe wegdek van egaal asfalt wordt voorzien en de fundering van de weg niet tegen die van de woningen wordt gelegd, verwachten wij geen trillingsoverlast.

Net zoals was opgenomen in het eerste ontwerpbestemmingsplan zal de aannemer voor de aanleg, daar waar nodig, een nulmeting doen van de woningen.

Luchtkwaliteit

Een aantal indieners vroeg om het onderzoek luchtkwaliteit, dat in het eerste ontwerpbestemmingsplan wel was beschreven in de toelichting, maar niet was bijgevoegd. In de aangepaste versie is het onderzoek luchtkwaliteit als bijlage bij het bestemmingsplan toegevoegd. De conclusie van het onderzoek wijzigt niet: het project zorgt niet voor overschrijding van de grenswaarden.

Vervolgonderzoeken bodem en archeologie

In het eerste ontwerpbestemmingsplan waren de bureauonderzoeken voor archeologie en bodemkwaliteit opgenomen. In principe zijn bureauonderzoeken op deze aspecten voldoende om aan te tonen dat er geen belemmeringen worden verwacht voor de uitvoering. In beide gevallen werd aangekondigd dat vervolgonderzoek zou plaatsvinden. In de tussentijd tussen het eerste en tweede ontwerpbestemmingsplan zijn deze vervolgonderzoeken uitgevoerd. Op de bureauonderzoeken zijn geen zienswijzen ingediend. Vanuit volledigheid zijn de aanpassingen wel in dit overzicht opgenomen.

Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat de nader onderzochte locaties niet verder onderzocht behoeven te worden.

Voor archeologie is voor twee gebieden uit het bureauonderzoek vervolg (boor)onderzoek uitgevoerd. Uit dit vervolgonderzoek is gebleken dat de verwachtingswaarde voor deze gebieden (net als voor de rest van het plangebied) naar "laag" kan worden bijgesteld. Dit betekent dat de in het eerste ontwerpbestemmingsplan opgenomen dubbelbestemming "Waarde – Archeologie" voor deze twee gebieden in het aangepaste ontwerpbestemmingsplan van de verbeelding (bestemmingsplankaarten) en uit de regels is verwijderd. Het gebied is daarmee volledig onderzocht en vrijgegeven voor de herinrichting van de weg.

Natuur: soortentoets

In het eerste ontwerpbestemmingsplan was reeds een Natuurtoets opgenomen waarin werd getoetst aan Natura 2000 en de Wet natuurbescherming. De soortentoets is in de tussentijd ook uitgevoerd en opgenomen in het aangepaste ontwerpbestemmingsplan. Dit onderzoek was nog niet geheel uitgevoerd ten tijde van het eerste ontwerpbestemmingsplan. Uit de soortentoets blijkt dat er een aantal

maatregelen nodig is, zoals een faunatunnel en een mogelijkheid voor vleermuizen om de N270 goed te kunnen overvliegen. Om te waarborgen dat deze maatregelen ook echt worden uitgevoerd, worden deze met een aanduiding op de verbeelding verwerkt en in de regels opgenomen. In de toelichting is alles extra uitgelegd.

Overige thema's

Laanstructuur

Diverse indieners maken zich zorgen over de aantasting van de groene en bosrijke omgeving door het project. Er wordt vanuit de provincie en gemeente veel belang geacht aan het behoud van de laanstructuur en het overig groen. Waar mogelijk zal de bestaande laanstructuur blijven, waar niet mogelijk zal deze deel verdwijnen en komen er nieuwe bomen voor in der plaats. Per saldo zal geen groen verdwijnen. Een en ander is geborgd in de voorwaardelijke verplichting die in het bestemmingsplan is opgenomen voor het realiseren van de landschappelijke inpassing.

Kosten bepalend voor het ontwerp?

Diverse indieners gaven aan het idee te hebben dat bijvoorbeeld de hoogte van de geluidschermen, de breedte van de parallelwegen en maatregelen vanuit verkeersveiligheid bepaald werden door kosten en niet door belangen vanuit de omgeving. Natuurlijk is het zo dat aan een project als dit een budget gekoppeld is. Dat is ook nodig om in Brabant en Nederland zoveel mogelijk wegen veiliger te maken en niet enkele wegen uitzonderlijk veilig. Alle keuzes die in een dergelijk project worden gemaakt, zijn een afweging van de kosten tegen de baten. Hetgeen noodzakelijk is hoort in het project te zijn opgenomen, zoals een goed woon- en leefklimaat en een verkeersveilig ontwerp. In dit project zijn deze noodzakelijkheden opgenomen en uitgebreid onderzocht. Gebleken is dat het ontwerp verkeersveilig is en dat, door het toepassen van maatregelen vanuit geluid, natuur etc., er met de nieuwe inrichting ook een goed woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd. Het totale proces om te komen tot het tweede ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid met de omgeving gedeeld en bepaald. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat het ontwerp en het project hebben geresulteerd in een gezonde en zorgvuldig afgewogen verhouding tussen de kosten en de baten.

Maximale planologische mogelijkheden

Het voorontwerp- en ontwerpbestemmingsplan zoals deze eerder ter inzage hebben gelegen, kenden een enkelbestemming Verkeer. Hierin werden zowel de hoofdrijbanen en de parallelwegen als ook de watergangen en bermen mogelijk gemaakt binnen één vlak met de bestemming Verkeer. Diverse indieners vonden dit te onduidelijk (waar liggen de rijbanen en waar de watergangen bijvoorbeeld) en gaven aan niet te weten waar ze aan toe waren. Hoewel juridisch aan alle verplichtingen was voldaan, begrijpen wij dat extra duidelijkheid gewenst is. Wij hebben er daarom voor gekozen om op een aantal locaties zogenaamde dwarsprofielen weer te geven op de verbeelding van het aangepaste ontwerpbestemmingsplan. Dit betekent dat zekerder wordt waar de rijbanen komen te liggen en waar de parallelbanen. Hoewel feitelijk misschien al niet mogelijk (vanwege ruimtegebrek), bestaat dan ook niet

meer het idee dat de hoofdrijbanen van de N270 ook op de locatie van de parallelbanen zou kunnen komen te liggen.

Grondverwerving

Enkele indieners hebben in hun zienswijzen aangegeven niet voldoende te zijn geïnformeerd over de gronden die de provincie en de gemeente van hen nodig hebben voor dit project. Anderen twijfelen aan de zorgvuldigheid die in acht is genomen bij de afweging van het gebruik van particuliere gronden. Het proces van grondverwerving komt altijd later op gang dan de procedure voor het bestemmingsplan. Dat komt omdat in het proces tot vaststelling van dat bestemmingsplan de plangrenzen nog wel eens kunnen veranderen (zoals ook in dit geval is gebeurd). Nu duidelijker wordt welke grond precies nodig is, zullen de activiteiten en de informatievoorziening vanuit grondverwerving verder worden geïntensiveerd. Zoals eerder al aangegeven in deze toelichting is uiterst zorgvuldig omgegaan met het gebruik van particuliere gronden. Waar mogelijk zijn particuliere kavels zo veel mogelijk ontzien. Helaas was dat niet overal mogelijk. Hierbij hebben wij de belangen van de aanpassing van de weg (veiligheid) van groter belang geacht dan de belangen van enkele individuele bewoners. Om deze bewoners te compenseren, wordt hen een eerlijk bod gedaan voor de grond. Mocht u onverhoopt er niet uitkomen met de provincie, dan heeft u de mogelijkheid gebruik te maken van de rechtsbescherming die rondom de procedure van grondverwerving wordt geboden.

Verzoeken tot aanpassing vanuit RRP en de provincie

Vanuit Rotterdam Rijn Pijpleiding (RRP), de beheerder van de twee brandstofleidingen die de N270 kruisen, is in een zienswijze verzocht de regeling van deze leidingen in het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. Zo was per abuis opgenomen dat er slechts één pijpleiding de weg kruiste. Daarnaast is een extra toevoeging opgenomen voor het plaatsgebonden risico (paragraaf externe veiligheid) in de toelichting.

De provincie heeft in een zienswijze verzocht de benaming van de gebiedsaanduiding voor het verwijderen van het stukje Natuur Netwerk Brabant (voorheen EHS) uit de Verordening ruimte van de provincie te wijzigen en om een extra aanduiding toe te voegen voor hetzelfde stukje grond om in de Verordening weer toe te voegen als 'gemengd landelijk gebied'. Deze aanduidingen in het bestemmingsplan zijn nodig om de Verordening van de provincie aan te passen aan de situatie na de herinrichting van de N270, omdat de herinrichting ruimtebeslag heeft op het Natuur Netwerk Brabant.

Bovenstaande aanpassingen vanuit de provincie en RRP zijn in het aangepaste ontwerpbestemmingsplan doorgevoerd.